



Automobile Club d'Italia SPORT

ANNUARIO SPORTIVO 2022

REGOLAMENTO DI SETTORE (RDS)

4 AUTOMODELLI 1/8 PISTA IC – CLASSICA (RIGIDA)

- 4.1 DEFINIZIONE**
- 4.1.1 L'automodello in scala 1:8 è una riproduzione 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 massimo di 3,50 cm³.
Sono vietate tutte le altre forme di trazione quali elica libera od intubata, turbine e/o motori elettrici.
- 4.1.2 Tutte le dimensioni riportate in questo capitolo 4 sono valori minimi o massimi. Tutte le dimensioni devono essere considerate con due decimali.
- 4.1.3 **a)** Passo (wheelbase): 270,0 mm. - 330,0 mm.;
b) Larghezza massima : 267,0 mm.;
c) Le parti inferiori della carrozzeria non saranno prese in considerazione fino a quando non supereranno 277,0 mm..
Se la carrozzeria è maggiore di 277,0 mm. ad un primo controllo, il Concorrente potrà intervenire per rientrare nel rispetto della regola. Durante un secondo controllo, se non sarà rispettata la misura, verrà squalificato dalla fare di gara;
d) Per le fasi finali il primo avviso non è applicabile, quindi saranno immediatamente squalificati.
- 4.1.4 Automodello a quattro ruote motrici (4WD): peso minimo 2.350gr.
- 4.1.5 Il peso deve essere controllato in assetto da gara, a secco e con il transponder personale montato.
- 4.1.6 Il controllo del peso va effettuato con l'impiego di una bilancia digitale e può essere effettuato prima della partenza delle prove di qualificazione, del e semifinali, delle finali o dopo il loro termine.
- 4.1.7 Se il peso viene riscontrato inferiore ai minimi previsti il Pilota deve essere squalificato.
- 4.1.8 **a)** La parte anteriore del modello deve essere equipaggiata con un paraurti tale da minimizzare il danno causato in caso di investimento di un altro partecipante o di un membro del pubblico;
b) Il paraurti deve essere realizzato in materiale morbido e presentare angoli e spigoli convenientemente arrotondati. La geometria del paraurti deve sposarsi perfettamente con quella della carrozzeria con la quale verrà usato. In nessun caso il paraurti potrà sporgere più di 5,00 mm. dalla parte anteriore o più di 13,00 mm. dalle fiancate del modello;
c) Se viene installato un paraurti posteriore questi non potrà estendersi più di 50,00 mm. oltre l'assale posteriore.
- 4.1.9 E' permesso l'impiego di un roll bar che non deve comunque superare in altezza per più di 30 mm. le alette di raffreddamento od il tetto nel caso, per esempio, di una berlina.
- 4.1.10 L'antenna dovrà essere realizzata in materiale flessibile. Non sono permesse antenne realizzate in acciaio armonico e/o carbonio.
- 4.1.11 Le carrozzerie :
a) deve essere una riproduzione in scala 1:8 di una vettura che esiste oppure esistita negli ultimi 5 anni;
b) è permessa una tolleranza su tutte le dimensioni pari al 10%;
c) solamente le carrozzerie approvate dall'EFRA sono ammesse. La carrozzeria deve avere e deve essere **ben visibile il Numero di Registrazione EFRA**;
d) Il numero di omologazione deve essere visibile può essere verniciato con colore che lo evidenzia oppure essere lasciato trasparente o semi trasparente
e) La carrozzeria deve essere realizzata in materiale flessibile ed opportunamente verniciata;
f) Non possono essere ammesse in gara carrozzerie grezze o sommariamente ultimate;
g) Il parabrezza ed i finestrini devono essere trasparenti;
h) Tutte le carrozzerie devono avere gli archi passaruota anteriori e posteriori asportati se questi sono asportati sull'originale riprodotto;
i) Un Pilota con realistiche proporzioni in scala 1:8 e convenientemente addobbato e verniciato deve essere presente nell'abitacolo di una vettura aperta;
j) Le carrozzerie NUOVE che verranno omologate dall'EFRA, per essere utilizzate in manifestazioni ufficiali, dovranno essere disponibili per l'acquisto nei negozi da almeno 20gg..
- 4.1.12 **a)** il parabrezza non può essere asportato. E' possibile realizzare unicamente un'apertura con una superficie massima di 6,0 cm² per migliorare il raffreddamento;
b) i finestrini laterali ed il lunotto posteriore possono essere rimossi;
c) non permesso piegare i finestrini laterali verso l'esterno.

Tutte le parti del modello devono essere coperte ad eccezione:

- 1) testa di raffreddamento del motore;
- 2) filtro aria;
- 3) antenna (per il suo passaggio si può realizzare una apertura di 10,00mm.);
- 4) terminale di scarico della marmitta;
- 5) tappo serbatoio per il rifornimento (50 mm. o 40 x 60 mm. nella vista da sopra), (**vedi Figura 2**);
- 6) roll –bar;
- 7) per l'interruttore della radio (max 10,00 mm.);
- 8) per la candela - glow plug – (max. 20,00mm.);
- 9) per lo o gli spilli del carburatore (max. 15,00mm.).

ove non diversamente indicato l'apertura permessa non può presentare una luce superiore ai 10,00 mm. rispetto alla parte sporgente.

