



REGOLAMENTO DI SETTORE ACCELERAZIONE 2022

ART. 1 - PREMESSA

Una gara di Accelerazione è una prova di regolarità disputata tra due veicoli su un percorso rettilineo, con partenza da fermo in un tempo e in una distanza prestabilita.

La distanza regolamentare può essere sia 402,336 m (1/4 di miglio), sia 201,168 m (1/8 di miglio).

La partenza per queste competizioni è data per mezzo di un dispositivo elettronico chiamato comunemente “Albero di Natale”. Ciascun veicolo concorrente prende il via quando gli è dato il consenso da un segnale attivato da un cronometro; la rilevazione del tempo si arresta quando il veicolo raggiunge la linea di arrivo.

Il tempo misurato fra la partenza e l’arrivo costituisce l’E.T. (Elapsed Time ovvero, in lingua italiana, il Tempo Trascorso); l’E.T. serve a misurare la prestazione ed anche, in alcune tipologie di gara, a determinare le procedure di svolgimento della competizione.

Lo scopo principale di un pilota di gare di accelerazione è di risultare vincitore assoluto nella categoria nella quale la sua vettura è classificata.

Lo svolgimento della gara comporta una serie regolamentata di confronti “testa a testa” fra due macchine, con rilevamento degli E.T. staccati da ciascuna vettura.

La responsabilità, circa l’efficienza e il funzionamento del veicolo, compete al suo proprietario e/o pilota.

La funzione dell’organizzatore della gara è di attrezzare un luogo adatto al suo svolgimento e di agevolarne la disputa, nel rispetto dei regolamenti vigenti.

L’A.C.I. impartisce le direttive generali sulla base dell’esperienza acquisita, ogni anno, nell’effettuazione delle competizioni e diffonde le informazioni che possono favorire la continuazione della specialità e il mantenimento di una buona organizzazione, in condizioni di ragionevole sicurezza.

ART. 1.1- LICENZE - CONCORRENTI - CONDUTTORI

Sono ammessi, in qualità di concorrenti e di conduttori, i titolari delle licenze nazionali e internazionali di concorrente/conduttore come di seguito riportato:

A-int	B-Int	INT C C/R	NAZ C C/R	NAZ D C/R	NAZ D ITALIA	REGOLARITÀ
-------	-------	--------------	--------------	-----------	-----------------	------------

Relativamente agli importi delle licenze si rimanda a quanto pubblicato sul sito della Federazione, in materia di tesseramento sportivo.

I Conduttori di vetture conformi al Codice della strada (“Street Legal”) devono essere in possesso di patente di guida in corso di validità; devono inoltre essere in possesso almeno della Licenza ACI Concorrente/Conduttore Regolarità o della licenza ACI grado superiore o di documento equipollente rilasciato da qualsivoglia altra Autorità Sportiva Nazionale aderente alla FIA.

I Conduttori di vetture dotate di Passaporto Tecnico ACI (“Racing”) devono essere in possesso di patente di guida e di certificato medico d’idoneità sportiva agonistica e di almeno una licenza di Concorrente/Conduttore di grado D o C, rilasciata da ACI o da qualsivoglia altra Autorità Sportiva Nazionale aderente alla FIA, in corso di validità e non potranno essere presentate autorizzazioni.

ART. 2 - CALENDARIO

Il calendario Nazionale deve prevedere un intervallo minimo tra due gare di accelerazione pari a quattordici giorni.

ART. 3 - TIPOLOGIE DI COMPETIZIONE

ART 3.1 - CATEGORIE A BRACKET

E' una gara di precisione.

In questo tipo di competizione, due veicoli con livelli di prestazione diversi possono correre su una base paritaria, giacché scelgono l'E.T. che intendono realizzare e lo dichiarano come (Tempo dichiarato).

Il T.D. scelto da ogni veicolo prima della partenza, è confrontato con il T.D. scelto dal veicolo che si affianca nella gara, affinché al veicolo più veloce sia assegnato un handicap in partenza pari a questa differenza.

