



Automobile Club d'Italia SPORT

ANNUARIO SPORTIVO NAZIONALE 2022

3 NORME GENERALI AUTOMODELLISMO RC

3.1 ISCRIZIONE DELLE GARE AL CALENDARIO SPORTIVO ACI

- 3.1.1 L'ACI è la Federazione Sportiva Automobilistica e Automodellistica, riconosciuta dal Coni come Autorità Sportiva Nazionale (ASN) di riferimento che segue e promuove, le manifestazioni sportive automodellistiche dinamiche RC che si svolgono su tutto il territorio Nazionale Italiano.
Le manifestazioni automodellistiche dinamiche che si svolgono sul territorio Nazionale, sotto l'egida della Federazione ACI, devono essere iscritte al Calendario Sportivo Nazionale ACI.
- 3.1.2 Ogni richiesta d'iscrizione di una manifestazione al Calendario ACI deve essere formulata ed inviata, nei termini stabiliti dal regolamento, alla competente Commissione sportiva tramite l'apposita procedura telematica. Le richieste di iscrizione gare a Calendario ACI fuori termine (tardive) dovranno essere formulate per iscritto alla segreteria di Commissione (per le procedure e i termini del Calendario Sportivo Nazionale v. capitolo 4 del Regolamento Sportivo Nazionale RSN).
- 3.1.3 Il Calendario Sportivo Nazionale delle gare verrà pubblicato da ACI ed aggiornato in tempo reale sul sito web www.acisport.it.
- 3.1.4 Le manifestazioni automodellistiche titolate, saranno gestite dall'ACI tramite la competente Commissione Sportiva ACI, ed iscritte a Calendario Sportivo.
- 3.1.5 Qualsiasi manifestazione automodellistica dinamica agonistica ed a ridotto contenuto agonistico deve essere garantita da copertura assicurativa.
- 3.1.6 Solo chi è in possesso di licenza di Organizzatore ACI Sport, potrà richiedere l'iscrizione, al calendario sportivo ACI di Gare Nazionali, Internazionali, Regionali titolate e non. Le licenze sportive ACI di Organizzatore si distinguono, secondo la normativa generale delle licenze, per grado A o B, diversificando così la tipologia di gare che possono essere organizzate.

3.2 CATEGORIE DI PILOTI E NORME CHE REGOLAMENTANO LE MANIFESTAZIONI

- 3.2.1 Può partecipare alle manifestazioni automodellistiche rc, iscritte in Calendario ACI, solo chi è in possesso della relativa Licenza di Conducente/Concorrente (pilota) rilasciata dall'ACI (v. appendice licenze 1 al RSN 2022).
A partire da gennaio 2022 la licenza sportiva per i piloti (Concorrente/Conducente) sarà unica per tutti. Per le specialità dello scoppio rimarranno sempre le categorie piloti Expert, Senior e Club dove ognuno si andrà a collocare in base al proprio livello sportivo ed ai risultati conseguiti nelle precedenti gare. Nelle specialità dell'elettrico la categoria piloti è unica.
Ogni possessore di licenza sportiva ACI è tenuto ad osservare scrupolosamente tutti i regolamenti della Federazione ed in particolare quello di status di licenziato. In caso di accertata violazione delle regole stabilite dallo "status di licenziato sportivo" la Federazione ACI si riserva la facoltà applicare i relativi provvedimenti disciplinari e nei casi più gravi il ritiro definitivo della licenza.
L'appartenenza iniziale ad una determinata categoria Pilota avviene per autodeterminazione ma verrà sempre confermata/convalidata ad ogni inizio di stagione sportiva dall'ACI.
La Federazione si riserva il diritto di inserire/confermare nella categoria "Exper" i Piloti che riterrà opportuno purchè negli anni precedenti abbiano ottenuto risultati importanti a livello Nazionale e Internazionale, anche se hanno interrotto l'attività sportiva per più di tre anni.
Potranno collocarsi nella categoria "Expert" anche tutti i Piloti che ne faranno richiesta scritta all'ACI ed otterranno il nulla osta. Il Pilota "Senior" o "Club" che decidono di riprendere la carriera sportiva dopo tre anni di inattività ripartiranno dalla categoria a cui appartenevano nel periodo in cui hanno interrotto oppure, per decisione della Commissione Sportiva dell'ACI, potranno ripartire dalla categoria inferiore.
La Federazione si riserva il diritto di approvare la scelta o rifiutarla qualora risultasse in evidente contrasto con gli effettivi valori e risultati sportivi espressi dal Pilota stesso.
I Piloti della categoria "Club" non hanno l'obbligo di utilizzare materiale "omologato EFRA" in ogni caso i modelli dovranno rispettare le caratteristiche tecniche stabilite dal regolamento.
Il Pilota che nella Coppa Italia ACI di Zona (Campionato Regionale) 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 alla Coppa Italia ACI di Zona (Campionato Regionale) iscrivendosi nella categoria "SENIOR" e verranno stilate 2 classifiche avulse in base alla categoria di Pilota di effettiva appartenenza.
Qualora un Concorrente gareggi nella categoria superiore (o inferiore), perde il punteggio acquisito nella categoria inferiore (superiore).

- 3.2.2 **PASSAGGI DI CATEGORIA PILOTI E RETROCESSIONI – NULLA OSTA LICENZE ESTERO**
 I passaggi di categoria dei Piloti alle categorie superiori, da “Senior” ad “Expert”, avverranno solo per **autodeterminazione** del pilota e non di diritto secondo i risultati delle classifiche finali del Campionato Italiano di riferimento (es. 1/5,1/8 ecc.), **mentre il vincitore del titolo Italiano della categoria “CLUB” è obbligato a passare nella categoria “SENIOR” di riferimento (es.1/5,1/8 ecc.).**
 Il pilota, che intende passare alla categoria superiore potrà farlo liberamente ma, successivamente, non potrà decidere di tornare indietro alla categoria inferiore. **Le retrocessioni di categoria piloti (es. da “Expert ” a “Senior” o da “Senior” a “Club”) non sono ammesse salvo preventivo parere della Commissione e per giustificate motivazioni che il pilota dovrà rappresentare ad ACI.**
 La Commissione, nel valutare un caso di retrocessione di categoria pilota dovrà considerare anche i risultati come da curriculum sportivo del richiedente.
Tutti i passaggi di categoria e/o le retrocessioni possono avvenire solo prima che il pilota inizi a partecipare alla relativa stagione sportiva.
 A PARTIRE DA GENNAIO 2020, I CITTADINI ITALIANI, PER POTER RICHIEDERE IL RILASCIO DI UNA LICENZA SPORTIVA AD UNA FEDERAZIONE STRANIERA, DOVRANNO RICHIEDERE IL NULLA OSTA ALL’ACI.
 EVENTUALI NULLA OSTA GIÀ CONCESSI IN PRECEDENZA DA QUALSIASI ALTRA ASD, NON SARANNO RITENUTI VALIDI, SALVO APPROVAZIONE DELL’ACI.
Vedi regolamento Sportivo Nazionale ACI Capitolo XVI “ART. 181 -RILASCIO DELLA LICENZA A CITTADINI ITALIANI RESIDENTI ALL’ESTERO – I Cittadini Italiani residenti all’estero possono chiedere all’ACI l’autorizzazione per ottenere la licenza di una Federazione Sportiva Nazionale Estera. L’ACI può concedere l’autorizzazione dopo aver accertato la residenza nel paese presso il quale richiede la licenza e, nel caso di minori di anni 18, al giorno della richiesta, aver accettato la frequenza scolastica permanente in tale paese. Qualora il richiedente sia già titolare di licenza ACI valida per l’anno in corso, deve restituire la sua licenza italiana prima di acquisirne una estera”.
- 3.2.3 Il pilota con licenza sportiva ACI che intende partecipare ad una gara all'estero dovrà ottenere, preventivamente, il nulla osta della propria Federazione.
- 3.2.4 Il Concorrente può partecipare con un solo modello in ognuna delle specialità che la gara prevede.
- 3.2.5 Le regole di svolgimento della competizione devono essere note al Concorrente fin dal momento della propria iscrizione alla gara. Il Concorrente, ove occorresse, può chiedere informazioni e/o chiarimenti alla Direttore di Gara.
- 3.2.6 **RPG E PROCEDURA APPROVAZIONE DELLE GARE:** L’Organizzatore per ogni manifestazione sportiva iscritta in calendario deve compilare e presentare ad ACI, (tramite la competente Segreteria di Commissione) entro i termini stabiliti (30 gg. prima dall’inizio della gara), il Regolamento Particolare di Gara (RPG) per la sua approvazione. Il RPG, oltre a contenere il programma specifico della gara, costituisce anche il permesso organizzativo di ACI per lo svolgimento della manifestazione. L’Organizzatore, prima dell’inizio della gara ed appena ha la disponibilità della documentazione, è obbligato ad esporre, in maniera ben visibile (bacheca della pista), a tutti i partecipanti, il Regolamento Particolare di Gara (RPG) approvato da ACI (per approfondimenti sul RPG, termini e procedure, vedi capitolo 5 del Regolamento Sportivo Nazionale RSN).
- 3.2.7 Le indicazioni specifiche sullo svolgimento delle manifestazioni sono indicate nei capitoli di ogni singola specialità (Regolamenti di Settore RDS); esse completano queste contenute nel presente Capitolo 3.
- 3.2.8 I Concorrenti, iscritti alle manifestazioni inserite nel Calendario Sportivo ACI, sono tenuti a rispettare, sotto la propria responsabilità, qualsiasi normativa (civile, penale, amministrativa, ecc.) vigente in Italia.
- 3.2.9 La classifica Finale delle Competizioni, diventa Ufficiale con la firma in calce del Direttore di Gara, non si potranno disputare finali con meno di **5** Concorrenti salvo decisione del Direttore di Gara e/o di Prova di accorpare, in questo caso, due Categorie di Piloti nella stessa batteria. L’Organizzatore in accordo con il Direttore di Gara, potrà decidere per motivi logistici, organizzativi o di forza maggiore, l’annullamento della gara, almeno **10** giorni prima rispetto alla data di inizio. La comunicazione di annullamento della gara deve essere trasmessa tempestivamente alla Segreteria della competente Commissione Sportiva. In caso di annullamento di una gara, già iscritta, le tasse pagate per iscrizione a calendario ACI (diritti base) non saranno rimborsabili.
- 3.2.10 Rimborso quota di iscrizione gara: se per un qualsiasi valido e giustificato motivo, il Concorrente regolarmente iscritto non potesse partecipare ad una manifestazione sportiva ACI, potrà richiedere, il rimborso all’Organizzatore della quota di iscrizione entro i 7 giorni antecedenti la data di svolgimento della gara.
- 3.3 FORMAZIONE BATTERIE DI QUALIFICAZIONE**
- 3.3.1 Le batterie di qualificazione devono essere formate da un massimo di (10) dieci Piloti, mentre per la specialità Off Road potranno essere composte da un massimo di (15) quindici Piloti.
- 3.3.2 Il Direttore di Gara dovrà formare le batterie di qualificazione, tenendo conto del Raking Italia dei Piloti.
- 3.3.3 Nei limiti del possibile il Direttore di Gara dovrà tenere conto di eventuali richieste riguardanti l’allocazione in differenti batterie di Concorrenti provenienti dalla stessa località e/o appartenenti allo stesso Gruppo o Squadra Corse; ciò per consentire ai Concorrenti stessi la “reciproca assistenza”.

