



Automobile Club d'Italia SPORT

ANNUARIO SPORTIVO 2020 **REGOLAMENTO DI SETTORE (RDS)**

10 AUTOMODELLI 1/10 TOURING IC 2 Litri

10.1 DEFINIZIONE – CATEGORIE PREVISTE

- 10.1.1 L'automodello è una riproduzione in scala 1:10 di una autovettura, mosso dalla trazione di due o quattro ruote messe in movimento da uno o più motori a combustione interna di tipo a pistone. La cilindrata complessiva non deve superare il valore di 2,11 cm³.
Sono vietate tutte le altre forme di trazione quali elica libera od intubata, turbine e/o motori elettrici.
- 10.1.2 La specialità prevede sia modelli a quattro ruote che a due ruote motrici.
- 10.1.3 Peso minimo, in ordine di marcia a secco e incluso il transponder personale: 1650 gr..
- 10.1.4 Le carrozzerie Touring devono essere delle accurate riproduzioni in scala 1:10 delle auto utilizzate nel campionato INTERNAZIONALE TOURING 2 LITRI, sia a 2 sia a 4 porte.
Non sono ammesse carrozzerie tipo GT e Sport.
- 10.1.5 Le carrozzerie devono essere omologate EFRA. Il numero di omologazione e il marchio deve essere riportato sul bordo superiore del vetro.
Le carrozzerie nuove che verranno omologate dall'EFRA, per essere utilizzate in manifestazioni ufficiali ACI SPORT RC, dovranno essere disponibili, per tutti i Piloti che vorranno utilizzarla, prima dell'inizio della gara.
- 10.1.6 Il paraurti anteriore deve seguire il contorno della carrozzeria e deve essere realizzato in modo da minimizzare i danni che possono derivare dall'essere investiti.
- 10.1.7 Il paraurti deve essere realizzato in gomma spugnosa o in un materiale plastico flessibile.
- 10.1.8 La carrozzeria deve essere realizzata in materiale flessibile e convenientemente verniciata.
Tutti i finestrini devono rimanere trasparenti o verniciati con vernice semi trasparente.
- 10.1.9 Le carrozzerie non possono essere tagliate, anteriormente e posteriormente, al di sopra della linea inferiore dei paraurti e lateralmente oltre la linea inferiore degli sportelli. Inoltre;
- I dettagli dei fanali anteriori e posteriori, delle griglie di aerazione, delle prese d'aria e dei finestrini devono essere chiaramente contrastanti con le parti verniciate;
 - Il taglio della parte posteriore della carrozzeria, (vedi figura 31 di questo capitolo) non può superare i 50 mm., misurato da terra con il telaio posto sopra dei blocchi alti 10 mm. (come da figura 30 in questa pagina);
 - I finestrini non potranno essere piegati verso l'esterno per far giungere più aria al motore;
 - Non ammessa la realizzazione di alcun sistema di convogliamento dell'aria all'interno della carrozzeria;
 - Tutte le carrozzerie devono avere gli archi passaruota anteriori e posteriori asportati.