4.1.13 CARATTERISTICHE DELLE CARROZZERIE (Vedi Figura 4 di questo Capitolo)

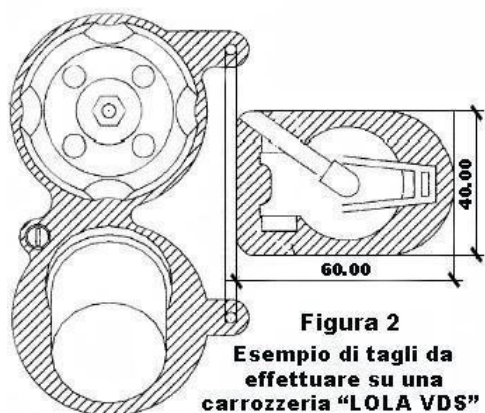


Figura 2
Esempio di tagli da effettuare su una carrozzeria "LOLA VDS"

Gruppo C :

appartengono a questa categoria le macchine che sono state usate secondo i regolamenti del " Gruppo C " nel Campionato Mondiale FIA negli ultimi cinque anni.

La sagoma della carrozzeria che si estende oltre l'assale posteriore non sarà sottoposta a controllo.

Il bordo esterno delle ruote dovrà essere coperto al centro degli assi nella vista da sopra.

L'ala anteriore sarà permessa solamente nei casi in cui la macchina in scala 1:1 riprodotta ne sia dotata.

GT1/GT2

(carrozzerie attualmente non utilizzate nelle competizioni titolate):

appartengono a questa categoria le macchine che gareggiano o hanno gareggiato nella classe GT della FIA.

Queste macchine possono essere sia della classe GT1 o GT2 come McLaren F1, Porsche 968 GT1, Ferrari F 40, Marcos ecc. Non è possibile aggiungere delle parti ad eccezione dell'ala. Questa ala deve essere

separata dalla carrozzeria. Il bordo esterno delle ruote dovrà essere coperto al centro degli assi nella vista da sopra. E' possibile tagliare la carrozzeria dopo l'assale posteriore ma devono esserci le luci posteriori se queste sono presenti nella vettura originale.

GT-P :

appartengono a questa categoria le macchine che gareggiano o hanno gareggiato nella GT – P della FIA (vedi Le Mans 1999) o le Serie " Piccole Le Mans "in America. Non è possibile aggiungere delle parti ad eccezione dell'ala. Il bordo esterno delle ruote dovrà essere coperto al centro degli assi nella vista da sopra.

E' possibile tagliare la carrozzeria dopo l'assale posteriore.

CAN-AM :

sono di questa categoria tutte le macchine che gareggiano nei rispettivi campionati ufficiali.

4.1.14 ALI E SPOILERS

Solidali con la carrozzeria o separati, essi devono avere, compresa ogni appendice aerodinamica, una inclinazione (rispetto alla verticale al terreno) minima di trentacinque 35° gradi. (**Vedi figura 3**)

Se separati essi devono avere una corda non superiore a 77 mm..

Ogni appendice aerodinamica deve avere una corda non superiore a 77 mm..La misurazione dell'altezza ala va effettuata con l'autotelaio compresso ad una altezza di 20 mm. dal suolo.

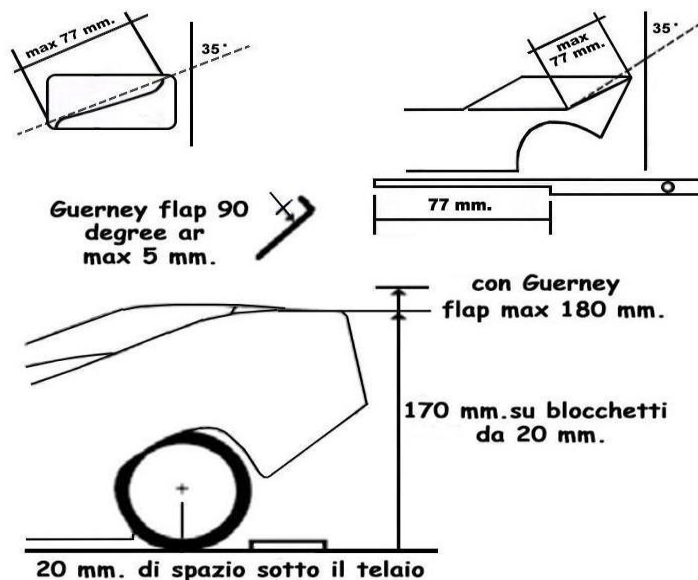


Figura 3 - Massima altezza carrozzeria ed alettone

4.1.15 DIMENSIONI MASSIME DELLE ALI (Vedi figura 4)

Gruppo " C ", "GT-P"

Massima larghezza 267,00 mm.

Massima corda 77,00 mm.

Massima altezza 170,00 mm. (incluse appendici aggiuntive) con il telaio appoggiato su un supporto di 20 mm.

Massima distanza dall'asse posteriore 153,00 mm.

Una ala posteriore monopiana ed appendici aerodinamiche non necessitano di omologazione.

Qualsiasi ala anteriore e le ali posteriori multiplane devono essere omologate e possono essere impiegate con le carrozzerie con lo stesso numero di omologazione.