- 3.4 **ORGANIZZAZIONE E NORME DI GARA** L'Organizzatore deve garantire e disporre, in ogni manifestazione, tutto il necessario che occorre per il corretto svolgimento della gara. In particolare l'Organizzatore dovrà garantire: **Che tutta l'attrezzatura tecnica per effettuare i controlli tecnici, ante gara e post gara, degli automodelli in gara sia disponibile in pista.** Che il sistema di cronometraggio sia attivo e ben funzionante. Che sia esposto e ben visibile il tabellone riportante la composizione delle batterie di qualificazione e che vengano esposti, al termine di ogni singola prova su appositi tabelloni e/o bacheche, i risultati della stessa.
- L'Organizzatore della gara ed il Direttore di Gara, devono accertare, tramite una prima riunione ante gara, che ci siano tutti i documenti della manifestazione (RPG approvato da ACI, permessi/autorizzazioni Federali) e che tutte le relative licenze sportive richieste siano in possesso a tutti ed in corso di validità.** E' competenza e dovere del Direttore di Gara impedire lo svolgimento, o la prosecuzione, della manifestazione sportiva, qualora ritenga o accerti che non sussistano i presupposti organizzativi, sportivi e/o disciplinari, indispensabili per il corretto svolgimento della stessa.
- 3.4.1 Il Direttore di Gara, il Verificatore tecnico e il Cronometrista, sono designati dall'Organizzatore e sono presenti in tutte le gare Nazionali iscritte in calendario sportivo ACI. Tutti gli oneri di spesa di queste figure sono a carico dell'Organizzatore della manifestazione sportiva.
- Nelle sole gare di Campionato Italiano con più di 50 iscritti, riscontrati dalle liste dell'Organizzatore, la Federazione, se lo ritiene necessario, può incaricare un Giudice unico e/o un Direttore di prova da affiancare al Direttore di Gara. Il Direttore di prova è equiparato come ruolo e funzioni al Direttore di Gara, entrambi sono responsabili della gestione della manifestazione sportiva. Anche il Direttore di prova è un ufficiale di gara della Federazione. L'ACI rilascia un'abilitazione annuale, con scadenza al 31 dicembre, per ricoprire il ruolo di Direttore di prova dopo avere esaminato il curriculum sportivo del richiedente. Come requisito essenziale è richiesto di avere diretto, come Direttore di gara, nell'anno in corso o in quello precedente alla richiesta, almeno due (2) gare di Campionato Italiano in qualsiasi specialità. I limiti di età per tutti gli ufficiali di gara della Federazione ACI (tra cui Direttore di gara e Direttore di prova) sono quelli stabiliti nell'Appendice 2 (GUG) del Regolamento Sportivo Nazionale, cap.2 art 12. La diaria giornaliera spettante al Direttore di prova, oltre al rimborso delle spese, non può essere superiore a € 100. I giorni di incarico per il Direttore di prova, possono riguardare solo il sabato delle qualifiche e la domenica di gara. Se le qualifiche e la gara dovessero svolgersi in una sola giornata (sabato o domenica) la diaria e le altre spese spetteranno per un solo giorno di incarico. Entro il lunedì successivo alla manifestazione interessata il Direttore di prova e il Direttore di gara dovranno inviare alla Segreteria di Commissione il verbale di gara in cui viene descritto il generale andamento e se ci sono stati eventuali provvedimenti e/o decisioni presi nei confronti dei concorrenti. Nel caso in cui non ci fosse la disponibilità di un Direttore di prova, l'Organizzatore avrà la possibilità di incaricare (facoltativa) un'altro Direttore di gara aggiunto al primo già nominato. Tutti i costi del secondo Direttore di gara aggiunto sono a carico dell'Organizzatore.**
- 3.4.2 Gli oneri inerenti il Direttore di gara a carico dell'Organizzatore sono : diaria giornaliera max 100€, rimborso vitto giornaliero per un max di 50€ e spese di viaggio. L'albergo, se necessario, è prenotato e saldato, direttamente dall'Organizzatore (a suo carico).
- Tutti gli oneri che riguardano il Direttore di Prova per le sole prove di Campionato Italiano sono a carico di ACI. Il Direttore di Prova incaricato da ACI per raggiungere il campo di gara deve poter utilizzare preferibilmente mezzi di trasporto pubblici dove questi siano ben collegati (treno, aereo ecc.). Nel caso in cui ci fosse l'esigenza ad utilizzare il mezzo di trasporto proprio, questa deve essere concordata preventivamente con la Segreteria di Commissione che ne valuta le motivazioni previste di cui al regolamento attuativo dei rimborsi delle spese di missione, sezione V, art 15 lett. F. La mancanza della preventiva comunicazione scritta alla Segreteria e del suo nulla osta all'eventuale utilizzo del mezzo proprio fa decadere il diritto al rimborso spese da parte di ACI.
- 3.4.3 E' facoltativo per l'Organizzatore richiedere all'ACI la presenza di un Osservatore (es.: candidatura per titolazione stagione sportiva successiva, ecc.) alla manifestazione. Tutti gli oneri riguardanti questa figura (**solo rimborso spese, non è prevista alcuna diaria giornaliera**) saranno a carico dell'Organizzatore richiedente.
- 3.5 REQUISITI INFRASTRUTTURALI DELL'IMPIANTO E SUA CLASSIFICAZIONE.**
- 3.5.1 Il verbale del sopralluogo dell'Ispettore ACI all'Impianto determinerà la seguente classificazione :
Pista "A" idonea ad ospitare le Gare Internazionali, Nazionali Titolate ed altre
Pista "B" idonea ad ospitare le Gare Nazionali Non Titolate, Campionati, Regionali Interreg. :
L'omologazione sportiva verrà rilasciata agli Impianti che soddisfino i requisiti (tracciato, strutture e logistica) e prescrizioni v. artt. da 3.5.2 a 3.5.20 dello stesso capitolo.
- 3.5.2 Deve essere possibile arrivare con i mezzi di trasporto ad almeno 100 mt. dai boxes.
- 3.5.3 Il parcheggio dei mezzi di trasporto deve essere entro 150 mt. dai boxes.
- 3.5.4 Solide barriere devono separare il pubblico dalla pista e dalla zona dei boxes.
- 3.5.5 Alberghi e campeggi devono essere disponibili in quantità sufficiente, ad una distanza che non richieda più di quindici minuti di percorrenza con l'auto.
- 3.5.6 Anche la pista può avere una zona campeggio o area sosta attrezzata preferibilmente adiacente all'impianto.
- 3.5.7 Il Posto ristoro e servizi igienici in misura adeguata, devono essere sufficienti e disponibili sia per il pubblico che per i Concorrenti.
- 3.5.8 **I boxes devono poter accogliere TUTTI i concorrenti che si iscrivono alla gara ed essere provvisti di tavoli e di una adeguata protezione contro le intemperie. Le piste che richiedono ad ACI l'omologazione sportiva di grado "A" devono poter garantire almeno 85 postazioni boxes fisse per i piloti.** Lo spazio minimo a disposizione per ogni Pilota, sul tavolo di lavoro, deve essere di 80 cm x 100 cm di larghezza.
- 3.5.9 **a) Il palco guida deve poter ospitare almeno 10 Concorrenti**, con un minimo di 80 cm. a disposizione per ognuno.
b) Il palco di guida deve ospitare anche la postazione del Direttore di Gara, dell'eventuale Giudice di gara (nelle gare internazionali) ed i Concorrenti, il parapetto di guida deve avere adeguate protezioni in modo da non consentire cadute accidentali di radio e/o altri oggetti e Persone. Lo spazio adibito ai Piloti deve essere suddiviso in modo equo al fine di ospitare comodamente la totalità dei Concorrenti partecipanti a qualsivoglia fase di gara. Al di sotto della postazione del Pilota (perpendicolarmente ad esso) deve trovarsi la postazione (pit-line) adibita al Meccanico (Meccanici) ad esso associato. **Vedi figura 1 di questo Capitolo.**