Il segnale di start viene dunque impartito a ogni veicolo, in modo da far sì che - se il T.D. scelto da ciascuno sarà esattamente rispettato - i due veicoli a confronto taglino il traguardo di arrivo nel medesimo istante. La partenza anticipata rispetto al segnale di start comporta la sconfitta nell'eliminazione o finale.

Il tempo di reazione (R/T) è l'elemento di discriminazione, in caso di parità fra gli scarti registrati dai due piloti fra T.D. ed E.T.: se i due veicoli hanno coperto la distanza esattamente nell'E.T. dichiarato come T.D., la vittoria del confronto andrà al pilota che ha avuto il R/T più breve al segnale di partenza (intervallo di tempo fra il segnale di VIA e l'effettiva partenza del veicolo).

Come in ogni gara di precisione, la partenza anticipata rispetto al segnale di VIA o il transito all'arrivo con un E.T. minore del T.D. comportano la sconfitta del pilota che commette l'infrazione (Break-out).

Ogni conduttore deve trovarsi sulla linea di partenza (accendendo le luci dello stage) entro un tempo congruo valutato dallo starter, dal momento in cui lo starter dà il consenso all'avvicinamento alla linea di partenza; pena l'esclusione dalla manche salvo che non si verifichino comprovati inconvenienti meccanici.

In caso di spegnimento del motore nella fase di avvicinamento alla linea di partenza, il conduttore avrà un massimo di novanta secondi per riavviare il motore stesso, anche in questo caso pena la sconfitta nella manche.

ART. 3.2 - CATEGORIE AD INDICE

Si disputa sulla misura dell'ottavo e del quarto di miglio.

Questa tipologia si disputa attraverso una serie di confronti a eliminazione diretta, che conducono alla proclamazione del vincitore fra concorrenti che hanno dichiarato la propria categoria di appartenenza.

Ogni confronto fra una coppia di veicoli è definito "tornata".

Per la designazione del vincitore in ogni tornata, è preso in considerazione il tempo impiegato a percorrere la base misurata con l'aggiunta del tempo di reazione (E.T. + R/T).

La distanza in campo internazionale riconosciuta è il 1/4 di miglio pari a 402,336 metri; la distanza può essere ridotta all'1/8 di miglio, pari a 201,168 metri.

La partenza anticipata rispetto al segnale di VIA comporta la sconfitta nella manche.

ART. 4 - VETTURE E PILOTI AMMESSI E LORO REQUISITI

ART. 4.1 CATEGORIA ET SPORTMAN (VETTURE INSERITE NELLE CLASSI A3 E A2)

Per questa categoria è sempre richiesta la Licenza Sportiva ACI almeno di grado "Regolarità" in corso di validità, per i conduttori appartenenti a un'altra ASN (stranieri), è necessaria una licenza giornaliera di regolarità o della loro licenza equivalente con permesso di partecipazione alla gara estera ENPEA "Start Permission rilasciato dalla propria ASN". Sono vetture stradali o stradali migliorate, regolarmente immatricolate e conformi al codice della strada.

Non vige l'obbligo del passaporto tecnico né il montaggio del roll-bar. Il regolamento tecnico di tali vetture coincide con quello che consente loro la normale circolazione. **E' consentito, al solo fine di alleggerire le vetture per rientrare nella propria Classe, lo smontaggio degli allestimenti interni della vettura (sedili, cruscotto, pannelli, cappelliera, ecc.).**

È ammesso l'utilizzo di pneumatici da gara. Per le norme di sicurezza del pilota si applica quanto indicato.

nell'allegato 8 dell'annuario F.I.A. è obbligatorio indossare casco regolarmente omologato e abbigliamento integrale (1). Le cinture di sicurezza devono essere di tipo omologato e devono essere allacciate dal momento in cui il conduttore entra nelle corsie d'immissione alla zona di burnout fino al rientro nella pit area. Il Direttore di gara, i Commissari e lo Starter possono, a loro insindacabile giudizio, escludere dalla competizione il conduttore che indossi abbigliamento giudicato poco sicuro o dannoso alla condotta di guida.