" GT1 / GT2 "

Massima larghezza 267,00 mm.

Massima corda 77,00 mm.

Massima altezza 170,00 mm. telaio poggiato su un supporto di 20 mm

Massima distanza dall'asse posteriore . 153,00 mm.

Per questa categoria sono utilizzabili solamente ali monoplane che non necessitano di omologazione.

"Prototipo CAM AM"

Massima larghezza 267,00 mm.

Massima corda 77,00 mm.

Massima altezza 170,00 mm. (incluse appendici aggiuntive)

Massima distanza dall'asse posteriore.. 153,00 mm.

L'altezza massima della carrozzeria (telaio appoggiato su supporti di 20 mm. è 170 mm..

DIMENSIONI MODELLI 1/8 IC

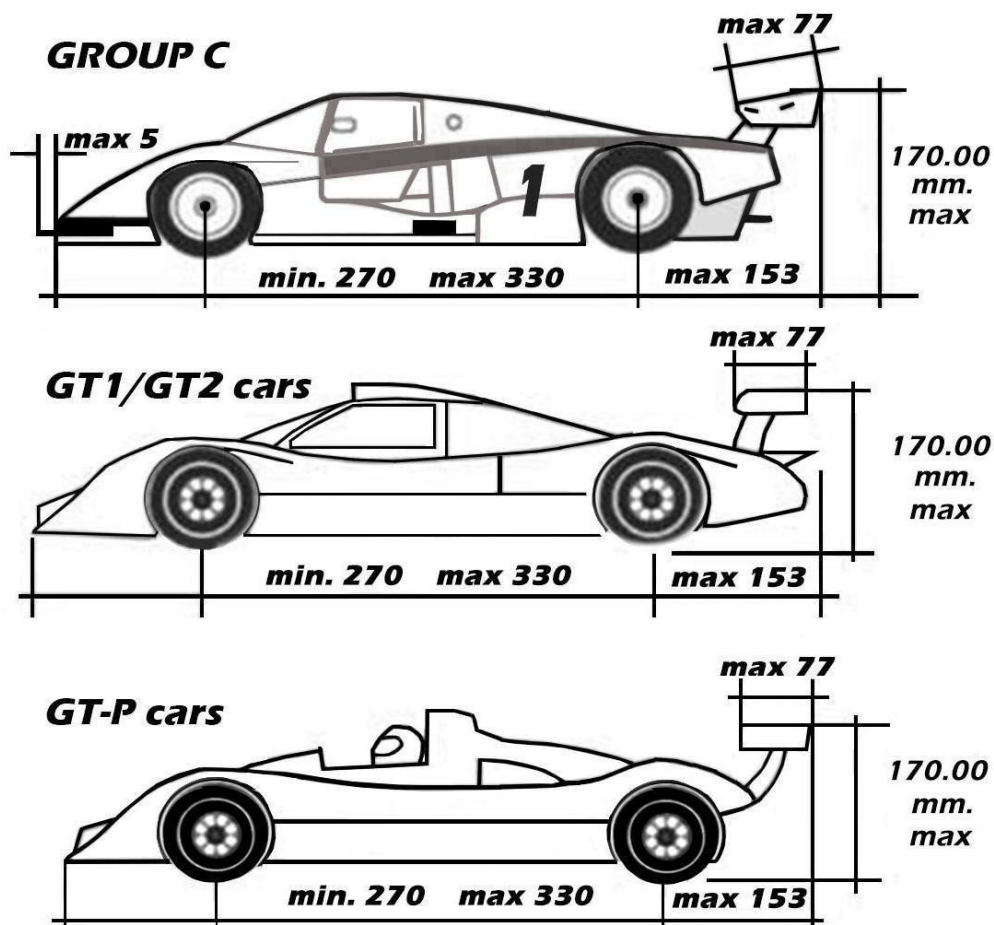


Figura 4 - Carrozzerie modelli.

4.2 ALIMENTAZIONE

4.2.1 SERBATOIO

Il serbatoio, incluso il filtro ed i tubi di alimentazione sino al carburatore, deve avere una capacità massima di 125,0 cm³. Non sono permesse pareti mobili od inserti mobili al suo interno per ridurre il volume massimo. Ogni serbatoio trovato irregolare (cioè con una capacità superiore ai 125,0 cm³) dopo una qualifica od una finale non dovrà essere smontato dal modello per una ulteriore verifica, verifica che verrà effettuata dopo un

periodo raffreddamento di almeno quindici (15) minuti qualora la temperatura ambiente sia superiore ai 20°C.

4.2.2 MISCELA

Vedi Cap. 3, art 3.25, Norme Generali dell'Automodellismo rc

4.3 PROPULSIONE / MOTORE

4.3.1 Tutti i modelli dovranno rispettare le seguenti caratteristiche tecniche come da regolamento

4.3.2 Il motore può avere una cilindrata massima pari a 3,50 cm³.

4.3.3 E' ammesso l'impiego di un carburatore con diametro massimo del Venturi non superiore a 9,00mm.

4.3.4 Il motore deve essere equipaggiato con un silenziatore all'aspirazione ed un complesso di scarico omologato EFRA.

4.3.5 Ogni modello non può avere una rumorosità totale superiore ad 82 dB A misurati a 10 metri di distanza con lo strumento posto ad una altezza di un metro dal suolo.