- 3.5.10 L'altezza del piano del palco di guida (con messa a terra omologate dalle Autorità Competenti) deve trovarsi ad una altezza compresa fra i 2,00 mt. ed i 3,50 mt. da terra, mentre la sua larghezza utile non deve essere inferiore ad 1,25 mt.
Per le sole piste indoor (del settore elettrico cat. 1/10, F1, 1/12 ecc.), il palco può avere un'altezza minima a partire da 1.20 mt./1,40 mt. In tutti i casi, l'altezza minima consentita deve garantire una buona visibilità di tutte le zone della pista.
- 3.5.11 L'accesso al palco di guida deve avvenire attraverso una scala solida munita di corrimano su entrambi i lati la cui larghezza deve essere minimo di 1,20 mt. e con protezione negli spazi laterali tramite barre o rete (sn e dx)
- 3.5.12 Il palco di Pilotaggio deve essere dotato di un solido parapetto con protezione degli spazi sottostante tramite barre o rete e di una adeguata protezione contro le intemperie.
- 3.5.13 La posizione del palco di pilotaggio, nell'impianto, deve essere tale da garantire ad ogni Pilota una uguale visuale della pista sia durante le prove che durante la gara; la visuale non deve essere ostruita dalla presenza di pilastri, aste per bandiere ecc..
- 3.5.14 La distanza del parapetto del palco di pilotaggio alla parte più vicina della pista deve essere compresa fra i 2 metri ed i 4,0 metri
- 3.5.15 La struttura del Palco guida e tutte le strutture dell'impianto devono possedere una certificazione di idoneità alla sicurezza rilasciata dalle relative Autorità Competenti.
- 3.5.16 Il box di cronometraggio deve permettere a tutti i cronometristi di avere una ottima visibilità di ogni parte della pista.
- 3.5.17 Il numero gara del modello che transita davanti al box cronometristi deve poter essere visibile per almeno 2 secondi. Il box di cronometraggio deve poter ospitare almeno cinque Ufficiali di Gara con un minimo di 80 cm.
- 3.5.18 Nel box di cronometraggio è vietato l'ingresso anche agli UFFICIALI DI GARA (licenziati ACI) NON DESIGNATI PER LA GARA IN CORSO.
- 3.5.19 Il box di cronometraggio deve essere protetto adeguatamente dalla pioggia e dal maltempo ingenerale.
- 3.5.20 Il tabellone dove andranno affissi i risultati di gara deve essere situato in posto conveniente, non lontano dalla zona di cronometraggio e deve essere accessibile a tutti i Piloti ed essere protetto dal maltempo.
- 3.5.21 **RICHIESTA DI OMOLOGAZIONE IMPIANTO:** La richiesta di omologazione sportiva dell'impianto deve essere inviata ad ACI, dal soggetto proprietario o gestore avente titolo, a c.patti@aci.it. Utilizzare il modello di domanda già predisposto e scaricabile dal sito web www.acisport.it nella sezione discipline/automodellismo dinamico rc/ altri documenti. Insieme alla richiesta devono essere allegati tutti i documenti richiesti.

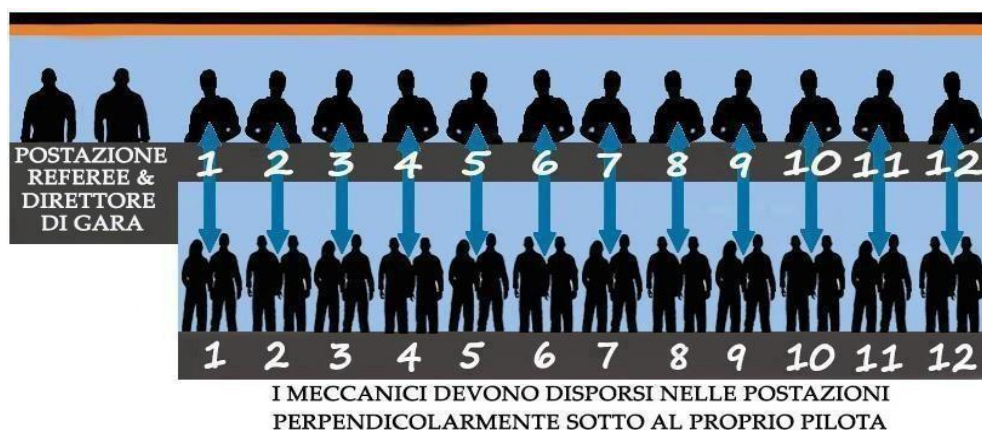


Figura 1: Disposizione corretta del Pilota sul palco e postazione meccanici

3.6

REQUISITI PER LA SICUREZZA

- 3.6.1 La sicurezza degli spettatori è di primaria importanza e pertanto deve essere tenuta sempre in considerazione quando si progetta o si appronta una pista e/o l'area riservata agli spettatori.
- 3.6.2 Spettatori, Piloti, Meccanici, ed Ufficiali di gara devono essere efficacemente protetti per mezzo di adeguate barriere.
- 3.6.3 Se per evitare il taglio delle curve, vengono utilizzati dei coni od altre barriere, la loro forma deve essere idonea, affinché gli automodelli urtandoli in velocità non possano decollare fuori dalla pista.
- 3.6.4 Durante l'ispezione tecnica, occorre controllare che il paraurti e tutte le parti sporgenti non presentino spigoli e bordi che possano causare danni in caso di investimento.
- 3.6.5 Una cassetta di "pronto soccorso", come da legge vigente, deve essere sempre disponibile sulla pista.
- 3.6.6 Un addetto al pronto soccorso ed una ambulanza devono essere presente in Pista, in ogni manifestazione che prevede la presenza del pubblico.
- 3.6.7 In caso di necessità, sia l'autoambulanza che la vettura della Polizia, deve avere facile accesso in ogni zona della Pista.
E' fatto obbligo all'Organizzatore di stipulare autonomamente una polizza a copertura del rischio infortuni in pista e della responsabilità civile (polizza RCT ed assistenza legale). La copertura per gli infortuni deve estendersi a tutti quanti hanno accesso all'impianto, pubblico compreso, indipendentemente dalla loro qualifica e Nazionalità, copia della Polizza va inviata all'ACI Sport RC. Una copia della polizza deve essere disponibile in pista.