L'esclusione per questi motivi non è suscettibile di reclamo o appello.

All'interno di questa categoria possono essere ammesse anche le vetture da competizione con passaporto tecnico purché conformi alle normative tecniche.

Per i Conduttori di queste vetture vige l'obbligo della licenza almeno di grado **NAZ D Italia e l'utilizzo dell'abbigliamento ignifugo completo omologato.**

(1) Pantaloni lunghi, maglia o meglio giacca a maniche lunghe, calzature chiuse ed è consigliato l'uso di guanti.

ART. 4.2 - CATEGORIA E.T. PRO (VETTURE INSERITE NELLE CLASSI A1 E A0)

Per questa categoria è sempre richiesta la Licenza Sportiva ACI almeno di grado "Regolarità" in corso di validità, per i conduttori appartenenti ad un'altra ASN (stranieri), è necessaria una licenza giornaliera di regolarità o della loro licenza equivalente con permesso di partecipazione alla gara estera ENPEA "Start Permission rilasciato dalla propria ASN".

Sono vetture stradali ad alte prestazioni e/o con evidenti modifiche al motore ed/o alla carrozzeria, non vige l'obbligo del passaporto tecnico né il montaggio del roll-bar. Il regolamento tecnico di tali vetture coincide con quello che consente loro la normale circolazione. **E' consentito, al solo fine di alleggerire le vetture per rientrare nella propria Classe, lo smontaggio degli allestimenti interni della vettura (sedili, cruscotto, pannelli, cappelliera, ecc.) e l'adozione di finestrini in policarbonato (escluso il parabrezza).**

Per le norme di sicurezza del pilota si applica quanto indicato nell'allegato 8 dell'annuario F.I.A. è obbligatorio indossare casco ed abbigliamento integrale (1). Le cinture di sicurezza devono essere di tipo omologato e devono essere allacciate dal momento in cui il conduttore entra nelle corsie di immissione alla zona di burnout fino al rientro nella pit area. Il Direttore di gara, i Commissari e lo Starter possono, a loro insindacabile giudizio, escludere dalla competizione il conduttore che indossi abbigliamento giudicato poco sicuro o dannoso alla condotta di guida. L'esclusione per questi motivi non è suscettibile di reclamo od appello.

All'interno di questa categoria possono essere ammesse anche le vetture da competizione con passaporto tecnico purché conformi alle normative tecniche.

Per i Conduttori di queste vetture vige l'obbligo della licenza almeno di grado **NAZ D Italia per la Classe A1 ed almeno di grado **NAZ D Circuit/Road** per la Classe A0.**

L'utilizzo dell'abbigliamento ignifugo completo omologato è obbligatorio.

(1) Pantaloni lunghi, maglia o meglio giacca a maniche lunghe, calzature chiuse ed è consigliato l'uso di guanti.

ART. 4.3 - CATEGORIA SUPER (VETTURE INSERITE NELLE CLASSI PRO ET, SUPER GAS, SUPER PRO ET E SUPER COMP**)**

Per questa categoria è sempre richiesta la Licenza Sportiva ACI almeno di categoria **NAZ D Circuit/Road** in corso di validità e, per i conduttori appartenenti ad un'altra ASN (stranieri), della loro licenza equivalente con permesso di partecipazione alla gara estera ENPEA "Start Permission rilasciato dalla propria ASN".

Sono vetture appositamente preparate per competizioni automobilistiche.