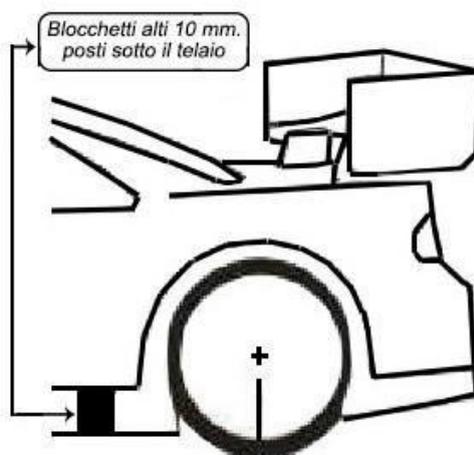


Figura 30 : Disposizione blocchetti da sotto il telaio

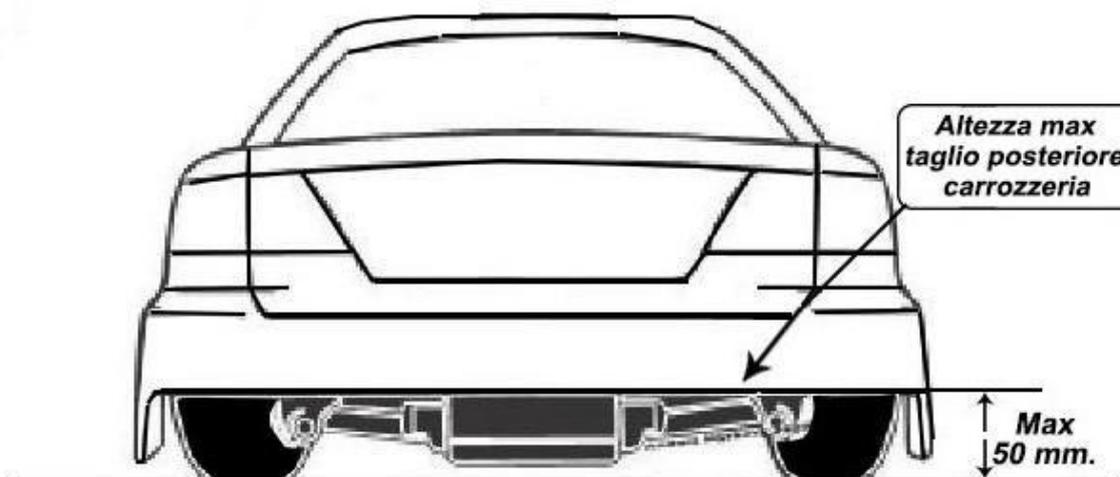


Figura 31: Taglio posteriore carrozzeria

- 10.1.10 E' possibile ritagliare nella carrozzeria le seguenti prese d'aria così dimensionate :
- a) una presa d'aria di raffreddamento nel parabrezza con una dimensione massima, in ogni direzione, di 60 mm.;
 - b) un foro di dimensione massima 35,0 mm, nel tetto, per accedere alla candela;
 - c) ambedue i finestrini laterali anteriori ed il lunotto posteriore possono essere rimossi per migliorare la circolazione dell'aria. Non possono essere rimossi ambedue i finestrini laterali posteriori;
 - d) un foro massimo 60 mm. per permettere il rifornimento;
 - e) il foro per il raffreddamento posto sul parabrezza e quello per il rifornimento, entrambi di 60 mm. massimi in ogni direzione, devono essere realizzati separatamente e comunque, ad una distanza minima di 5 mm. fra loro; qualora il foro di rifornimento dovesse essere effettuato in una zona della carrozzeria che comprende sia il tetto sia il parabrezza, sarà considerato come utile sia al raffreddamento ed al rifornimento e quindi sarà possibile effettuare un solo foro di 60 mm. in ogni direzione. Si veda a corredo la figura 32 in questa pagina;
 - f) piccole aperture possono essere realizzate per il transponder e per l'antenna della ricevente (max 10 mm.);
 - g) L'apertura per il terminale di scarico deve essere di dimensioni ragionevoli;
 - h) Altre aperture non sono ammesse



Figura 32 : Posizione fori per raffreddamento e rifornimento.

- 10.1.11 Il roll-bar deve rimanere al di sotto della carrozzeria.
- 10.1.12 Nessuna parte del modello, eccetto il terminale dello scarico, può sporgere dalla carrozzeria nella vista dall'alto.
- 10.1.13 Non sono permessi dispositivi aerodinamici di nessuna natura al di sotto della carrozzeria e del telaio.
- 10.1.14 Il supporto dell'antenna deve essere flessibile. Sono proibiti supporti ed antenne in carbonio, GRP, acciaio, ecc..

DIMENSIONI GENERALI : (come da figura 33 in questa pagina)

a) Passo (wheelbase)	minimo	230 mm.	massimo	270 mm.
b) Larghezza senza carrozzeria	minimo	170 mm.	massimo	200 mm.
c) Larghezza con carrozzeria	minimo	175 mm.	massimo	205 mm.
d) Lunghezza inclusa carrozzeria ed ala	minimo	360 mm.	massimo	460 mm.
e) Altezza alla sommità del tetto misurata con lo chassis posto su blocchi alti 10 mm.	minimo	120 mm.	massimo	175 mm.
f) Lunghezza dell'ala	minimo	125 mm.	massimo	200 mm.
g) Corda dell'ala			massimo	55 mm.
h) Altezza massima del taglio posteriore carrozzeria misurato con il telaio su blocchi alti 10 mm.			massimo	50 mm.
i) Piastre terminali dell'ala (equal size)			massimo	35 x 50 mm.
j) Sporgenze posteriore dell'ala			massimo	10 mm.
k) Diametro ruota (escluso spalla ruota)	minimo	46 mm.	massimo	50 mm.
l) Larghezza ruota anteriore (inclusa spalla della ruota)			massimo	31 mm.
m) Larghezza ruota posteriore (inclusa spalla della ruota)			massimo	31 mm.

10.1.15 Una sola ed un solo spoiler possono essere montati sul modello (se la vettura riprodotta ne ha più di uno è possibile fare lo stesso).

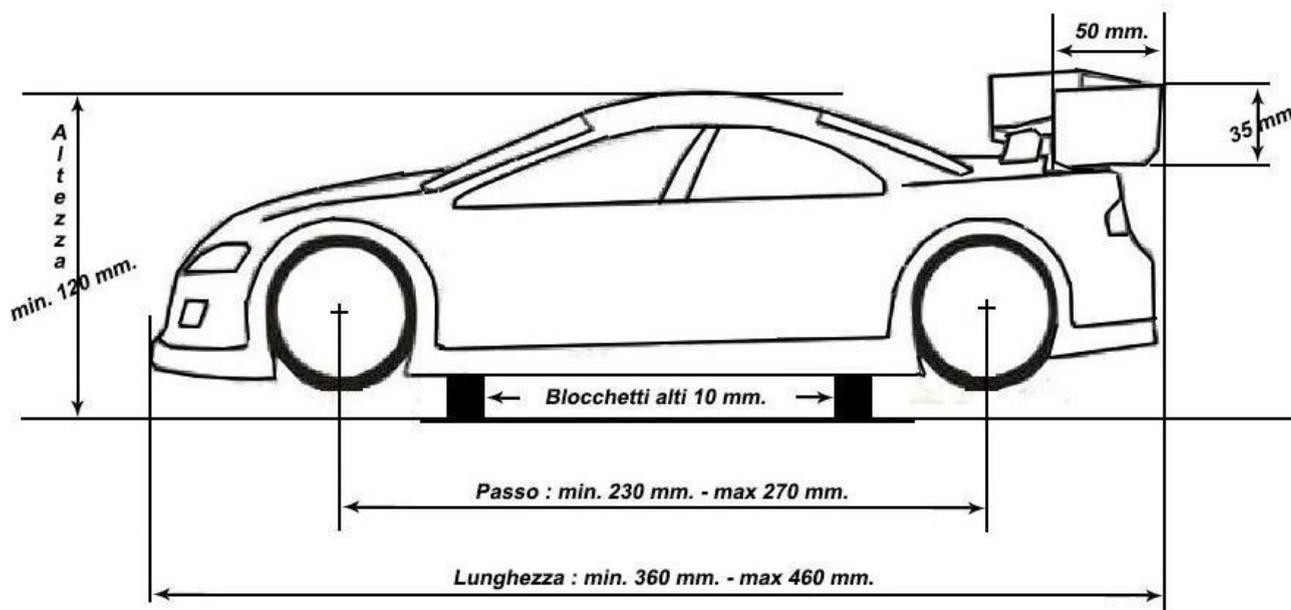


Figura 33: Dimensioni generali 1/10 Touring IC

10.1.16 L'ala e lo spoiler devono essere realizzati in materiale flessibile ed essere verniciati.

a) L'ala e lo spoiler non possono essere fissati alla carrozzeria con un filo di acciaio armonico.