4.3.6 Sono permesse solamente marmitte di scarico a tre camere omologate EFRA. Il numero di omologazione deve essere inciso sul lato della marmitta.

4.3.7 Sul carburatore deve essere utilizzato un filtro aria tipo "AIR BOX" omologato EFRA e non deve essere manomesso.

4.4 A discrezione del Direttore di Gara si potrà eseguire una prova fonometrica, durante una pausa della gara, su un qualsiasi automodello di un Pilota partecipante alla gara. Se quest'ultimo risulterà positivo al controllo (rumorosità superiore a quanto descritto al capitolo 4.3.4), sarà squalificato e deferito alla procura Federale.

4.5 TRASMISSIONE / FRENI

4.5.1 I modelli possono essere a due o quattro ruote motrici con trasmissione meccanica di qualsiasi tipo (cinghie, cardani, catene ecc.).

4.5.2 Tutti i modelli devono essere equipaggiati con una frizione ed un solo impianto frenante, di tipo meccanico, tali da permettere di mantenere il modello fermo e con il motore in moto.

4.5.3 Il freno deve agire sulla trasmissione e deve essere di tipo meccanico.

4.5.4 E' vietato l'uso di impianti frenanti (meccanici o idraulici) comandati separatamente i quali bloccano i due assi di trasmissione (anteriore e posteriore) in modo indipendente.

4.6 RUOTE, GOMME

4.6.1 a) Larghezza massima delle ruote posteriori: 64,00 mm;

b) Le gomme devono essere obbligatoriamente di colore nero;

c) Sono ammesse scritte laterali anche di colore diverso.

4.6.2 I cerchi non possono avere un diametro superiore ai 54,00 mm + 1,00 mm di tolleranza.

E' permesso, nella parte interna – verso il modello, un bordo di rinforzo di 2,00 mm di larghezza e 3,00 mm di altezza, per cui il diametro massimo del disco misurato alla flangia potrà essere 60,00 mm.

4.6.3 Ogni bullone di bloccaggio od altro meccanismo montato sul cerchio ruota non potrà sporgere dal cerchio stesso.

4.6.4 E' consentito trattare le gomme con additivi anche nell'area in cui si svolge l'evento.

4.7 PARTI ELETTRICHE / ELETTRONICA

4.7.1 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.

4.7.2 Non è consentito 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.

4.7.3 Non è consentito l'impiego di qualsiasi sistema di telemetria attiva.

4.7.4 E' consentito l'utilizzo del giroscopio.

4.8 CATEGORIE DI PILOTI – PASSAGGI DI CATEGORIE E RETROCESSIONI

(V. Art 3.2, e seguenti Cap. 3 Norme Generali dell'Automodellismo).

4.9 TRACCIATO

- 4.9.1 La superficie della pista deve essere in asfalto senza saldature in risalto od accentuata ruvidità, con giunzioni opportunamente levigate.
- 4.9.2 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.
- 4.9.3 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..
- 4.9.4 La sua lunghezza non può essere inferiore ai 200 metri.
La lunghezza consigliata varia fra i 240 metri ed i 360 metri.
- 4.9.5 Il punto più lontano della pista, dal centro del palco di Pilotaggio, non deve distare più di 60 mt..
- 4.9.6 Non devono esserci ostacoli che riducano la visibilità della pista da qualsiasi punto del palco di Pilotaggio.
- 4.9.7 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.
- 4.9.8 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.
- 4.9.9 L'ingresso e l'uscita dai boxes (pit lane) devono essere posizionate in una parte lenta del tracciato.
- 4.9.10 La pista deve avere curve a destra ed a sinistra ed un rettilineo di lunghezza non inferiore ai 45 mt.
- 4.9.11 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.
- 4.9.12 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.
- 4.9.13 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.
- 4.9.14 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.
- 4.9.15 Possono essere usati altri tipi di barriere interne come "coni e/o birilli" la cui altezza però non superi i 5 cm..
- 4.9.16 Le barriere devono distare almeno 20 cm. dalle strisce di demarcazione della pista.
- 4.9.17 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.
- 4.9.18 Dovrà essere assicurato un servizio recupero modelli nella misura di un Raccoglitore ogni 10 mt. di raggio d'azione.
- 4.9.19 I Raccoglitori vanno situati in postazioni numerate disposte in modo che non ostacolino la visuale della pista ai Piloti.
- 4.9.20 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.).
- 4.9.21 La linea di partenza va tracciata trasversalmente alla pista e possibilmente di fronte al box dei cronometristi.
- 4.9.22 Il primo box della linea di partenza deve essere posizionato a non meno di 10 mt. dalla prima curva.
- 4.9.23 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.

4.9.24 PROCEDURA PER RICHIESTA OMOLOGAZIONE E LIVELLO TIPO DI IMPIANTO:

La richiesta di omologazione sportiva dell'impianto deve essere indirizzata all'ACI (v. Cap 3 norme generali dell'automodellismo art.3.5.21).

Le classificazione degli impianti sportivi omologati da ACI è la seguente:

Pista "A" idonea ad ospitare le Gare Internazionali, Nazionali Titolate ed altre

Pista "B" idonea ad ospitare le Gare Nazionali Non Titolate, Coppa Italia di zona ACI/ Campionati Regionali Interreg.