Il regolamento tecnico di tali vetture è quello FIA per i gruppi N, A, GT, S2000, VST, WRC, Dragster, ecc. È necessario il passaporto tecnico e la rispondenza alle misure di sicurezza previste dalla normativa FIA (ad esempio l'uso del paracadute in frenata per tutte le vetture che possono superare i 241,4 km/h in uscita dal quarto di miglio). Sono utilizzabili quali combustibili tutti i tipi di benzina, il gasolio, il gas naturale, il propano, il metanolo, l'etanolo ed il gasohol (miscela di benzina e metanolo oppure di benzina ed etanolo). Possono usare il protossido di azoto (vedi Art.10). È vietato il nitrometano.

Per le norme di sicurezza del pilota si applica quanto indicato nell'allegato 8 dell'annuario F.I.A. È obbligatorio indossare casco e abbigliamento ignifugo regolarmente omologati, le cinture di sicurezza devono essere di tipo omologato e devono essere allacciate dal momento in cui il conduttore entra nelle corsie di immissione alla zona di burnout fino al rientro nella pit area.

Il Direttore di gara, i Commissari e lo Starter possono, a loro insindacabile giudizio, escludere dalla competizione il conduttore che indossi abbigliamento giudicato poco sicuro o dannoso alla condotta di guida. L'esclusione per questi motivi non è suscettibile di reclamo od appello.

Per le categorie Pro Et e Super Pro Et sono assolutamente vietati tutti i tipi di computer che parzializzano (elettronicamente, meccanicamente o pneumaticamente) l'erogazione del motore dopo la partenza in funzione di parametri pre-impostati con il fine di centrare ripetutamente il tempo obiettivo.

**** Categorie facoltative a discrezione dell'organizzatore.**

ART. 4.4 - SUDDIVISIONE DELLE CLASSI

CATEGORIA	CLASSE	1/8 DI MIGLIO	1/4 DI MIGLIO	
E.T. SPORTSMAN	A/3*1)	> 8.60 Bracket	> 14.00	Bracket
	A/2*1)	da 8.00 a 8.59 Bracket	13.00	Indice
E.T. PRO	A/1*2)	da 7.50 a 7.99 Bracket	12.00	Indice
	A/0	da 7.00 a 7.49 Bracket	da 11.00 a 11.99	Indice
	A/0 Plus	da 7.00 a 7.49 Bracket	da 10.00 a 10.99	Indice
	A/0 Super	da 7.00 a 7.49 Bracket	da 9.00 a 9.99	Indice
E.T. SUPER	PRO ET	da 5.70 a 7.49 Bracket	da 09.00 a 11.99	Bracket
	**SUPER GAS		09.90	Indice
	**SUPER COMP		08.90	Indice
	SUPER PRO ET	da 4.40 a 5.69 Bracket	da 07.00 a 08.99	Bracket

*1) nel caso il numero di iscritti in queste 2 categorie sia inferiore a 4 concorrenti per cat. l'organizzatore potrà accorpate le stesse in una categoria a bracket dai 13.00 secondi in su.

*2) nel caso il numero di iscritti in queste categorie sia inferiore a 4 concorrenti per cat. l'organizzatore potrà accorpate le stesse in una categoria a bracket dai 10.00 ai 12.99 secondi.

Ogni conduttore nelle prove libere o entro la seconda prova di qualifica dovrà effettuare un lancio in un tempo che rientri nella soglia più lenta della categoria dove si è iscritto, se così non fosse sarà cambiata la categoria d'ufficio. (es. se il conduttore è iscritto nella categoria A0 dovrà effettuare un run con un tempo più basso di 12,00 secondi altrimenti sarà inserito nella categoria A1 se il suo tempo sarà superiore a 13, secondi sarà inserito nella categoria A2 ecc.).

ART. 5 - TRACCIATI

Si applicano le norme di sicurezza dettate da ACI.

L'omologazione del tracciato è di tipo nazionale e viene effettuata da un Ispettore preventivo incaricato.