- 3.7 PROVE LIBERE PER GARE REGIONALI**
- 3.7.1 La pista deve essere disponibile a titolo gratuito per i soli Concorrenti già iscritti alla gara ed in regola con la tassa d'iscrizione almeno dalle ore 10:00 del giorno precedente la gara stessa.
- 3.7.2 Durante la giornata di gara, compreso l'intervallo eventuale per il pranzo, non sono consentite prove libere.
- 3.7.3 E' concesso deroga al Direttore di Gara a quanto previsto dall'art. 3.7.2. Tale deroga e le motivazioni che l'hanno consigliato a concederla, vanno riportate sul Verbale di Gara.
- 3.7.4 **Prove Libere:** possono essere consentite tra l'inizio prima manche di qualifica e la fine della Finale a discrezione del Direttore di Gara. Tuttavia, le prove libere non sono obbligatorie. Se le prove libere sono previste, queste devono essere ben note a tutti i Concorrenti, in anticipo, da parte della Direzione di Gara.
- 3.7.5 Al fine di verificare l'efficienza del sistema di cronometraggio automatico, è opportuno che l'Organizzatore, il giorno prima dell'inizio ufficiale della manifestazione, effettui un rigoroso controllo dell'intero sistema.
- 3.8 PROVE LIBERE PER GARE NAZIONALI ED INTERNAZIONALI**
- 3.8.1 Per le gare Nazionali e/o Internazionali l'Organizzatore deve mettere l'impianto a disposizione dei Concorrenti iscritti alla gara, ed in regola con il pagamento della tassa d'iscrizione, almeno il giorno precedente l'inizio della manifestazione. **Per tutte le manifestazioni Nazionali titolate ACI di qualsiasi specialità, (On Road e Off Road) 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.**
- Il Direttore di Gara, può decidere l'eventuale aumento o riduzione delle manche da disputarsi (in base al numero degli iscritti) ma tale riduzione non può portare alla disputa di un numero di manche inferiore a due.
- La composizione delle batterie, per le prove libere controllate nel Campionato Italiano e Gare Titolate Nazionali ACI, saranno composte, dall'Organizzatore, sulla base dei Ranking ACI RC delle varie categorie di Pilota (pubblicati sul sito ACI (www.acisport.it) ad inizio di ogni Anno Sportivo).
- 3.8.2 Al fine di verificare l'efficienza del sistema di cronometraggio automatico, è opportuno che l'Organizzatore, il giorno prima dell'inizio ufficiale della manifestazione, effettui un completo controllo dell'intero sistema.
- 3.8.3 Il giorno della manifestazione, a discrezione della Direzione di Gara, possono essere concesse prove libere.
- 3.8.4 Prima della partenza delle fasi finali, è consentito fare compiere ai Concorrenti un giro supplementare di pista per verificare il perfetto funzionamento dei trasponder personale e l'efficienza del sistema di cronometraggio.
- 3.9 ACCESSO AL CAMPO DI GARA**
- 3.9.1 E' consentito l'accesso ai campi di gara e/o all'interno dell'impianto su cui si disputa la gara solo ai Concorrenti iscritti ed ai soli Meccanici interessati in possesso di licenza sportiva ACI.
- 3.9.2 Ad ogni Pilota iscritto saranno rilasciati regolari "Pass" per i Meccanici che devono risultare in regola con le relative licenze sportive ACI.
- 3.9.3 **Durante le batterie di qualificazione ogni Pilota potrà essere assistito, nella zona dei boxes sotto il palco di pilotaggio, da un solo Meccanico, mentre nelle fasi finali potrà avvalersi dell'assistenza di 2 Meccanici.** A discrezione del Direttore di Gara, i meccanici potranno essere 2 in tutte le fasi di gara anche durante le batterie.
- 3.9.4 E' esclusiva responsabilità del Direttore di Gara il rispetto della disciplina di accesso al campo di gara/impianto.
- 3.9.5 E' obbligatorio che TUTTI gli "Ufficiali di Gara" siano in possesso di licenza sportiva rilasciata dall'ACI.
- 3.9.6 E' obbligatorio per il Pilota che per il Meccanico avere la relativa licenza di Pilota o Meccanico dell'ACI, per poter accedere al palco di guida o sotto il palco di guida (il meccanico) durante la disputa della gara del proprio Pilota.
- 3.9.7 Durante una gara, il Meccanico, il Pilota, qualsiasi licenziato ACI che assume un comportamento antisportivo di qualsiasi genere: bestemmia, turpiloquio, atteggiamenti aggressivi ed offensivi nei confronti di qualsiasi persona, verrà immediatamente allontanato dalla pista dalla Direzione di Gara e deferito alla Procura Federale ACI.
- 3.10 DIREZIONE DI GARA**
- 3.10.1 La direzione di gara, di qualsiasi livello, deve essere svolta nel rispetto dei regolamenti sportivi ACI. Il Direttore di Gara in possesso di licenza sportiva ACI è incaricato dall'organizzatore ed è responsabile dell'andamento della manifestazione. Il Direttore di Gara prende le decisioni durante la manifestazione, verifica e garantisce il rispetto della regolamentazione sportiva e tecnica.
- 3.10.2 Sarà cura dell'organizzatore indicare il Direttore di Gara nell' RPG da fare approvare da ACI.
- 3.10.3 Il Direttore di Gara, ha la facoltà di sospendere la gara, qualora ne ravvisi gli estremi, in qualsiasi momento della competizione e comunque prima o dopo ogni fase di gara.
- 3.10.4 Il Direttore di Gara può sospendere una prova mentre essa è in svolgimento solo in caso di:
- a) maltempo che rende la pista impraticabile;
 - b) al sistema di cronometraggio che impedisca il regolare rilevamento automatico dei giri e/o dei tempi di qualsiasi Concorrente;
 - c) eventi straordinari il cui manifestarsi influisce o potrebbe influire sulla sicurezza dei Piloti o del personale di pista o sul regolare svolgimento della gara;
 - d) malore di un addetto al cronometraggio, se non sostituibile.
- 3.10.5 E' compito del Direttore di Gara verificare la corretta esecuzione dei compiti assegnati ai vari Ufficiali di Gara, nonché assicurarsi che tutto sia conforme a quanto stabilito dal regolamento prima che la competizione prenda il "Via".

- 3.10.6 E' compito del Direttore di Gara comminare tutte le sanzioni sportive relative alle infrazioni del presente Regolamento Sportivo Disciplinare e Tecnico.
- 3.10.7 Il Direttore di Gara deve sempre coordinarsi con le varie attività di controllo e di verifica svolte dagli Ufficiali di Gara incaricati, nonché assicurarsi che tutto sia conforme a quanto stabilito dal regolamento prima che la competizione prenda ufficialmente il "Via".
- 3.10.8 La Federazione ACI si riserva la facoltà di inviare in qualsiasi momento e per ogni tipo di manifestazione sportiva titolata e non, un Osservatore, il quale dovrà redigere un verbale in cui sia descritto in maniera analitica tutto l'andamento della gara. Più precisamente verrà osservato e valutato l'operato della Direzione di gara, l'organizzazione, l'efficienza della struttura sportiva e i suoi servizi, lo stato di manutenzione e conservazione del tracciato (pista).
- 3.10.9 Il Direttore di Gara, in caso di situazioni atipiche, particolari e che rechino danni o disturbo alla manifestazione, può assumere, sempre in coerenza alla regolamentazione Federale, decisioni idonee (es. squalifiche o penalità) per risolvere al meglio la situazione che si è manifestata. Inoltre, durante una qualsivoglia fase di gara, può comminare penalità anche di carattere accessorio (es. penalità di tempo o Stop and Go).
- 3.10.10 Il direttore di gara deve segnalare verbalmente la "bandiera blu" ai piloti più lenti i quali non hanno gli stessi giri del pilota che deve effettuare il sorpasso. Questa segnalazione sarà annunciata, in esempio, come "attenzione pilota (nome o numero)". Se il pilota più lento non dovesse lasciare passare il pilota più veloce, sarà ammonito con uno stop and go o con una penalità di 10 secondi se lo stop and go non sarà possibile. Il pilota che dovesse ripetere l'infrazione una seconda volta e nella stessa fase di gara, verrà squalificato dalla fase interessata. Dopo il terzo stop and go verrà squalificato dall'intera manifestazione.
- 3.10.11 Il pilota che per svariati motivi durante le varie fasi di gara viene ammonito con un totale di 3 (tre) stop and go verrà in ogni caso squalificato dall'intera manifestazione.