Fondamentalmente devono essere fissati direttamente alla carrozzeria;

b) L'ala e lo spoiler non possono sporgere oltre l'altezza e la larghezza della carrozzeria (bandelle laterali compresse). (Vedi figura 34 di questo Capitolo)

c) Lo spoiler posteriore deve essere montato nella stessa posizione prevista dal produttore della carrozzeria;

d) La massima sporgenza dello spoiler posteriore è di 10 mm. rispetto al limite posteriore della macchina. (Vedi figura 34 di questo capitolo)

e) L'altezza dello spoiler posteriore può essere regolabile ma l'alettone, comprese le bandelle laterali, non deve estendersi oltre l'altezza del tetto;

f) Le ali e lo spoiler posteriore (a parte le bandelle laterali) devono essere modellate in un solo pezzo; non autocostituite modellando lamine piatte;

g) Se consentita, la striscia di Guernsey, o Nolder non può estendersi oltre la larghezza dell'ala ed avere un bordo non oltre i 5 mm.

Tutte le misure a cui si fa riferimento in questo regolamento sono minime e massime.

10.2 ALIMENTAZIONE / ENERGIA

10.2.1

a) Il serbatoio, compreso il filtro e tutti i condotti che lo collegano al carburatore, deve avere una capacità non superiore a 75,0 cm³;

b) Non possono essere impiegate parti mobili per correggere la capacità del serbatoio per ridurre il volume massimo dello stesso;

c) Ogni serbatoio trovato irregolare (cioè con una capacità superiore ai 75 cm³) dopo una qualifica od una fase finale non dovrà essere smontato dal modello per una ulteriore verifica che verrà effettuata dopo un periodo di raffreddamento di almeno quindici minuti qualora la temperatura ambiente sia superiore ai 20° C..

10.2.2 CARBURANTE

- a) Il carburante può essere una miscela contenente solamente Metanolo, olio lubrificante e Nitrometano in percentuale massima del 16% in volume;
- b) La densità della miscela non deve essere superiore a $0,870 \text{ g/cm}^3$ al a temperatura di 20° C ;
- c) Un tester omologato dall'EFRA (Nitromax 16) dovrà essere utilizzato per verificare la conformità della miscela durante le ispezioni tecniche. Verrà messo a disposizione di tutti i Concorrenti, dal Direttore di Gara, a partire dalle prove libere e per tutta la durata della gara;
- d) Qualsiasi carburante giudicato pericoloso dagli Organizzatori o dal Direttore di Gara potrà essere proibito;
- e) Lo strumento NITROMAX 16, messo a disposizione dalla Direzione di Gara, e solo quello, sarà l'unico strumento insindacabilmente valido per determinare la regolarità della miscela, indipendentemente dalle condizioni ambientali ed atmosferiche.

10.3.1

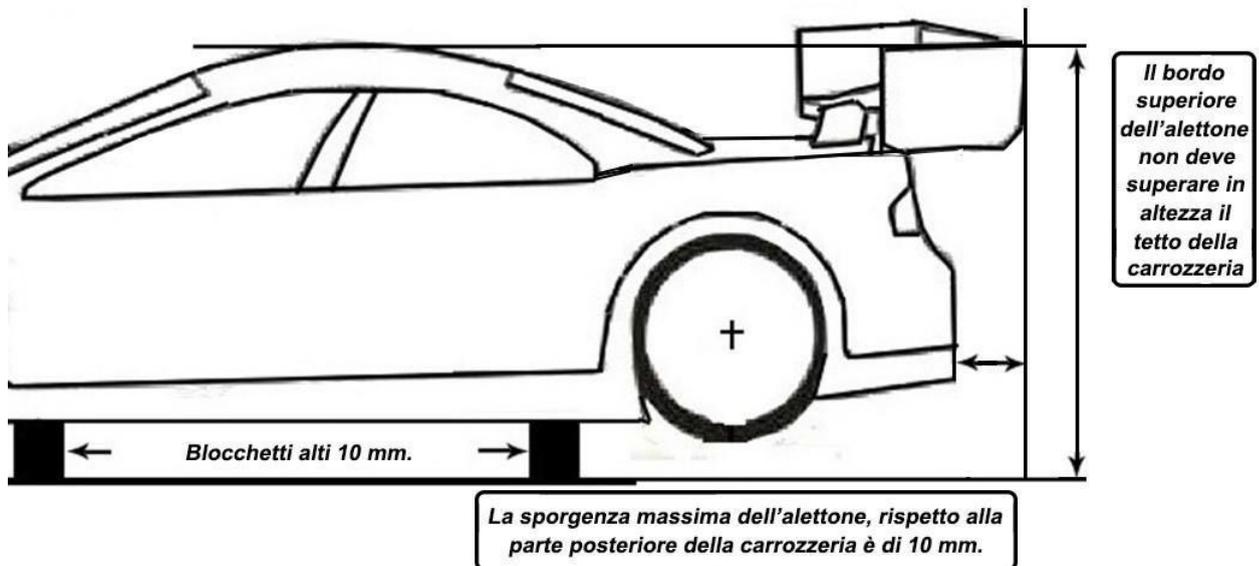


Figura 34 : Sporgenza alettone posteriore

PROPULSIONE

Si possono impiegare solamente motori " .12 " con cilindrata massima $2,11 \text{ cm}^3$.