A codesta, l'Organizzatore deve fare richiesta almeno un mese prima della gara, inviando una planimetria dettagliata ed in scala almeno 1:1000, dove siano riportati tutti gli apprestamenti di sicurezza previsti dalla normativa in vigore, una relazione tecnica del Percorso di Gara firmata da Tecnico iscritto ad un ordine professionale; il piano di sicurezza e l'ordine di servizio della manifestazione, il Piano di Emergenza Sanitaria approvato dal Medico Federale Regionale. L'ispettore delegato alla Sicurezza, sarà obbligatoriamente presente in tutte le competizioni, al fine di verificare il rispetto delle misure di sicurezza previste per il percorso di gara, con facoltà di intervento sul Direttore di Gara. L'organizzatore, il Direttore di Gara ed il DAP, saranno tenuti a posare in opera efficacemente i sistemi di sicurezza attiva e passiva previsti.

ART. 5.1 - TRACCIATI DELLE GARE

I tracciati delle gare di accelerazione sono rettilinei con larghezza costante pari ad almeno 11 metri (m. 4.5 per ciascuna corsia, m. 1 per lato di banchina laterale minima) e lunghezza pari a 1/8 o 1/4 di miglio.

Sono ammesse pendenze longitudinali fino all'1% e pendenze trasversali fino al 2%, a condizione che la pendenza non costituisca turbativa delle condizioni di aderenza dei veicoli in gara. Nella zona di decelerazione, allo scopo di favorire il rallentamento e la fermata dei mezzi, la pendenza massima ammessa è pari al 5%.

Devono essere previste corsie di rientro al paddock dal tracciato di gara, della larghezza minima di 2 metri, possibilmente su asfalto, separate dal tracciato di gara ed esterne a quest'ultimo; ove questo non fosse possibile, il rientro può essere effettuato lungo lo stesso tracciato, previa la sospensione della gara per tutta la durata della fase di rientro, sotto la responsabilità del Direttore di Gara.

ART. 5.1.1 - SPAZI DI DECELERAZIONE E DI RISPETTO

Devono essere previsti, liberi da ogni ostacolo: se le vetture ammesse sono delle sole classi A3,A2 e A1 almeno 120 o 250 metri (rispettivamente su 1/8 ed 1/4 di miglio) dopo la linea d'arrivo, destinati alla decelerazione; se sono ammesse anche vetture delle classi A0 e Pro et , le distanze destinate alla decelerazione dovranno essere di almeno 200 metri e 400 metri (rispettivamente su 1/8 ed 1/4 di miglio) dopo la linea d'arrivo , se sono ammesse anche vetture della classe Super Pro et (sono le vetture più performanti) , le distanze destinate alla decelerazione dovranno essere di almeno di 225 metri e 450 metri (rispettivamente su 1/8 ed 1/4 di miglio) dopo la linea d'arrivo.

Alla base misurata può essere aggiunta la zona di burnout ed allineamento, prima della linea di partenza.

ART. 5.1.2 - DELIMITAZIONE DEGLI SPAZI NELLA ZONA DI ALLINEAMENTO E PARTENZA

La distanza della linea di pre-staging dalla linea di partenza è di cm. 40,6; la distanza della linea di staging dalla linea di partenza è di cm. 17,8.

Il semaforo multi - luci deve essere sistemato al centro esatto della pista, sulla linea longitudinale che divide le due corsie, alla distanza minima di venti piedi (metri 6,096) dalla linea di partenza.

ART. 5.1.3 - SICUREZZA DEL PUBBLICO

Il pubblico deve essere sempre confinato a debita distanza dal tracciato di gara e se posizionato dietro la linea di partenza dovrà essere almeno ad una distanza di 50 Mt.

ART. 5.1.4 - PIT AREA

La zona riservata ai Concorrenti deve essere dotata di entrata sorvegliata, indipendente da quella di accesso agli spettatori. La pit area può essere dotata di impianto di diffusione sonora in modo che i Concorrenti possano chiaramente ricevere gli annunci e le chiamate autorizzati o richiesti specificamente dal Direttore di Gara e/o dallo Starter (quando questi sia altra persona).