3.11 ISPEZIONE TECNICA E PUNZONATURA

- 3.11.1 Nelle gare TITOLATE, TUTTI gli automodelli devono essere sottoposti ad una ispezione tecnica al fine di accertare la loro rispondenza alle caratteristiche imposte dal Regolamento Sportivo Nazionale vigente.
- 3.11.2 L'ispezione tecnica deve essere effettuata prima della partenza della 1ª prova della prima batteria di qualifica.
- 3.11.3 **Punzonatura Specialità 1/5 TC, 1/8 Buggy, 1/8 GT ed Elettrico:** se durante la punzonatura, viene constatato che un automodello non è rispondente in qualche parte a quanto previsto dal vigente Regolamento Sportivo Nazionale, lo stesso può essere ritirato dal Concorrente e ripresentato all'ispezione con le dovute correzioni prima che sia dato via alla prima manche della prima batteria; dopo tale termine non verranno più effettuate ispezioni tecniche salvo deroghe del Direttore di Gara.
- 3.11.4 Solo gli automodelli che hanno superato l'ispezione tecnica possono partecipare alla gara.
- 3.11.5 Per ogni Concorrente la gara inizia ufficialmente dal momento che il suo automodello ha superato l'ispezione tecnica.
- 3.11.6 La configurazione dell'automodello (di tipo geometrico e meccanico), autorizzata dal Responsabile delle Verifiche Tecniche, deve essere mantenuta obbligatoriamente da parte del Pilota durante l'intera manifestazione.
- 3.11.7 Il superamento dell'ispezione tecnica è ufficializzata con la punzonatura dell'automodello.
- 3.11.8 La punzonatura va fatta sul telaio del modello ed in ogni parte ove richiesto (in base al regolamento di settore di ogni Categoria di automodello) riportando, su di esso, la sigla del Direttore di Gara, o del Responsabile delle Verifiche Tecniche, ed il numero identificativo assegnato al Pilota.
Per tutte le gare automodellistiche Nazionali non titolate di qualsiasi categoria non è prevista, in sede di verifiche tecniche, la punzonatura.
- 3.11.9 Durante la competizione possono essere cambiate tutte le parti componenti il modello; in caso di danneggiamento della parte punzonata, la sua sostituzione può avvenire consegnandola (la danneggiata) al Direttore di Gara, unitamente al relativo ricambio, non montato, per una nuova punzonatura. Durante tutta la manifestazione verrà trattenuto dal Responsabile delle Verifiche Tecniche il telaio danneggiato e riconsegnato al Concorrente solo al termine della gara.
- 3.11.10 Al termine di ogni fase di gara (qualifiche o fasi finali), tutti i modelli, eccetto quelli autorizzati dal Direttore di Gara o dal Responsabile delle Verifiche Tecniche, devono essere obbligatoriamente lasciati al parco chiuso il quale è complementare al box predisposto per le Verifiche Tecniche. La Direzione di Gara può eseguire in modo casuale controlli sui modelli in qualsiasi momento. La procedura standard prevede:
- A) durante le prove di qualificazione l'Ufficiale delle Verifiche Tecniche può controllare tutte le parti del modello. In particolare, potranno essere effettuati controlli a campione, su alcuni modelli sulle seguenti parti:
- peso;
 - marmitta e/o silenziatore (per le 1/5 TC);
 - carrozzeria e spoiler;
 - filtro aria;
 - motore;
 - gomme (punzonatura).
- B) durante le fasi finali (semifinali ecc.) potranno essere aggiunte le seguenti verifiche:
- punzonatura del telaio;
 - capacità del serbatoio;
 - miscela (percentuale massima di Nitrometano) o benzina (per la 1/5 TC);
 - cilindrata motore;
- C) al termine della Finale gli automodelli finalisti, anche quelli ritirati, dovranno immediatamente essere consegnati al Direttore di Gara per le verifiche e saranno trattenuti per i dieci minuti previsti per la presentazione di eventuali reclami. Ad esclusione di quelli autorizzati dal Direttore di Gara. I primi quattro modelli classificati in ogni fase di gara potranno essere controllati d'ufficio.
- 3.11.11 L'ispezione tecnica e la punzonatura nelle gare non Nazionali è facoltativa.
- 3.11.12 Nelle gare "Titolate" Nazionali l'ispezione tecnica e la punzonatura sono sempre obbligatorie.
- 3.11.13 Al termine di ogni prova ogni Pilota e/o Meccanico fare attenzione ad eventuali richieste del Direttore di Gara di

presentare il modello per un controllo prima di accedere ai boxes.

3.11.14 Il Concorrente, che durante la gara ha l'automodello con la carrozzeria non più "ancorata", deve rientrare ai box entro i tre giri successivi in cui si è verificato tale "anomalia" e farla risistemare sugli appositi supporti. La perdita completa della carrozzeria comporta l'immediata fermata ai box e deve essere rimontata per poter riprendere la gara.

3.11.15 **Spoiler Posteriore:** il Concorrente che durante le batterie o fasi finali perde lo spoiler posteriore, parte di esso o si distacchi parzialmente, cambiando la configurazione originale della carrozzeria, dopo la comunicazione da parte del Direttore di Gara, deve rientrare entro 3 giri dalla comunicazione e farlo risistemare sul proprio automodello. Qualora ciò accadesse durante gli ultimi 5 giri della fase di gara ed il Concorrente non rientra dopo la comunicazione emessa dal Direttore di Gara, il Pilota subirà una penalità in tempo, nella fase di gara in oggetto, pari a quindici secondi.

3.11.16 L'automodello del Concorrente della specialità Pista 1/8 IC ed 1/10 Touring IC che durante le batterie o fasi finali perde il filtro aria "In Box", deve rientrare immediatamente e farlo sistemare sul proprio automodello.

3.11.17 Gli automodelli dei Piloti che acquisiranno il diritto di accedere in Finale, saranno riconsegnati, dagli Ufficiali delle Verifiche Tecniche, tutti contemporaneamente al termine delle due Semifinali al fine di garantire, ai Concorrenti, lo stesso periodo di tempo per preparare il modello per la Finale.

3.11.18 **Punzonatura Specialità 1/8 Pista IC ed 1/10 Touring IC:** nel settore Pista (esclusa la specialità 1/5 TC) è consentita punzonare due telai (due automodelli) uno per la pista asciutta e l'altro per la pista bagnata.

a) Automodello da asciutto: la punzonatura, deve essere fatta sul telaio del modello incidendo la sigla del Direttore di Gara, o del Responsabile delle Verifiche Tecniche, ed il numero identificativo a tre cifre del Pilota;

b) Automodello da bagnato: la punzonatura deve essere fatta sul telaio del modello incidendo la sigla del Direttore di Gara, o del Responsabile delle Verifiche Tecniche, il numero identificativo a tre cifre del Pilota e la lettera R (Rain). Questo modello va utilizzato solo se il Direttore di gara dichiara "Pista Bagnata". Entrambi i modelli, prima di partecipare ad una qualsivoglia sessione di qualifica, debbono essere obbligatoriamente punzonati.

3.12 **Comunicazione radio:**

3.12.1 durante le Prove di Campionato Italiano, Regionale è permessa la comunicazione radio tra Pilota e Meccanico.

3.12.2 Regole di comunicazione radio:

a) Solo le bande di servizio pubblico designate, con una potenza massima di 500 mW, sono ammesse;

b) La comunicazione radio deve essere utilizzata solo dal Pilota e dal Meccanico, mentre il Pilota è sul palco guida, solo durante la durata della fase di gara;

c) Un singolo orecchio deve essere coperto dalla cuffia oppure il sistema deve essere realizzato in modo tale da non permettere di ridurre la capacità di ascolto e gli avvisi da parte del Direttore di Gara;

d) Tutte le apparecchiature devono essere conformi alle comunicazioni radio locali e nazionali;

e) Le apparecchiature radio non possono essere utilizzate in nessun altro momento all'interno o intorno alla pista (es.: box Piloti, Verifiche Tecniche, box cronometraggio, ecc.);

Il Direttore Gara ha il diritto di testare, rifiutare o ritirare l'uso di qualsiasi apparato radio non conforme ai punti sopracitati della suddetta norma.

3.13

NUMERI DI GARA E TRANSPONDER

3.13.1 Tutti i modelli devono portare sulle fiancate della carrozzeria e sul parabrezza il numero di gara a loro assegnato per un totale di tre adesivi.

3.13.2 L'altezza dei numeri gara deve essere minimo di quaranta mm. e devono essere stampati su una superficie bianca oppure gialla di 55 mm. x 55 mm. o del diametro di 55millimetri.

I numeri devono essere stampati su di una superficie opaca (o non molto lucida) per evitare effetti abbaglianti. Nessuna scritta è consentita all'interno dell'area bianca. E' proibito ritagliare il fondo bianco del o dei numeri gara consegnati dagli Organizzatori. Il Direttore di Gara, al Pilota inadempiente infliggerà un'ammonizione semplice con l'obbligo di sostituire gli adesivi modificati con quei i nuovi.

Sono permessi solo i seguenti caratteri tipografici:

- Avant Garden Gothic medium / demi / bold;
- DIN 1451 Traffic Sign numbers;
- Futura demi bold / bold;
- Futura XBLKIt BT.

3.13.3 Al Concorrente che non collocherà sul suo modello il "transponder" non saranno rilevati i giri ed il tempo e gli verrà comminata una ammonizione con diffida.

3.13.4 L'assegnazione del numero di gara per le fasi eliminatorie viene effettuata dal Direttore di Gara come da formazione delle batterie.

3.13.5 Il numero di gara assegnato impone il rispetto della relativa casella numerata sulla griglia di partenza e del posto di pilotaggio sul palco Piloti.

3.13.6 Per le fasi finali il numero di gara viene assegnato in base ai giri/tempo o dei punteggi ottenuti in qualificazione.

3.13.7 L'assegnazione dei numeri di gara nelle fasi (Semifinali, 1/4, 1/8, 1/16 etc.) avviene rispettivamente:

Fase di gara "A", nel 'ordine ai primi 7 (o 10) Concorrenti che nella classifica stilata dopo le prove di qualificazione occupano le posizioni dispari (1-3-5-7-9-11-13-15-17-19-21-23-25-27-29ecc.).