- a) I motori ammessi devono essere a due tempi raffreddati ad aria con aspirazione a valvola rotante anteriore;
- b) Motori con massimo quattro luci, compresa la luce di scarico;
- c) Non è permesso alcun sistema di alimentazione forzata nè alcun tipo di distribuzione variabile;
- d) E' ammessa solo l'accensione con candela ad incandescenza (glow);
- e) Non sono permesse luci supplementari nel pistone e nella camicia;
- f) Il Venturi del carburatore non deve superare il diametro di 5,50 mm. (Vedi figura 35 sottostante);
- g) E' ammesso l'utilizzo di candele coniche (tipo " turbo ").



Figura 35 : Diametro interno massimo del Venturi

10.3.2 Cilindrata massima: .12 i.c.. ($2,11 \text{ cm}^3$).

10.3.3 L'avviamento a strappo è facoltativo.

10.3.4 Sul motore deve essere installato un complesso di scarico, omologato EFRA, con una marmitta a due camere, compresa la camera del silenziatore, il cui terminale deve avere le seguenti dimensioni:

- a) diametro interno massimo: 5,20 mm.;
- b) lunghezza minima: 10 mm. (misurato all'esterno della marmitta);

10.3.5 L'automodello non può generare una rumorosità superiore a 83 dB A misurati a dieci metri di distanza, con lo strumento posizionato ad un metro di altezza dal suolo,

10.3.6 Sono permesse solamente marmitte di scarico omologate EFRA.

Il numero di omologazione deve essere inciso sul lato della marmitta.

10.3.7 Per le categorie "A" e "B" è obbligatorio usare il filtro dell'aria tipo INS-BOX.

10.4 TRASMISSIONE / FRENI

- 10.4.1 I modelli possono essere a due WD o quattro WD ruote motrici con trasmissione meccanica di qualsiasi tipo (cinghie, cardani, catene, ecc.).
- 10.4.2 Tutti gli automodelli devono essere equipaggiati con una frizione ed un solo impianto frenante, di tipo meccanico, tali da permettere di mantenere il modello fermo con il motore in moto.
- 10.4.3 Non sono ammessi sistemi frenanti secondari che agiscono contemporaneamente e/o singolarmente sull'asse anteriore e/o posteriore o sulle singole ruote.
- 10.4.4. E' permesso l'uso di un cambio meccanico con non più di due rapporti.
- 10.4.5 I modelli devono essere equipaggiati da una frizione e da un freno i quali siano in grado di mantenere fermo il modello con il motore in moto.

10.5 RUOTE, GOMME

10.5.1 GOMME:

- a) Possono essere usate in spugna e/o lattice;
- b) Tutti i materiali usati all'interno od all'esterno delle gomme non devono danneggiare la superficie della pista;
- c) Sistemi di cambio gomme rapidi non sono ammessi;
- d) Sistemi automatici di cambio gomme non sono permessi;

10.6 PARTI ELETTRICHE / ELETTRONICA

- 10.6.1 Durante le qualifiche e la gara, in ogni sua fase, sul modello potranno essere installati, come parti elettriche elettroniche soltanto: due servocomandi (uno per lo sterzo ed uno per il comando del gas e del freno) ed una ricevente, le batterie di alimentazione con eventuale regolatore di tensione ed il transponder nonché i cavi, i connettori e/o un interruttore
- 10.6.2 Non è permesso l'impiego di apparecchiature elettroniche supplementari per il Controllo della Trazione o della frenata (ABS) o che possa effettuare un controllo della potenza trasmessa ad anello chiuso.
- 10.6.3 Non è permesso l'impiego di qualsiasi sistema di telemetria attiva.
- 10.6.4 E' consentito l'utilizzo del giroscopio.
- 10.6.5 L'ACI Model RC consiglia di caricare le LIPO in un contenitore (lipo bag, contenitori ignifughi...) atto a ridurre gli effetti di un eventuale incendio.

10.7 CATEGORIE DI PILOTI

- 10.7.1 Le categorie di Piloti Licenziati ACI sono : "**Expert**", "**Senior**" e "**Club**".
L'appartenenza ad una determinata categoria di Pilota verrà stabilita ad ogni inizio di anno sportiva dall'ACI e sarà visibile nel sito web ACI. Chi è inserito nella Ranking "A" EFRA della specialità Pista 1/8 e specialità Pista 1/10 è automaticamente' Pilota "Expert", si può richiedere ad ogni inizio di stagione sportiva di essere inseriti in tale categoria di Pilota con una richiesta scritta all'ACI.
- 10.7.2 L'ACI, si riserva il diritto d'inserire nella categoria "Expert" 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.
- 10.7.3 Potranno iscriversi nella categoria "Expert" tutti i Piloti che ne faranno richiesta scritta all'ACI ed otterranno il nulla osta. Mentre il Pilota "Senior" o "Club" 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, ripartirà dalla categoria inferiore.
- 10.7.4 La scelta di appartenenza alla categoria "Expert" o "Senior" va fatta dallo stesso Pilota al momento del tesseramento. L'ACI 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.
- 10.7.5 I Piloti della categoria "Club" non hanno l'obbligo di utilizzare materiale "omologato EFRA" in ogni caso i modelli dovranno rispettare le caratteristiche tecniche come da regolamento.
- 10.7.6 Il Pilota che nel Camp. Reg. di Zona gareggia in una determinata categoria (Expert, Senior o Club) deve gareggiare nella medesima categoria anche a livello di Campionato italiano. I Piloti Expert possono partecipare al Camp. regionale di zona iscrivendosi nella categoria "SENIOR" e verranno stilate 2 classifiche avulse in base alla licenza di Pilota.
- 10.7.7 Qualora un Concorrente gareggi nella categoria superiore (o inferiore), perde il punteggio acquisito nella categoria inferiore (superiore).
- 10.7.8 **RANKING LIST ACI SPORT RC** : a partire la 1° gennaio 2019 viene istituita la Ranking List di ogni categoria.
- 10.7.9 **Promozione a categoria superiore**: a partire dal 1° Gennaio di ogni anno, accedono obbligatoriamente alla Categoria "Expert", i primi tre Classificati del Campionato Italiano della categoria "Senior" (ex B) dell'anno precedente, più eventuali Piloti per autodeterminazione, accede alla Categoria "Senior" obbligatoriamente, solo il primo Classificato nel Campionato Italiano della categoria Club (ex C), più eventuali Piloti per autodeterminazione.
- 10.7.10 **Retrocessione**: I Piloti che hanno partecipato alle gare nelle categorie "Expert" o "Senior" non potranno retrocedere alla relativa categoria inferiore.