L'omologazione sportiva verrà rilasciata agli Impianti che soddisfino i requisiti (tracciato, strutture e logistica) specifici per la specialità interessata art 4.9.

(v. anche requisiti generali cap. 3 Norme Generali dell'automodellismo artt. da 3.5.2 a 3.5.20)

4.10 GARE NAZIONALI

CAMPIONATO ITALIANO 2022

Il Campionato Italiano è riservato ai Piloti Italiani in possesso di licenza (unica) di Concorrente/Conducente

Le categorie dei piloti sono "EXPERT", "SENIOR" e "CLUB". Il Campionato Italiano si svolgerà e sarà valido solo su **3 (tre) prove effettivamente svolte. Non è prevista nessuna prova di scarto.** Per ogni pilota di ogni categoria, **la partecipazione al Campionato Italiano e la sua classifica finale sono considerati validi se tutte e 3 (tre) le prove sono state regolarmente svolte con la relativa acquisizione del punteggio.**

(v. art 3.20.6 del cap. 3 norme generali dell'automodellismo).

PROCEDURA PER CLASSIFICA FINALE DEL CAMPIONE ITALIANO e Ranking List Italia:

(v. art 3.20.8 del cap. 3 Norme Generali dell'automodellismo)

4.10.1 L'iscrizione alle gare va fatta all'Organizzatore entro e non oltre le ore 23:59 del 7° giorno antecedente la gara.

4.10.2 Per i costi delle iscrizioni alle gare (v. art.3.20.14 del cap 3 Norme Generali dell'automodellismo)

4.10.3 Manche di Qualificazione Categorie "Expert", "Senior" e "Club"

Si disputeranno quattro manche di qualificazione per ogni batteria, la cui durata sarà di quattro minuti.

Sono vietate le prove libere dal lunedì al giovedì antecedenti la gara. Pertanto, la pista che ospita un Campionato Italiano o un Trofeo Nazionale in quei giorni dovrà rimanere chiusa. L'impianto sportivo potrà essere aperto per le prove libere e/o controllate a partire dal venerdì precedente la gara.

L'Organizzatore, il venerdì precedente alla gara, può aprire la pista per le prove libere e/o controllate a pagamento secondo le tariffe vigenti dell'impianto.

a) Il Direttore di Gara, può decidere l'eventuale aumento o riduzione delle manche da disputarsi (iscritti inferiori a 50) ma tale riduzione non può portare alla disputa di un numero di manche inferiore a **tre** v. art 3.21.5 cap. 3 norme generali dell'automodellismo.

b) Il venerdì dalle ore 8,30 alle 13,00 si disputeranno le prove libere, dalle ore 14,00 potranno avere inizio le prove libere controllate.

c) Le batterie di qualifiche nelle Prove di Campionato Italiano saranno composte sulla base dei Ranking ACI delle varie categorie di Pilota (pubblicati sul sito ACI).

d) Disposizione numeri di gara Pista 1/8 IC: 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 come mostrato in **Figura 5**, al fine di garantire una maggiore visibilità da parte della Direzione di Gara.

La non corretta posizione dei numeri di gara comporta il richiamo del modello del Pilota, da parte del Direttore di Gara affinché questi li disponga come da Regolamento (vedi figura 5 sottostante).

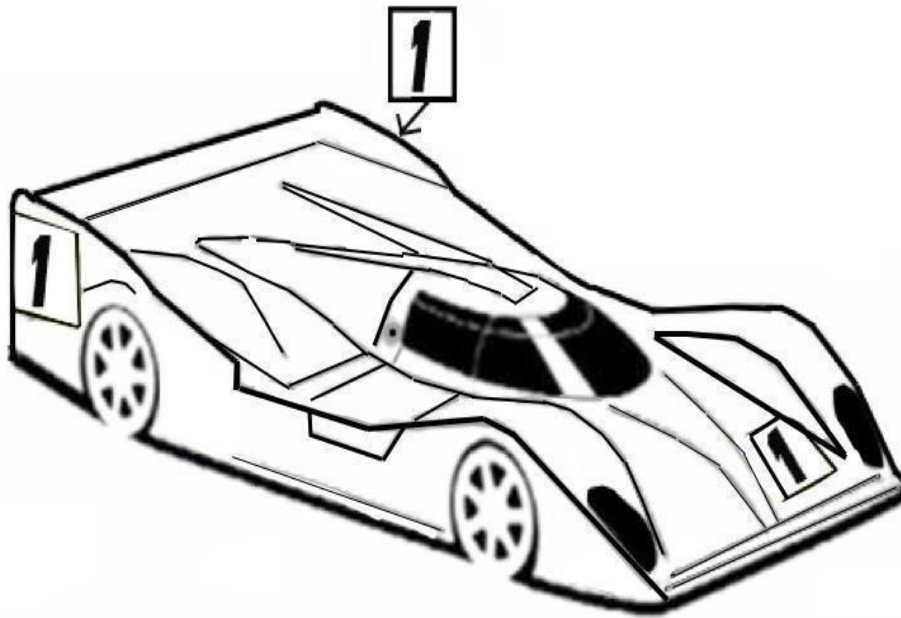


Figura 5: Disposizione corretta dei numeri di gara sul modello

4.10.4

Nelle gare ACI, la partenza delle batterie di qualificazione sarà così effettuata:

a) La partenza delle batterie di qualificazione verrà effettuato 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 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".