ART. 5.1.5 - CORSIE DI IMMISSIONE IN PISTA

Detto percorso deve essere chiaramente delimitato a cura dell'Organizzatore, deve essere Sorvegliato da ufficiali di Gara e non può essere occupato, attraversato o usato dagli Spettatori quando sia in corso di svolgimento qualsiasi fase della competizione.

ART. 6. - PROTOSSIDO DI AZOTO O SIMILARI

Sono ammessi gli impianti che erogano il protossido di azoto anche sui motori sovralimentati purché possiedano i seguenti requisiti:

- Gli impianti di erogazione del protossido di azoto devono essere certificati come conformi alle norme vigenti dalla Ditta costruttrice o dal suo Rappresentante nazionale - nel caso di impianti prodotti al di fuori della Comunità Europea – e devono essere descritti da uno schema con disegno “esploso” dell'impianto completo. In conformità a tale schema, essi devono essere installati sul veicolo: ogni modifica dello schema di montaggio è vietata.
- Sulle bombole deve figurare la punzonatura DOT-1800 libbre (124 bar) per gli impianti non italiani mentre per i prodotti nazionali vigono le norme dettate dal Ministero dei Trasporti circa l'omologazione dei recipienti sotto pressione. Si sottolinea il fatto che, secondo detta normativa, è vietato ricaricare sul territorio italiano bombole non omologate o con scaduta omologazione.
- Le bombole devono essere montate in maniera sicura e stabile (non sono ammessi morsetti di gomma o vincoli flessibili o fasce di giunzione, cioè ogni tipo di vincolo che non sia schematizzabile come “incastro perfetto”).
- Il percorso del gas deve essere interamente realizzato con giunti e tubature “per alta pressione” in maglia d'acciaio, di tipo approvato dalla FIA per fluidi in pressione.
- E' vietato qualsiasi sistema di riscaldamento delle bombole ad eccezione dei casi previsti dal Regolamento FIA
- Se le bombole di protossido di azoto sono situate nell'abitacolo, queste devono essere dotate di una valvola di sicurezza con scarico all'esterno del veicolo.

In tutte le fasi della gara i commissari tecnici potranno controllare le vetture e chiunque sarà scoperto ad utilizzare il protossido d'azoto o prodotti simili senza averlo dichiarato o senza avere i requisiti per poterlo utilizzare , sarà immediatamente escluso dalla manifestazione e segnalato agli organi di Giustizia Sportiva.

ART. 7 - SVOLGIMENTO

L'Organizzatore terminati il **Centro Accrediti** e le Verifiche Tecniche stilerà l'elenco Verificati e, a quel punto, si partirà con le Prove Libere (facoltative) ed almeno 2 turni di Prove Ufficiali "qualifiche" (obbligatorie). Terminate le Prove Ufficiali verrà stilato l'elenco dei qualificati, che verrà utilizzato per compilare il ladder (utilizzando i LADDER FIA) degli accoppiamenti per le fasi eliminatorie. Gli abbinamenti per le partenze durante le Prove Libere saranno casuali. Il tipo di Ladder FIA utilizzati per la manifestazione andranno specificati nel R.P.G.

ART. 7.1 - PARTENZE SINGOLE

Qualora il campo di iscritti, qualificati o semifinalisti sia composto da un numero dispari di Conduuttori, una tornata dovrà essere disputata da un solo Conduuttore, il quale la effettuerà "in solitario" e risulterà sempre vincente.

ART. 7.2 - HANDICAP

"Handicap" è l'abbuono espresso in secondi e centesimi di secondo di cui gode il pilota che viene abbinato in partenza ad un avversario che abbia realizzato tempi inferiori nelle fasi precedenti alla gara per le categorie Bracket. Nel corso della gara è facoltà del Conduuttore avvalersi della possibilità di "modificare" il tempo dichiarato in fase di iscrizione, espresso in secondi e centesimi di secondo, non potrà mai, essere inferiore al tempo minimo di categoria. La dichiarazione del proprio tempo di percorrenza avviene attraverso l'esposizione della tabella (et dial-in boards) se il concorrente non fosse in possesso di tale tabella potrà utilizzare un foglio di carta bianco in formato A4 con le scritte ben leggibili.