10.8 TRACCIATO

- 10.8.1 La superficie della pista deve essere in asfalto senza saldature in risalto od accentuata ruvidità con giunzioni opportunamente levigate.
- 10.8.2 La larghezza della pista, all'interno delle strisce di demarcazione, deve variare da un minimo di 4 metri ad un massimo di 6,5 metri.
- 10.8.3 La sua lunghezza non può essere inferiore ai 200 metri.
La lunghezza consigliata varia fra i 240 ed i 360 metri.
- 10.8.4 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..
- 10.8.5 Il punto più lontano della pista, dal centro del palco di Pilotaggio, non deve distare più di 60 metri.
- 10.8.6 Non devono esserci ostacoli che riducono la visibilità della pista da qualsiasi punto del palco di Pilotaggio.
- 10.8.7 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

- 10.8.8 La zona dei boxes deve essere chiaramente separata dalla corsia di scorrimento (pit lane) e dalla pista principale ed essere il più vicino possibile al palco di Pilotaggio.
- 10.8.9 L'ingresso e l'uscita dai boxes (pit lane) deve essere posizionata in una parte lenta del tracciato .
- 10.8.10 La pista deve avere curve a destra ed a sinistra ed avere un rettilineo di lunghezza non inferiore ai 45 metri.
- 10.8.11 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.
- 10.8.12 Scopo primario delle barriere esterne deve essere quello di proteggere il pubblico e non gli automodelli.
- 10.8.13 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.
- 10.8.14 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.
- 10.8.15 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.
- 10.8.16 Possono essere usati tipi di barriere interne come "coni o birilli" la cui altezza, comunque, non deve superare i 5 centimetri.
- 10.8.17 Le barriere devono distare almeno 20 centimetri dalle strisce di demarcazione della pista.
- 10.8.18 Il terreno adiacente esternamente alla pista, e quello ad essa interno, deve essere adeguatamente sistemato con un manto erboso e/o altro materiale compatto (es: 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.
- 10.8.19 Dovrà essere assicurato un servizio recupero modelli con un Raccoglitore ogni 10 metri di raggio d'azione.
- 10.8.20 I Raccoglitori devono essere posizionati in postazioni numerate disposte in modo che non ostacolino la visuale della pista ai Piloti.
- 10.8.21 Qualora la postazione del Raccoglitore fosse situata in una posizione che potrebbe essere considerata pericolosa (rettilineo o curva veloce) si dovrà provvedere a munire la postazione di opportune protezioni.
- 10.8.22 La linea di partenza deve essere tracciata trasversalmente alla pista e possibilmente di fronte al box dei cronometristi.
- 10.8.23 Il primo box della linea di partenza deve essere posizionato a non meno di 10 metri dalla prima curva.
- 10.8.24 La partenza tipo "Le Mans": 10 boxes dovranno essere tracciati e numerati sul bordo della pista con una angolazione, rispetto al a direzione di marcia, di 20° - 45° e distanti tra loro minimo 5 metri ad una distanza massima determinata a discrezione del Direttore di Gara.
- 10.8.25 Griglia di partenza Tipo FORMULA 1:

- a) La griglia deve essere tracciata sulla pista;
- b) Sulla Locandina del a manifestazione dovrà essere riportato che sarà utilizzato tale tipo di partenza;
- c) I boxes dovranno essere posizionati su due file distanti fra loro 1,5 metri - 2 metri;
- d) Su di una fila prenderanno posto i numeri 1, 3, 5, ecc. mentre sull'altra prenderanno posto i numeri 2, 4, 6, ecc.;
- e) Il numero 2, minimo 3 metri dietro al numero 1 ed il numero 3, minimo 3 metri dietro il numero 2, e così di seguito.

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.