4.10.5 Per le fasi finali le partenze avverranno con griglia tipo "LeMans"

4.10.6 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

4.10.7 **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".

4.10.8 Le fasi finali di gara "A" (quarto, ottavo, sedicesimo, trentaduesimo, 64esimo 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, nelle posizioni dispari.

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, nelle posizioni pari. Per una maggiore chiarezza si veda la **Tabella 1 sottostante**.

- 4.10.9 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 8, 9 e 10 della stessa fase (“A” o “B”). Per una maggiore chiarezza si veda la **Tabella 1 sottostante**.
- 4.10.10 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).
- 4.10.11 Il Concorrente che rinuncia o non si presenta a disputare una qualsiasi fase finale, non potrà essere sostituito da altro Concorrente.
- 4.10.12 **Per le categorie Expert e Senior la durata della Finale può essere max 45 minuti, per la categoria Club max 30 minuti.** Le rimanenti fasi finali di recupero di massimo 20 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 associato, dovranno occupare, ove possibile, la casella della corsia dei box di rifornimento corrispondente e situata sotto al Pilota.
- 4.10.13 Per una maggiore chiarezza di esposizione si faccia riferimento **alla Figura 6**.
- 4.10.14 La classifica finale della gara sarà stilata in base alle classifiche delle varie fasi finali disputate.
- 4.10.14 Dovranno essere sempre svolte le fasi di gara “A” e “B”, distinte anche nel caso in cui i Concorrenti totali per le due fasi siano meno di dieci.

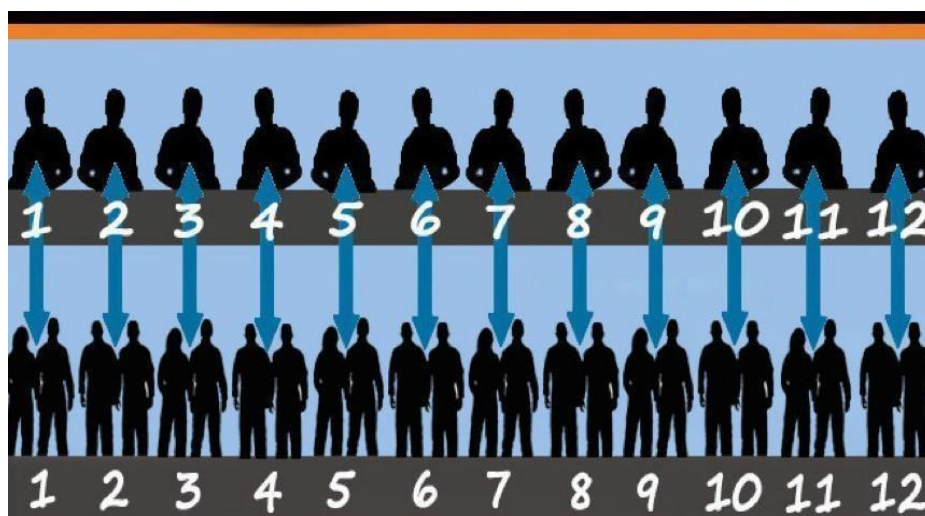
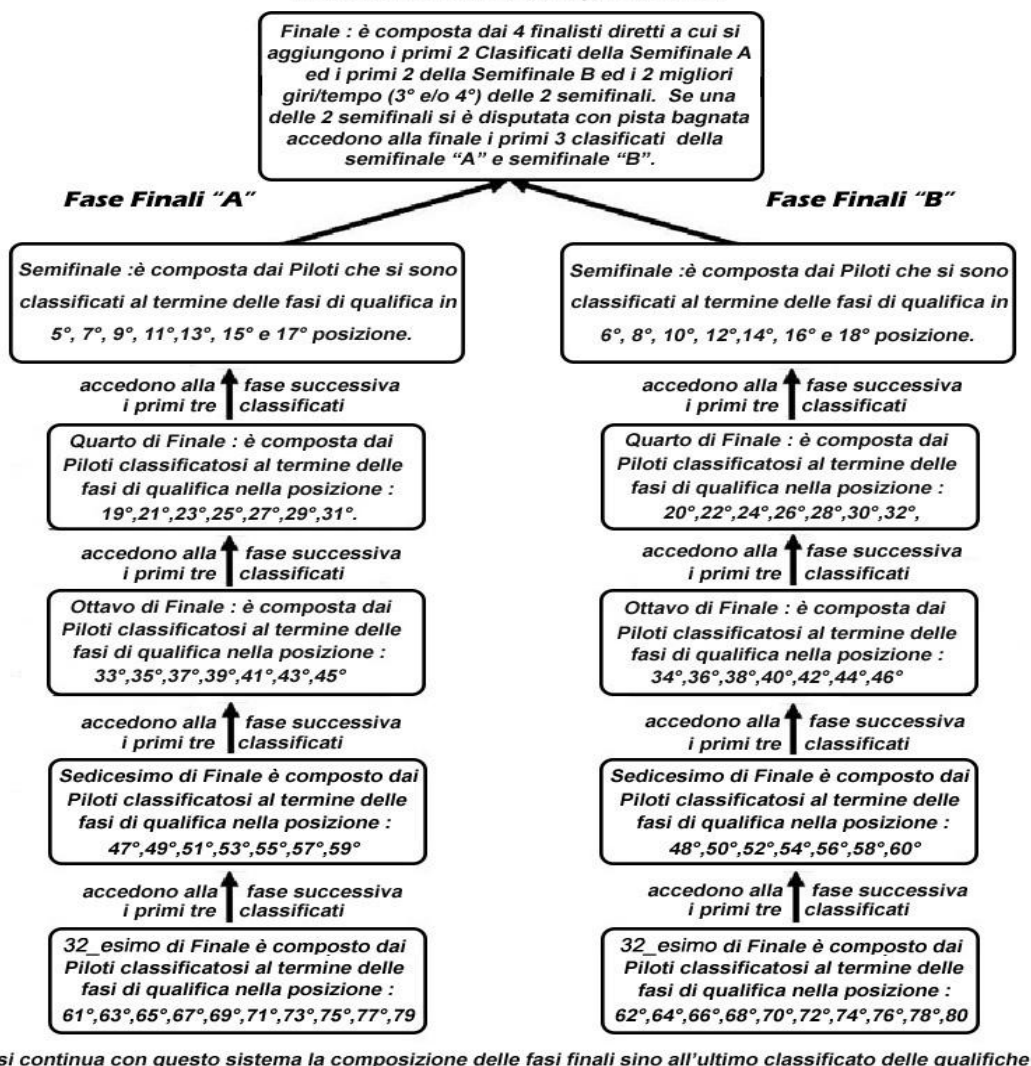