Fase di gara "B", nel 'ordine ai primi 7 (o 10) Concorrenti che nella classifica stilata dopo le prove di qualificazione occupano le posizioni pari (2-4-6-8-10-12-14-16-18-20-22-24-26-28-30 ecc.).

3.13.8 Se un Concorrente non si presentasse alle fasi finali, non potrà essere sostituito da altro Concorrente.

3.13.9 Al Concorrente che, durante una qualsiasi fase di gara, cesserà di funzionare il proprio transponder personale, verranno, ove possibile, rilevati i giri manualmente dall'addetto del cronometraggio.

3.13.10 In tutte le gare di Campionato Italiano e Coppa Italia di Zona (Prove Uniche o multiple), è obbligatorio l'uso del transponder personale.

3.14

PROCEDURE DI PARTENZA

3.14.1 Almeno tre minuti, devono essere concessi tra la fine di una prova e la partenza della prova successiva.

3.14.2 Non meno di due minuti vanno concessi dalla messa a disposizione dei trasmettitori alla partenza della prova.

3.14.3 Un segnale udibile deve essere dato quando manca un minuto e quando mancano trenta secondi alla partenza:

per segnale udibile è intesa anche la voce del Direttore Gara o Responsabile del Cronometraggio che cita espressamente il tempo mancante al via e richiede l'allineamento.

- 3.14.4 Da trenta secondi a tre secondi al via deve avvenire l'allineamento degli automodelli sulla griglia di partenza; il modello va portato all'allineamento da un solo Meccanico e con il motore in moto; nella fase di attesa il Meccanico può tenere il modello con le ruote motrici sollevate da terra.
- 3.14.5 Se un automodello, quando inizia il conteggio alla rovescio (10,9,8,7,6, ecc.) per il via alla fase di gara, non è sulla griglia del "Via", la sua partenza deve avvenire dalla zona boxes, in coda ai modelli regolarmente schierati; il mancato rispetto di questa disposizione viene considerata come partenza irregolare e sanzionata.
- 3.14.6 Gli ultimi dieci secondi alla partenza devono essere scanditi al contrario e contemporaneamente lo "starter" (o il Direttore di Gara) deve esporre la bandiera.
- 3.14.7 A cinque secondi dal via lo "starter" (o il Direttore di Gara) deve iniziare ad abbassare la bandiera e a "meno tre secondi" al via la bandiera deve toccare terra.
- 3.14.8 Appena la bandiera tocca terra il Meccanico deve lasciare immediatamente il modello e portarsi oltre la linea disegnata 1,00 mt. dietro la griglia di partenza; il modello deve rimanere all'interno della casella (stallo) assegnatagli sulla griglia di partenza corrispondente al proprio numero di gara.
- 3.14.9 Dal "meno tre secondi" in poi non deve essere più scandito il tempo ed il via ufficiale dovrà essere dato da un apposito segnale acustico che metterà in funzione anche il cronometraggio; in mancanza del segnale acustico il via può essere dato direttamente alzando la bandiera da terra.
- 3.14.10 Il via deve essere dato da zero (0) a cinque (5) secondi da quando la bandiera ha toccato terra.
- 3.14.11 Qualora, per un qualsiasi motivo, non fosse possibile continuare la procedura di partenza, lo "starter" (o il Direttore di Gara) deve sciogliere la griglia di partenza e riconvocarla dopo l'eliminazione delle cause che avevano impedito la partenza, riprendendo la procedura di partenza dall'art. 3.15.4 (meno trenta secondi).
- 3.14.12 **Partenza Anticipata:** è considerata partenza anticipata il modello tocca o supera la linea anteriore della propria casella sulla griglia di partenza dal momento in cui la bandiera dello "starter" (o del Direttore di Gara) ha toccato terra a quando viene dato il via. Una partenza anticipata viene penalizzata con uno "STOP and GO". Tale penalizzazione deve essere segnalata al Pilota immediatamente dopo la partenza e riportata nel Verbale di Gara. Il Pilota deve rientrare per scontare la penalità entro i tre giri dal via.
- 3.14.13 **Partenza Irregolare:** è considerata partenza irregolare quando il Meccanico, una volta che la bandiera ha toccato terra, non si porti immediatamente oltre la linea disegnata 1,00 mt. dietro la griglia di partenza o continui a trattenerne il modello dopo che la bandiera ha toccato terra.
- 3.14.14 E' responsabilità di ogni Concorrente prestare attenzione allo svolgimento della gara ed alle comunicazioni della Direzione di Gara; non può essere esaminato alcun tipo di reclamo da parte di Concorrenti che non prendono il "via" in una fase di gara o prendono il "via" in ritardo perchè temporaneamente assenti o perchè non hanno udito le comunicazioni annunciate per altoparlante o perchè distratti per qualsiasi motivo/ragione.
- 3.14.15 Almeno cinque minuti di intervallo vanno concessi tra la fine della prima Semifinale e la partenza della seconda.
- 3.14.16 Le partenze irregolari e anticipate sono penalizzate con Stop and Go della durata stabilita dal Direttore di Gara. Il Pilota una volta avvertito della penalità comminatagli, da parte del Direttore di Gara, deve rientrare ai box entro e non oltre tre giri dall'annuncio. Il mancato rispetto della comunicazione, da parte del Pilota, fa scattare la squalifica dalla fase di gara ed il deferimento al a Commissione Disciplinare.

3.15 **INTERVENTI TECNICI E RIMESSA IN PISTA DEGLI AUTOMODELLI**

- 3.15.1 Ogni intervento sul modello, dopo ogni recupero, compreso l'avviamento del motore (fatta eccezione per la specialità 1/5 TC), dovrà essere effettuato nella zona box.
- 3.15.2 Gli interventi tecnici e/o i rifornimenti non possono assolutamente essere effettuati sulla pista o sulla corsia di scorrimento (pit lane); il Meccanico può "invadere" la corsia di scorrimento solo per il tempo strettamente necessario al prelievamento del modello, purchè tale operazione non danneggi in alcun modo altri Concorrenti.
- 3.15.3 Effettuato l'intervento e/o il rifornimento il modello deve ripartire dagli appositi boxes e percorrere da solo la corsia di scorrimento per immettersi sulla pista; il modello non può essere accompagnato all'uscita dei boxes dal Meccanico.
- 3.15.4 I modelli soggetti ad interventi presso i boxes e/o zone autorizzate possono essere rimessi in moto e/o riprendere la corsa fino al segnale di fine corsa; se al segnale di fine corsa il modello sta ancora percorrendo la corsia di scorrimento (pit lane), all'interno della zona boxes, egli non può più riprendere la corsa.
- 3.15.5 All'uscita dai boxes (pit lane) il modello deve dare la precedenza ai modelli sopraggiungenti. In caso di inosservanza di questa norma verrà comminata al Pilota una ammonizione con diffida oppure uno stop and go.
- 3.15.6 Qualora un modello fuoriesca dalla pista e non abbia bisogno di alcun intervento tecnico, deve essere rimesso in pista nell'esatto punto dove esso è fuoriuscito.
- 3.15.7 La rimessa in pista dei modelli viene considerata libera quando non sia previsto dall'Organizzazione un apposito servizio.
- 3.15.8 Nel caso di rimessa in pista per uscita di strada, i modelli sopraggiungenti hanno priorità assoluta di passaggio. In caso di inadempienza a questo regola viene comminata al Pilota una ammonizione semplice.
- 3.15.9 Se per qualsiasi causa un automodello non può continuare la gara e, pertanto, si "ritira" il Pilota può abbandonare il posto di pilotaggio, senza radiocomando (se è previsto il ritiro delle radio), chiedendo il permesso al Direttore di Gara, purchè questa azione non disturbi, neanche minimamente gli altri Concorrenti (urtandoli o coprendo loro la visuale) e gli automodelli in pista.
- 3.15.10 **Rifornimento Irregolare (specialità 1/8 Pista IC, 1/10 Touring IC, 1/8 GT/Cardano ed 1/8 Buggy IC):** durante le fasi finali, il rifornimento ad opera del Meccanico deve essere tale da prendere il modello e sollevarlo allontanandolo dalla corsia dei box (pit-line) al fine di non intralciare il regolare flusso dei modelli che sopraggiungono successivamente. Qualora, il Meccanico esegua il rifornimento mantenendo il modello sulla corsia dei box (pit-line), ostacolando il flusso dei modelli sopraggiungenti, oppure appoggiando il modello sopra una delle due barre che delimitano la corsia dei box (pit-line), il Pilota ad esso associato viene penalizzato con un "Stop and Go" oppure con un "Drive Through" da eseguirsi entro tre giri dalla comunicazione fatta da parte del Direttore di Gara.