10.9 GARE NAZIONALI

- 10.9.1 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.
- 10.9.2 **Manche di Qualificazione :** si disputeranno quattro manche di qualificazione la cui durata delle batterie è fissata a quattro minuti.
- a) Il Direttore di Gara, può decidere l'eventuale aumento o riduzione delle manche da disputarsi, ma tale riduzione non può portare alla disputa di un numero di manche inferiore a due.
 - b) Se il numero degli iscritti è superiore a cento (100) Piloti, durante il venerdì sarà effettuata una manche di qualificazione; le rimanenti tre (3) verranno svolte nella giornata di sabato.
 - c) Le batterie di qualifiche nelle Prove di Campionato Italiano saranno composte sulla base del Ranking ACI SPORT RC.
 - d) **Disposizione numeri di gara Pista 1/10 Touring IC:** prima della partenza del e manche di qualifica e delle fasi finali i Piloti sono obbligati a posizionare sulla propria carrozzeria i numeri di gara, consegnati dagli Organizzatori, come da disposizione mostrata con figura 36 in questo Capitolo 10, 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 da parte del Direttore di Gara in modo tale che questi li disponga come da Regolamento.
- 10.9.3 Nelle gare ACI, la partenza delle batterie di qualificazione verrà effettuata nel seguente modo:

- a) La partenza delle batterie di qualificazione viene effettuata con il sistema "Flying Start";
- b) Il tracciato viene aperto tre minuti prima del "via". Successivamente, con sistema sonoro, o tramite comunicazione da parte del Direttore di Gara, verranno annunciati i seguenti tempi: "2 minuti alla partenza", "1 minuto alla partenza", "30 secondi alla partenza" e "10 secondi alla partenza". L'annuncio "via al tempo" indicherà che la batteria di qualificazione è partita. Pertanto, con il seguente metodo di partenza si avranno partenze differenziate nel tempo dei modelli e, di conseguenza, si avranno differenziati nel tempo i relativi "stop". Il passaggio iniziale che dà il "via" alla propria "manche" deve avvenire comunque entro uno (1) minuto dal "via al tempo"; in caso contrario il Concorrente subirà una penalizzazione di "tempo" (di tipo automatico da parte del sistema di cronometraggio) pari al ritardo (riferito al punto di rilevamento del cronometraggio) che ha nei confronti del primo minuto (dal "via al tempo") o dal compimento del primo giro del primo automodello transitato al punto di rilevamento giri/tempo "AMB" o similare;
- c) È vietato fermarsi o far procedere lentamente il proprio modello in prossimità della linea del trasponder negli ultimi dieci secondi dal "via al tempo". Il Pilota inadempiente verrà punito con uno "Stop and Go".
- Per le fasi finali le partenze avverranno nel modo tradizionale con griglia tipo "Le Mans".