Nel caso entrambi i Conduuttori incorrano nel "breakout", viene dichiarato vincitore colui il quale ha il minor margine di errore rispetto al tempo dichiarato, qualsiasi esso sia.

ART. 7.3 - ELIMINATORIE

La competizione ha inizio con la fase eliminatoria. Essa è un torneo ad eliminazione tra un dato gruppo di piloti iscritti in ogni Classe.

Alle fasi eliminatorie sono ammessi soltanto i Conduuttori compresi nel "campo dei qualificati" stilato alla fine delle Prove Ufficiali (qualifiche).

Possono essere ammessi alle Eliminatorie un massimo di trentadue Conduuttori, oppure sedici Conduuttori, oppure otto Conduuttori per ogni Classe a discrezione dell'organizzatore. Le Eliminatorie prevedono l'accoppiamento secondo i Ladder FIA.

Alla fase successiva risulteranno ammessi i vincitori di ciascun confronto diretto.

ART. 7.4 - SEMIFINALI E FINALI

Applicando il medesimo metodo descritto per le Eliminatorie, il numero di Conduuttori si dimezzerà ad ogni fase successiva. Saranno rigorosamente rispettate le procedure riguardanti la scelta della corsia e degli abbinamenti per ogni tornata.

Le semifinali hanno termine quando si avranno soltanto due piloti qualificati per la finale.

ART. 8 - NORME COMUNI

ART. 8.1 - INTERRUZIONE DELLA GARA

Verrà considerata conclusa la gara qualora venga raggiunto almeno il completamento di una fase di qualifica; in questo caso verranno considerate valide le classifiche fin lì redatte.

Verrà considerata invece nulla la gara (e quindi da ripetere) qualora venga interrotta prima del completamento della prima fase di qualifica.

ART. 8.2 - NUMERI DI GARA PER CATEGORIE

Dal numero 800 al 899 categoria Super Comp

Dal numero 700 al 799 categoria Super Pro Et

Dal numero 600 al 699 categoria Pro Et

Dal numero 500 al 599 categoria A0

Dal numero 400 al 499 categoria Super Gas

Dal numero 300 al 399 categoria A3

Dal numero 200 al 299 categoria A2

Dal numero 100 al 199 categoria A1

ART. 8.3 - PREMI

Devono essere previsti premi d'onore che vanno dichiarati dall'Organizzatore nel Regolamento Particolare di Gara.

ART 9 - VETTURE STREET AMMESSE ALLE CATEGORIE E.T. SPORTSMAN E E.T. PRO

ART. 9.1 - REQUISITI DEI VEICOLI

Le caratteristiche estetiche, meccaniche e telaistiche dei veicoli ammessi devono essere ispirate al principio di "ammissibilità e tolleranza" in atto nel controllo su strada. Non viene richiesto il passaporto tecnico.

ART. 9.2 - VERIFICHE TECNICHE

I Commissari Tecnici dovranno accertarsi che dette vetture abbiano i basilari requisiti per la circolazione stradale. È facoltà dei Commissari Sportivi richiedere, in qualsiasi momento, la ripetizione delle Verifiche Tecniche, soprattutto in caso di incidente ed ogni qualvolta un legittimo dubbio consigli una ulteriore attenta verifica. Deve essere rimosso per tutta la durata della gara ogni accessorio che non possieda stabile collegamento con l'autotelaio.

ART. 9.3 - CARROZZERIA

La carrozzeria dei veicoli ammessi deve essere quella originalmente prodotta e commercializzata al grande pubblico dal Costruttore per il modello specifico, così come risulta indicato nel Libretto di Circolazione; in particolare, non sono ammessi e devono essere rimosse, ove presenti e previa specifica approvazione dei Commissari Tecnici, le appendici aerodinamiche (spoiler, minigonne) aftermarket che ragionevolmente possano determinare PERICOLO alla gara.