3.16 RIDUZIONI FASI GARA – PIOGGIA – SOSPENSIONE GARA

- 3.16.1 Il Direttore di Gara, sulla base delle condizioni ambientali e/o numero iscritti, decide a suo insindacabile giudizio sul a abolizione di una completa serie di prove e/o riduzione del tempo previsto per batterie e fasi finali.
- 3.16.2 La riduzione delle fasi finali dovrà essere comunque tale che la loro durata sia almeno di cinque minuti primi superiore alla durata di una prova di qualificazione.
- 3.16.3 La eventuale abolizione di una serie di prove e/o l'eventuale riduzione dei tempi di durata originariamente previsti, deve essere tempestivamente comunicata a tutti i Concorrenti.
- 3.16.4 Le gare possono essere svolte con qualsiasi condizione meteorologica.
- 3.16.5 Nel caso di interruzione di una fase finale e/o di una Finale dovrà essere usata la seguente procedura:
- a) se sono trascorsi meno di dieci minuti primi dal "via" non si terrà conto di eventuali risultati ottenuti e, se possibile, si darà una nuova partenza; se non sarà possibile dare una nuova partenza, la classifica finale viene redatta avvalendosi dell'art. 3.17.7;
- b) se sono trascorsi più di dieci minuti primi dal "via", si dovrà tenere conto dei risultati ottenuti e si darà una seconda partenza per il tempo rimanente; il risultato finale per ogni Pilota sarà la somma dei due risultati conseguiti; nel caso che la gara non possa essere ripresa la classifica finale viene redatta avvalendosi dell'art. 3.17.7;
- c) se il tempo trascorso dal "via" È superiore al 75% del tempo di durata originariamente previsto, la classifica potrà essere redatta sulla base del risultato al momento della interruzione.
- Nel caso previsto al comma b), al momento della interruzione del a gara i Piloti devono:
- 1) lasciare i loro modelli sulla linea di partenza sotto il controllo del Direttore di Gara;
 - 2) possono spegnere la radio e fermare il motore;
 - 3) nessuna riparazione o cambio di gomme può essere effettuata;
 - 4) nessun rifornimento è permesso.
- I modelli devono ripartire dalla pit-line rispettando l'ordine di classifica al momento dell'interruzione della gara. Il Pilota che non dovesse rispettare queste disposizioni viene immediatamente squalificato.
- 3.16.6 Per il settore pista, se i casi di cui all'art. 3.17.8 lettere **b)** e **c)** avvengono nel corso di una delle due semifinali, l'accesso alla finale sarà per i primi cinque (5) classificati di ogni Semifinale.
- 3.16.7 Il Direttore di Gara, in caso di pioggia con conseguente allagamento del tracciato, può decidere se interrompere o meno la gara.
- 3.16.8 Nelle gare "titolate" nazionali il Direttore di Gara dovrà registrare per ogni prova di ogni batteria se la prova viene svolta con pista "asciutta" o " bagnata".
- 3.16.9 Nei casi dubbi il Direttore di Gara decide insindacabilmente sullo stato della pista.
- 3.16.10 **Definizione pista bagnata:** una pista è considerata "bagnata" quando il tempo medio sul "giro" risulta essere almeno il 20% superiore al tempo medio ottenuto con pista "asciutta"; i tempi medi vanno calcolati sui Piloti che nelle due situazioni hanno ottenuto le migliori prestazioni.
- 3.16.11 Se tutti i Concorrenti, hanno avuto la possibilità di disputare almeno una prova con pista "asciutta", saranno validi tutti i risultati conseguiti.
- 3.16.12 Quando, non tutti i Piloti hanno avuto la possibilità di disputare una prova con pista "asciutta", saranno considerati validi solo i risultati ottenuti sul bagnato.
- 3.16.13 Qualora le condizioni meteorologiche lo permettano e si ha a disposizione il tempo occorrente, il Direttore di Gara può fare ripetere le prove alle batterie che hanno disputato la loro prova sul "bagnato", oppure fare ripetere una serie completa di prove annullando quella serie corsa sul "bagnato" o quella serie nel corso della quale la pista è passata da "asciutta" a "bagnata".
- 3.16.14 Il Direttore di Gara può, in accordo con i diretti interessati, invertire o modificare l'ordine di partenza delle batterie, al fine di consentire a tutti i Concorrenti di disputare una prova sull'asciutto.
- 3.16.15 **Sospensione Tecnica:** per le sole fasi di semifinali e finali, da parte dei Piloti partecipanti al a specifica fase di gara, può essere richiesto un ritardo della partenza di dieci (10) minuti per "motivi tecnici"; ed il Pilota deve specificare se trattasi di problemi "meccanici" o " problemi radio".
- 3.16.16 Per il settore pista (1/5 TC - 1/8 Pista IC ed 1/10 Touring IC), se la "sospensione della partenza" è richiesta per problemi "radio" la pista viene considerata "chiusa" per tutto il periodo della sospensione. Se la "sospensione della partenza" è richiesta per motivi "meccanici" la pista rimane aperta per i soli partecipanti a quella specifica fase di gara. Il Pilota che ha richiesto la sospensione viene retrocesso al undicesimo (11°) posto nella griglia di partenza.
- 3.16.17 Per le specialità Off Road e 1/8 GT, in entrambi i casi di sospensione, la pista viene considerata chiusa. Il Pilota che ha chiesto la sospensione è retrocesso all'11°/13° posto nella griglia di partenza.
- 3.16.18 La sospensione della partenza può chiesta una sola volta e da un solo Concorrente per ogni Semifinale e Finale.
- 3.16.19 La richiesta di "sospensione della partenza" deve essere richiesta prima che vengano chiamati i "30 secondi" per l'allineamento; dopo tale termine non possono essere accettate richieste di sospensione.
- 3.16.20 Nel caso in cui le due Semifinali si svolgano in condizioni di pista differenti, pista asciutta/bagnata, la composizione della Finale sarà completata con il passaggio dei primi 3 classificati della Semifinali A e Semifinale B.

3.17 CRONOMETRAGGIO

- 3.17.1 Scopo del servizio di cronometraggio è quello di rilevare l'esatto numero di giri percorsi dal modello nel tempo previsto di durata della prova.
- 3.17.2 Il "tempo" valido per la classifica di un Concorrente è quello rilevato al primo passaggio del modello sulla linea di traguardo dopo il segnale che indica la fine del tempo previsto.
- 3.17.3 Il segnale di fine del tempo previsto (stop al tempo) deve essere dato nell'esatto momento in cui scade il tempo previsto di durata di quella specifica fase di gara.
- 3.17.4 In fase di qualifica un automodello, fermo ai box, potrà ripartire fino a quando tutti i Concorrenti sul tracciato non abbiano terminato il loro ultimo giro e chiuso il tempo.
- 3.17.5 Non dovranno, mai, essere conteggiati gli eventuali rilevamenti (giri/tempo) di quei modelli che vengono

spinti a mano oltre la linea del traguardo.

- 3.17.6 Il servizio di cronometraggio giri/tempi in tutte le gare ACI Sport RC deve essere effettuato con sistemi automatici di rilevamento del passaggio degli automodelli con una precisione al centesimo di secondo.
- 3.17.7 Lo svolgimento del servizio di cronometraggio nelle gare ufficiali ACI Sport RC deve essere il seguente:
- nelle competizioni TITOLATE il servizio di cronometraggio deve essere svolto sotto il diretto controllo dell'Organizzatore, secondo le modalità che verranno emanate all'inizio di ogni anno sportivo dall'ACI;
 - nelle gare di Coppa Italia di Zona, il cronometraggio deve essere effettuato esclusivamente con un sistema automatico di rilevamento tempi/giro. Il servizio di cronometraggio principale si svolgerà sotto il diretto controllo dell'Organizzatore o del Referente Regionale, secondo le modalità che verranno emanate all'inizio di ogni anno sportivo dall'ACI.