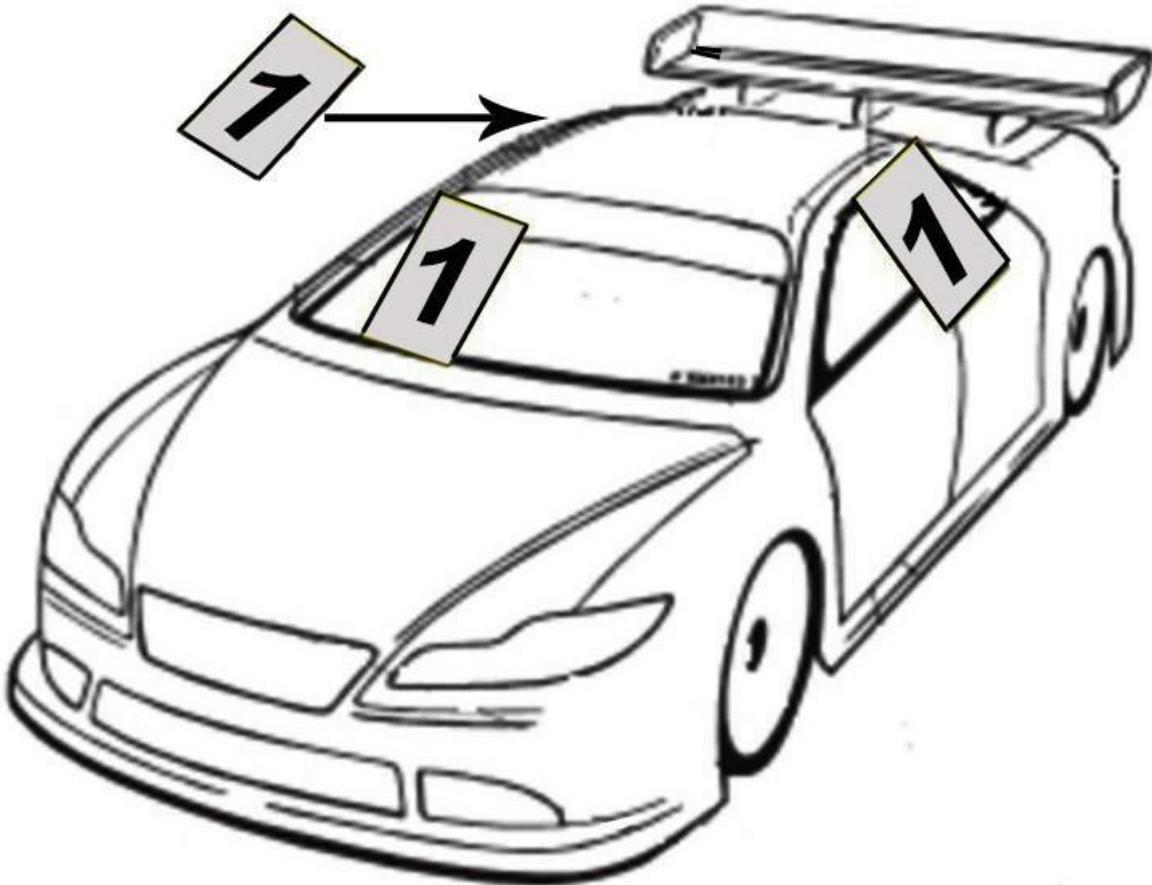


Figura 36 : Disposizione dei numeri di gara sul modello 1/10 Touring IC

- 10.9.4 Al termine di tutte le manche di qualifica di ciascuna categoria, viene stilata la classifica finale tenendo conto del migliore risultato ottenuto da ciascun Pilota.
- 10.9.5 **Finalisti Diretti:** i Concorrenti classificatisi ai primi quattro posti della classifica generale dopo le manche di qualifica sono i quattro finalisti diretti ed andranno ad occupare, nell'ordine, i numeri da uno a quattro della griglia di partenza della Finale A. Il quinto classificato, appartenente alla classifica finale delle manche di qualifica, fino all'ultimo classificato, compongono le fasi finali A e B.
- 10.9.6 a) Le fasi finali di gara "A" (quarto, ottavo, sedicesimo, trentaduesimo, sessantaquattresimo e, a discrezione del Direttore di Gara, 128esimo, che potrà essere disputato anche nella stessa giornata di sabato), dovranno essere composte a scalare dai primi 7 (o 10) Concorrenti classificatisi, dopo le prove di qualificazione, nelle posizioni dispari.
- b) Le fasi finali di gara "B" (quarto, ottavo, sedicesimo, trentaduesimo, sessantaquattresimo e, a discrezione del Direttore di Gara, 128esimo, che potrà essere disputato anche nella stessa giornata di sabato), dovranno essere composte a scalare dai primi 7 (o 10) Concorrenti classificatisi, dopo le prove di qualificazione, nelle posizioni pari (vedi tabella 7 di questo capitolo).
- 10.9.7 Accedono, escluso le fasi di semifinale, alla fase successiva, i Concorrenti che si classificano, al termine della specifica fase di gara, ai primi tre (3) posti e vanno ad occupare le posizioni 8 -9 e 10 della stessa fase ("A" o "B") (come da tabella 7 di questo capitolo).
- 10.9.8 Dalle semifinali, con pista per entrambi le fasi (A e B) dichiarata "asciutta" dal Direttore di Gara, andranno a completare la griglia della Finale i primi due (2) classificati delle due (2) semifinali "A" e "B" più i due (2) migliori giri/tempo (3° e/o 4° posto) delle semifinali (A e B); con pista dichiarata "bagnata", in una o in entrambe le fasi (A e B), accederanno in Finale i primi tre (3) classificati delle due semifinali (A e B).

- 10.9.9 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.
- 10.9.10 Il Concorrente che rinuncia e/o non si presenta a disputare una qualsiasi fase finale, non potrà essere sostituito da altro Concorrente
- 10.9.11 Per tutte le categorie, la durata della Finale può essere di massimo 45 (quarantacinque) minuti; le rimanenti fasi finali di recupero di massimo 20 (venti) minuti.
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 come da figura 6 di questo capitolo (vedi pagina seguente).
La classifica finale della gara sarà stilata in base alle classifiche delle varie fasi finali disputate.
- 10.9.12 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 (10).