Sarà ritenuta ininfluenza, ai fini del superamento delle Verifiche Tecniche, l'adozione di strumentazione supplementare a quella prevista per il modello originale dal Costruttore.

ART. 9.4 - AUTOTELAIO

I veicoli ammessi alla gara di Accelerazione non devono presentare alcun tipo di modifica, elaborazione o ricollocazione di elementi dell'autotelaio se non previsti dal Costruttore e specificamente indicati nel Libretto di Circolazione. In particolare:

- a) Frizione: deve essere del medesimo tipo prevista dal Costruttore per lo specifico modello o compatibile (equivalente) e mantenere le stesse funzionalità;
- b) Cambio: deve essere del medesimo tipo (manuale od automatico) previsto dal Costruttore per il modello specifico
- c) Sarà ritenuta ininfluenza la modifica della leva usata per azionare l'inserimento delle varie marce, purché la lunghezza, l'impugnatura ed il materiale usato per la sua realizzazione non costituiscano pregiudizio per la sicurezza.
- d) Sospensioni, ammortizzatori, barre di trazione e simili: devono essere collocati nella medesima posizione prevista dal Costruttore per lo specifico modello

ART 9.5 - RUOTE E PNEUMATICI

Le ruote devono essere del medesimo tipo previsti dal Costruttore per il modello specifico.

Quando il Costruttore abbia omologato differenti misure riferite al cerchione è facoltà del Concorrente montare il cerchio che ritiene migliore.

È consentito, qualora siano disponibili sul mercato al dettaglio su tutto il territorio nazionale, il montaggio di pneumatici a mescola morbida e battistrada ridotto od inesistente (pneumatici slick o simili).

ART 9.6 - MOTORE

Il motore deve essere del tipo previsto dal Costruttore al momento della costruzione del veicolo.

Tutti i particolari accessori del monoblocco (albero motore, bronzine, bielle, pistoni, fasce elastiche, guarnizioni, condotti di aspirazione e scarico, valvole, molle, bicchierini, bilancieri, carburatore od impianto di iniezione, candele, pompe per la benzina e l'olio, impianto elettrico, di raffreddamento e di lubrificazione) devono essere simili a quelli previsti dal Costruttore per il modello specifico o, comunque ed in ogni caso, largamente disponibili al pubblico su tutto il territorio nazionale quali "ricambi" usualmente in commercio.

Art. 10 - PASSAPORTO TECNICO

ACI rilascia un passaporto tecnico specifico per le vetture Dragster che corrono nella specialità dell'accelerazione.

Potranno essere utilizzate tutte le vetture in possesso di passaporto tradizionale (elettronico).

Il passaporto tecnico Dragster sarà rilasciato alle vetture anche non omologate FIA limitatamente alla categorie per le quali il concorrente richiede l'inserimento, fermo restando che la vettura potrà partecipare anche nelle categorie più lente, ma mai in una più veloce.

ART. 11 - RECLAMI/APPELLI

Non sono ammessi reclami di natura tecnica; pertanto non devono essere previsti né il "parco chiuso", né le verifiche post-gara.

ART. 12 - UFFICIALI DI GARA ACI SPORT

Per la gestione di tali gare di accelerazione è obbligatoria la presenza di almeno:

un Direttore di Gara

un Delegato Allestimento del Percorso (DAP)

un Ispettore alla Sicurezza Delegato ACI Sport

un Giudice Unico o Collegio nominati da ACI e scelti tra gli albi dei Commissari Sportivi

un Commissario Tecnico nominato da A.C.I. e scelto tra gli albi dei Commissari Tecnici

un Verificatore Sportivo

un Verificatore Tecnico

un Segretario di Manifestazione

un congruo numero di Commissari di Percorso

uno Starter

un'Equipe per la gestione dell'impianto rilevamento dei tempi.