Figura 6 : Disposizione corretta dei Piloti e Meccanici

Tabella 1 : Fasi Finali 1/8 Pista IC



5 RECLAMO

- 5.1.1 Solo I Concorrenti partecipanti alla gara posso 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
- 5.1.2 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 2022).
- 5.1.3 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.
- 5.1.4 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.

5.1.5

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.

5.1.6 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.

5.1.7 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 è a carico del reclamato in caso contrario.

5.1.8 **PENALITA':**

- a) **Partenza Fasi Finali:** il Direttore di Gara per partenza anticipata e/o irregolare, durante una fase finale, applicherà la penalizzazione di Drive Through;
- b) **Fasi finali:** le penalizzazioni (e.g.: taglio di pista, guida irrispettosa, uscita scorretta dai box, entrata contro mano nei box, ecc.) vanno eseguite con il metodo "Stop and Go" e "Drive Through". Il Pilota penalizzato deve rientrare entro tre giri, dalla segnalazione del Direttore di Gara, con il proprio automodello al box riservato alla penalizzazione. Il modello deve essere mantenuto sollevato per tutto il tempo di penalizzazione dal suo Meccanico. Durante tale intervallo è proibito qualunque tipo di intervento compreso il rifornimento;
- c) **Qualifiche:** le penalizzazioni (e.g.: taglio di pista, guida irrispettosa, uscita scorretta dai box, entrata contro mano nei box, ecc.) sono comminate dal Direttore di Gara e convertite in "Stop and Go", "Drive Through" oppure aggiungendo dieci secondi al tempo impiegato nella migliore prestazione. Il tipo di penalità è determinata insindacabilmente dal Direttore di Gara.

5.1.9 Per quanto non contemplato nel presente capitolo e dall'art 3.20 (RECLAMO) delle norme generali automodellismo cap. 3, verranno applicate le NORME DISCIPLINARI previste al capitolo XVIII del RSN ACI 2022.

5.1.9 **CATEGORIA CLASSICA (RIGIDA)**

- a) Gli Automodelli per gareggiare in questa categoria dovranno rispettare le regole generali del settore pista 1/8 in aggiunta alle seguenti specifiche l'Automodello dovrà essere "Rigido" (privo di sospensioni).
- b) Ruote;
- c) Trazione sulle ruote posteriori;
- d) Divieto di utilizzo del cambio di velocità di qualsiasi tipo e/o genere;
- e) Gli automodelli devono essere dotati di differenziale sull'asse posteriore o di "palo rigido", non sono ammessi differenziali di qualsivoglia tipologia autobloccante; Il termine autobloccante in questo caso non deve essere preso come "assoluto" (blocco totale), ma come "cambia la sua durezza/viscosità" a seconda delle occasioni e del variare della coppia sugli assi.
- f) Telaio monoblocco che può essere basculante; può essere costituito da vari elementi fissati solidamente fra loro e che formano un insieme non deformabile tranne la naturale flessibilità dei materiali;
- g) Sono vietati ammortizzatori o qualsiasi sistema flessibile sul telaio stesso; è autorizzato un solo supporto del treno anteriore o posteriore, articolato su massimo tre punti(basculante);
- h) Sono vietate le sospensioni, anche bloccate; Non sono ammesse barre di torsione o ammortizzatori in nessuna parte dell'automodello,
- i) Sono vietate le ruote indipendenti: nessun movimento relativo tra le ruote dello stesso treno al di fuori degli effetti dello sterzo. I mozzi di uno stesso treno (anteriore o posteriore) devono essere fissati sullo stesso elemento (telaio o basculante). In caso di basculante posteriore, gli assali delle ruote motrici devono essere fissati sullo stesso elemento.
- j) E' ammesso l'uso di semiassi cardanici;
- k) In caso si utilizzino dei fuselli, il loro fissaggio deve essere assicurato da (almeno) un elemento solidale con l'elemento di sostegno del treno (Avantreno o Retrotreno);
- l) Peso minimo: 2300 grammi (senza transponder e con serbatoio vuoto);
- m) Le carrozzerie utilizzabili possono essere: Gruppo C, GT1,GT2, Sport Prototipo, Can-Am e Piccola serie di Le Mans. Non è richiesto che siano omologate EFRA;
- n) Si possono utilizzare tutti i tipi di marmitta, anche senza omologazione EFRA;
- o) E' ammesso un filtro aria di qualsivoglia tipologia anche senza omologazione EFRA;
- p) Si ribadisce che la durata delle batterie di qualificazione sarà di 5 minuti;
- q) Non è ammessa la partecipazione dei Piloti licenziati EFRA A del settore pista 1/8 e pista 1/10;
- r) I blocchetti (10 mm), per le misurazioni, vanno posti in corrispondenza dei due assi ruota.
- s) Al retrotreno è ammesso l'uso di un "tirante" superiore per la regolazione della campanatura e della carreggiata. Per tutte le altre caratteristiche tecniche fare riferimento al presente Capitolo 4.