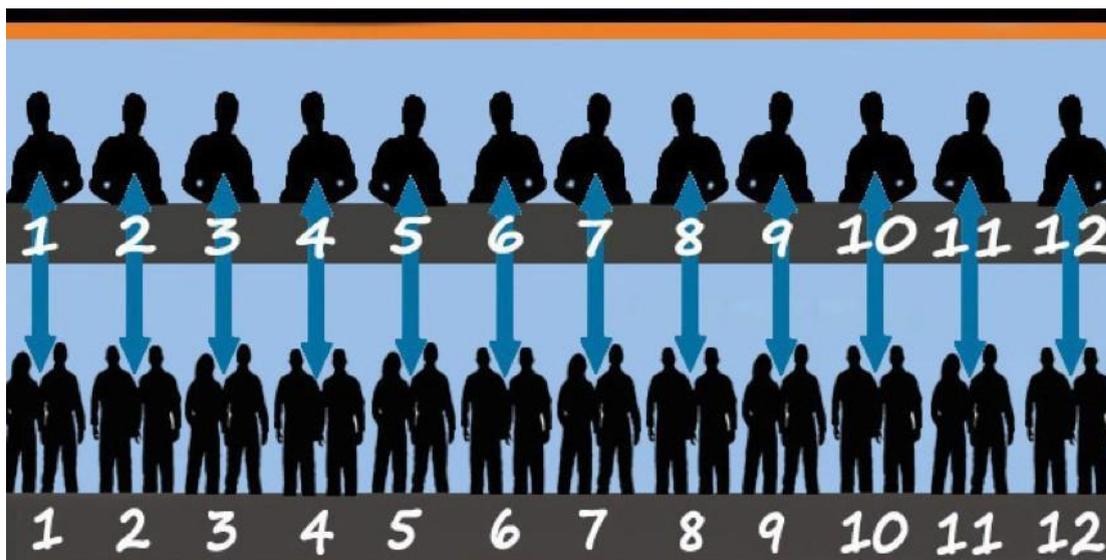


Figura 6 : Disposizione corretta dei Piloti e Meccanici

10.10 GARE DI COPPA ITALIA ACISPORT DI ZONA

- 10.10.1 L'iscrizione alle 4 Prove del Campionato Regionale così come le gare non titolate, va eseguita entro e non oltre le ore 23:59 del 5° giorno precedente l'inizio della gara all'Organizzatore come da Appendice 9 RSN ACI. La quota di iscrizione per singola gara è fissata in € 25,00.
- 10.10.2 Ogni batteria dovrà disputare tre manche di qualificazione, la durata di ogni singola manche dovrà essere di quattro minuti, l'inizio di norma deve essere alle ore 9:30.
- 10.10.3 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.
- 10.10.4 Dopo le manche di qualifica se il numero dei Piloti in ciascuna categoria è superiore od uguale a dodici Piloti il Responsabile Regionale può decidere di adottare la regola dei quattro finalisti diretti come regolamentato dagli artt. 4.9.5 e 4.9.6. Altrimenti decide, qualora le dimensioni della pista lo permettano, di disputare una finale diretta composta da non più di dodici Piloti.
- 10.10.5 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.
- 10.10.6 Accedono, escluso le fasi di semifinale, alla fase successiva i Concorrenti che si classificano, al termine della specifica fase di gara, ai primi tre posti e vanno ad occupare le posizioni 10 - 9 e 10 della stessa fase ("A" o "B").
- 10.10.7 Dalle semifinali, con pista per entrambi le fasi (A e B) dichiarata "asciutta" dal Direttore di Gara, andranno a completare la griglia della Finale i primi due classificati delle due semifinali "A" e "B" più i due migliori giri/tempo (3° e/o 4° posto) delle semifinali (A e B); con pista dichiarata "bagnata", in una o in entrambe le fasi (A e B), accederanno in finale i primi tre classificati delle due semifinali (A e B).
Si veda la Tabella 7 di pagina 67.
- 10.10.8 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.
- 10.10.9 Il Concorrente che rinuncia o non si presenta a disputare una qualsiasi fase finali, non potrà essere sostituito da altro Concorrente.
- 10.10.10 La durata della Finale, per tutte le categorie, è massimo trenta minuti, la durata delle rimanenti fasi finali è massimo di venti minuti.
- 10.10.11 La classifica finale della gara sarà stilata in base alle classifiche delle varie fasi finali disputate.
- 10.10.12 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.

10.10.13 Nelle Prove di Campionato Regionale dove partecipano dei Piloti "A", nel caso in cui il numero non raggiunga i tre Concorrenti, questi gareggeranno nella categoria "B". Tuttavia, la classifica a punti della categoria Senior verrà depurata dalla classifica dei Piloti "A".

10.11 RECLAMO

10.11.1 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

10.11.2 I reclami possono riguardare :

a) L'Organizzazione;

b) La Direzione di gara;

c) Il proprio risultato cronometrico, solo quando si è in grado di presentare una prova (cronologico stampato con tempo/giri data e ora della prova) che dimostri l'inesattezza del risultato emesso dalla Direzione Gara;

d) altri Concorrenti (per atti antisportivi o contrastanti con quanto previsto dal R. S. N. ACI 2018).

10.11.3 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 decorre 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.

10.11.4 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 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 parti 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 assumono 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.

- 10.11.5 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.
- 10.11.6 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.
- 10.11.7 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 2020

10.12 PREMIAZIONI

- 10.12.1 I vincitori di ogni tipo di gara iscritta a calendario ACI Sport, non hanno diritto legale ad alcun premio.
- 10.12.2 Sono tassativamente vietati premi in denaro, mentre, sono consentiti premi a carattere gastronomico o commerciale.
- 10.12.3 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.
- 10.12.4 In tutte le gare ACI Sport è assolutamente vietato abbinare lotterie e/o autorizzare scommesse imperniate sui risultati della gara.
- 10.1.5 Le premiazioni dei Concorrenti devono sempre avvenire immediatamente dopo l'ufficializzazione dei risultati.

Tabella 7 : Fasi Finali 1/10 Touring IC

Finale : è composta dai 4 finalisti diretti a cui si aggiungono i primi 2 Clasificati della Semifinale A ed i primi 2 della Semifinale B ed i 2 migliori giri/tempo (3° e/o 4°) delle 2 semifinali. Se una delle 2 semifinali si è disputata con pista bagnata accedono alla finale i primi 3 classificati della semifinale "A" e semifinale "B".

Fase Finali "A"

Fase Finali "B"

Semifinale : è composta dai Piloti che si sono classificati al termine delle fasi di qualifica in 5°, 7°, 9°, 11°, 13°, 15° e 17° posizione.

Semifinale : è composta dai Piloti che si sono classificati al termine delle fasi di qualifica in 6°, 8°, 10°, 12°, 14°, 16° e 18° posizione.

accedono alla fase successiva i primi tre classificati

accedono alla fase successiva i primi tre classificati

Quarto di Finale : è composta dai Piloti classificatosi al termine delle fasi di qualifica nella posizione : 19°, 21°, 23°, 25°, 27°, 29°, 31°.

Quarto di Finale : è composta dai Piloti classificatosi al termine delle fasi di qualifica nella posizione : 20°, 22°, 24°, 26°, 28°, 30°, 32°.

accedono alla fase successiva i primi tre classificati

accedono alla fase successiva i primi tre classificati

Ottavo di Finale : è composta dai Piloti classificatosi al termine delle fasi di qualifica nella posizione : 33°, 35°, 37°, 39°, 41°, 43°, 45°

Ottavo di Finale : è composta dai Piloti classificatosi al termine delle fasi di qualifica nella posizione : 34°, 36°, 38°, 40°, 42°, 44°, 46°

accedono alla fase successiva i primi tre classificati

accedono alla fase successiva i primi tre classificati

Sedicesimo di Finale è composto dai Piloti classificatosi al termine delle fasi di qualifica nella posizione : 47°, 49°, 51°, 53°, 55°, 57°, 59°

Sedicesimo di Finale è composto dai Piloti classificatosi al termine delle fasi di qualifica nella posizione : 48°, 50°, 52°, 54°, 56°, 58°, 60°

accedono alla fase successiva i primi tre classificati

accedono alla fase successiva i primi tre classificati

32_esimo di Finale è composto dai Piloti classificatosi al termine delle fasi di qualifica nella posizione : 61°, 63°, 65°, 67°, 69°, 71°, 73°, 75°, 77°, 79°

32_esimo di Finale è composto dai Piloti classificatosi al termine delle fasi di qualifica nella posizione : 62°, 64°, 66°, 68°, 70°, 72°, 74°, 76°, 78°, 80°

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