5.2 ALTRE GARE NAZIONALI

TROFEO NAZIONALE DI VELOCITA' IN CIRCUITO

(v. art 3.20.9 Cap. 3 Norme Generali Automodellismo).

COPPA ITALIA ACI SPORT DI ZONA (su base Regionale)

(v. art 3.20.9 Cap. 3 Norme Generali Automodellismo).

- 5.2.1 L'iscrizione alle 4 Prove della Coppa Italia ACI 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 RSNACI. La quota di iscrizione per singola gara è fissata in € 25,00.
- 5.2.2 Ogni batteria dovrà disputare 3 manche di qualificazione, la durata di ogni singola manche dovrà essere di 4 minuti. L'inizio del Campionato Regionale e Interregionale, di norma, deve essere alle ore 9:30. Per la modalità di partenza vedi in questo capitolo l'articolo 4.9.3.
- 5.2.3 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.
- 5.2.4 Dopo le manche di qualifica se il numero dei Piloti in ciascuna categoria è superiore o uguale a dodici Piloti il Responsabile Regionale o Interregionale, 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.
- 5.2.5 Le fasi finali di gara "A" (quarto, ottavo, sedicesimo, ecc.), dovranno essere composte a scalare dai primi 7 (o 10) Concorrenti classificatisi, dopo le prove di qualificazione, nelle posizioni dispari.
- 5.2.6 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.
- 5.2.7 Dalle semifinali, con pista per entrambi le fasi (A e B) dichiarata "asciutta" dal Direttore di Gara, vanno a completare la griglia della Finale i primi 2 classificati delle 2 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 3 classificati delle 2 semifinali (A e B). **Vedi Tabella1.**
- 5.2.8 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.
- 5.2.9 Il Pilota che rinuncia o non si presenta a disputare una fase finali, non può essere sostituito da altro Pilota.
- 5.2.10 La durata della Finale, per tutte le categorie, è di massimo trenta minuti, le rimanenti fasi finali è di massimo venti minuti.
- 5.2.11 La classifica finale della gara sarà stilata in base alle classifiche delle varie fasi finali disputate.
- 5.2.12 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.
- 5.2.13 Nelle prove di Campionato Regionale ed Interregionale dove partecipano anche Piloti "Expert", nel caso in cui il numero non raggiunga i tre Concorrenti, questi gareggeranno nella categoria "Senior". La classifica a punti della categoria "Senior" verrà depurata dalla classifica dei Piloti "Expert", che verrà stilata a parte secondo il loro piazzamento nella categoria "Senior".
Per ulteriori dettagli sulla Coppa Italia ACI e sulle e Zone Regionali v. art 3.20.10 Cap. 3 Norme Generali Automodellismo.

5.2.14 SERIE NAZIONALI E TROFEI DI MARCA (MONOMARCA)

(v. art 3.20.12 cap. 3 Norme Generali Automodellismo)

5.3 PREMIAZIONI SUL CAMPO DI GARA

- 5.3.1 I vincitori di ogni tipo di gara iscritta a calendario ACI Sport, non hanno diritto legale ad alcun premio.
- 5.3.2 Sono tassativamente vietati premi in denaro, mentre, sono consentiti premi a carattere gastronomico o commerciale.
- 5.3.3 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 con coppe e/o targhe, dando però facoltà all'Organizzatore, ove il numero totale per Specialità e Categoria non raggiungesse i 30 Partecipanti, di premiare un Concorrente ogni tre.
- 5.3.4 In tutte le gare ACI Sport è assolutamente vietato abbinare lotterie e/o autorizzare scommesse impennate sui risultati della gara.
- 5.3.5 Le premiazioni dei Concorrenti devono sempre avvenire immediatamente dopo l'ufficializzazione dei risultati.
- 5.3.6 **PREMIAZIONI NAZIONALI TITOLAZIONI** (v. art. 3.21.10 cap.3 Norme Generali automodellismo)