3.18 RISULTATI

- 3.18.1 Al termine di ogni prova è fatto obbligo di fornire a tutti i Concorrenti i risultati della stessa nel più breve tempo possibile, esponendo i risultati su appositi tabelloni.
- 3.18.2 Il Responsabile del Cronometraggio deve verificare l'esattezza dei risultati prima che gli stessi vengano vistati, per approvazione, dal Direttore di Gara prima della loro UFFICIALIZZAZIONE EDESPOSIZIONE.
- 3.19.4 Il Concorrente può chiedere il controllo solo del proprio cronologico.
- 3.19.5 La verifica del cronologico verrà effettuata direttamente dal Responsabile del Cronometraggio eventualmente (se lo ritiene opportuno) alla presenza del Concorrente che ne ha avanzato richiesta.
- 3.19.6 La richiesta di verifica dei risultati attraverso l'analisi del cronologico, deve essere effettuata entro dieci minuti dalla pubblicazione e/o comunicazione dei risultati ed tassativamente prima che inizi la prova successiva della stessa batteria e/o stessa fase finale (A o B).
- 3.19.7 La verifica del cronologico, deve essere effettuata prima che prenda il via la prova successiva della stessa batteria e/o della stessa fase finale (A o B).
- 3.19.8 In considerazione che le eventuali verifiche chieste potrebbero modificare i risultati inizialmente trascritti e/o diffusi per altoparlante, è obbligo del Direttore di Gara comunicare per altoparlante a tutti i Concorrenti che è in corso una verifica, precisando il numero della batteria e numero della prova, deve diffondere immediatamente l'esito della verifica stessa; al fine di consentire ai Concorrenti l'impostazione di gara ritenuta più idonea sulla base dei risultati ufficiali fino a quel momento conseguiti.
- 3.19.9 Tutti i risultati che verranno esposti sono da considerare "ufficiosi"; gli stessi diventano risultati "ufficiali" dopo che sono trascorsi dieci minuti senza che siano state richieste verifiche; qualora venga richiesta una verifica del cronologico entro i termini stabiliti il risultato diviene "ufficiale" dopo l'esito della verifica stessa.
- 3.19.10 Per quanto riguarda i risultati delle fasi finali il Responsabile del Cronometraggio deve procedere a verificare l'esattezza degli stessi congiuntamente al Direttore di Gara procedendo, se necessario, al riscontro con altri sistemi eventualmente impiegati.
- 3.19.11 Le "posizioni" dei Concorrenti, possono essere comunicate periodicamente via microfono durante una fase finale, da parte del Direttore di Gara, fermo restando che le "posizioni" sono "ufficiose" poichè soggette a possibili variazioni dopo la verifica del cronologico.
- 3.19.12 Il Direttore di Gara ed il Responsabile del Cronometraggio, devono controfirmare il cronologico ufficiale prima di diffondere i risultati; se il cronologico è "stato sottoposto a correzione"; le correzioni vanno apportate senza cancellare "NULLA", ma annotando gli "errori".
- 3.19.13 Nel caso siano state richieste "verifiche", l'ufficializzazione del risultato dovrà avvenire dopo le verifiche stesse tenendone presente l'esito ed eventualmente annotandole.
- 3.19.14 Il Direttore di Gara, effettuata la premiazione, dovrà conservare i risultati dell'intera gara e trasmetterli, **in FORMATO EXCEL**, alla segreteria della Commissione RC ACI, entro i successivi 3 giorni. **Il Direttore di gara entro il lunedì successivo alla gara deve trasmettere alla segreteria il verbale di gara (v. art 3.4.2).**

3.19 RECLAMI

- 3.19.1 Solo i Piloti titolari di licenza ACI e partecipanti alla gara possono presentare i reclami.
- 3.19.2 I reclami possono riguardare;
- l'Organizzazione;
 - la Direzione di Gara;
 - 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;
 - altri Concorrenti (per atti antisportivi o contrastanti con quanto previsto dal Regol. Sportivo Nazionale e Statuto).
- 3.19.3 I reclami debbono essere presentati per scritto al Direttore di Gara entro dieci (10) minuti dalla pubblicazione dei risultati cronologici della fase di gara nella quale è avvenuto l'evento contro il quale si vuole reclamare. Devono contenere una motivazione specifica.
- 3.19.4 I reclami debbono essere sempre accompagnati dal versamento della tassa di € 50,00 (euro cinquanta).
- 3.19.5 I reclami saranno esaminati immediatamente dalla Direzione di Gara e comunque prima che inizi la prova successiva della fase di qualificazione o fase finale (A o B) alla quale il reclamo è riferito.
- 3.19.6 Se il reclamo viene accettato, al Concorrente che lo ha presentato gli viene immediatamente restituito l'importo della tassa di € 50,00 (euro cinquanta) versato a corredo dello stesso.
- 3.19.7 Se il reclamo viene respinto la somma viene incamerata dall'ACI.
- 3.19.8 Il Direttore di Gara dovrà inviare all'ACI : Segreteria Commissione Automodellista RC, entro dieci (10) giorni, i reclami presentati e le cauzioni incamerate.
- 3.19.9 I reclami presentati e gli importi incamerati devono essere descritti nel Verbale di Gara.
- 3.19.10 Le decisioni prese dalla Direzione di Gara in merito ai reclami sono immediatamente esecutive.
- 3.19.11 La Direzione di Gara è obbligata a fornire adeguate giustificazioni in merito al verdetto emesso precisando a quali articoli dei vigenti Regolamenti si è fatto riferimento per l'emissione del verdetto e gli altri elementi ove compatibili.

3.19.12 Il Concorrente al quale viene respinto il reclamo può comunque pretendere che la notifica della decisione gli venga effettuata per iscritto nella immediatezza del fatto.

- a) Nel caso che un verdetto emesso e le relative motivazioni non soddisfino il Concorrente che ha presentato il reclamo, lo stesso Concorrente può richiedere entro 15 giorni dalla notifica, la revisione della decisione all'ACI attraverso la Segreteria della Commissione Automodellistica RC, inviando a questa una dettagliata relazione in merito all'accaduto nonché copia della notifica scritta rilasciatagli dal Direttore di Gara. La Giunta sportiva della Federazione effettuati i necessari accertamenti e chiesti i necessari chiarimenti deciderà in merito. Il Concorrente potrà impugnare detta decisione per i soli casi previsti dall'art 31 n.2 del regolamento della giustizia sportiva della Federazione, mediante reclamo alla Corte d'appello Federale con i tempi e le modalità previste dall'art 37 n.2 e seguenti del regolamento della giustizia sportiva della Federazione.

3.20 CLASSIFICHE

3.20.1 La classifica finale della gara deve essere stilata nel seguente modo:

- a) i primi dieci/dodici classificati saranno rilevati dall'ordine di arrivo della Finale;
- b) Il Concorrente che non prende il via alla Finale verrà inserito nella classifica al 10° o 12° posto;
- c) nel caso che due o più Concorrenti non prendano il via alla Finale gli stessi saranno inseriti in classifica sulla base dei relativi risultati di qualificazione alla Finale (cioè in base al loro numero di gara del a Finale);
- d) le posizioni dall'11° e/o 13° posto al 20° e/o 24° saranno assegnate ai Concorrenti che hanno disputato le Semifinali e non hanno ottenuto l'accesso in Finale; i Concorrenti semifinalisti dovranno essere inseriti in classifica finale in base al risultato ottenuto da ognuno, indipendentemente dalla Semifinale disputata (A o B);
- e) se un Concorrente non prende il via in una Semifinale sarà classificato 10° o 12° della Semifinale;
- f) se due o più Concorrenti non prendono il via alle semifinali verranno inseriti nelle classifiche delle rispettive Semifinali sulla base dei risultati ottenuti per le qualificazioni alle stesse (vedi numeri di gara assegnati), mentre nella classifica finale saranno inseriti sempre sulla sola base dei risultati di qualificazione, indipendentemente dalla Semifinale (A o B) che avrebbero dovuto disputare; per eventuali altre fasi finali (quarto, ottavo, sedicesimo, etc.) valgono gli stessi criteri sopra riportati;

i Piloti esclusi dalle fasi finali e che hanno disputato le prove di qualificazione saranno inseriti in classifica dopo l'ultimo classificato delle fasi finali, indipendentemente dal risultato acquisito da quest'ultimo, nel 'ordine stilato sulla base del miglior risultato giri/tempo nelle prove di qualificazione.

3.20.2 In caso di parità di giri e identico tempo tra due o più Concorrenti verrà stilato in base al secondo miglior tempo ottenuto e così di seguito.

3.20.3 Un Concorrente entrerà in classifica e potrà partecipare alle fasi finali se ha percorso almeno un giro completo di pista nelle fasi di qualificazione.

3.20.4 **Nel caso in cui nella classifica finale a punti di qualsiasi gara TITOLATA ACI, due o più piloti si classificano al primo posto con lo stesso punteggio, la classifica si stilerà considerando nell'ordine i seguenti parametri:**

- a) **Punteggio migliore confrontando la singola migliore prestazione;**
- b) **Maggior numero di migliori singole prestazioni.**

3.20.5 GARE NAZIONALI TITOLATE

La Federazione ACI è titolare dell'istituzione e delle assegnazioni dei Titoli di Campionato Italiano, dei Trofei Nazionali, della Coppa d'Italia, delle Coppe Regionali ed Interregionali.

CAMPIONATO ITALIANO

3.20.6

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.

Il Campione Italiano per la categoria "EXPERT" sarà il Pilota Italiano che ha ottenuto più punti al termine delle 3 prove del Campionato Italiano che ha effettivamente svolto. Il Campione Italiano delle categorie "SENIOR" e "CLUB" sarà il Pilota Italiano che ha ottenuto più punti al termine delle 3 prove del Campionato Italiano che ha effettivamente svolto. Viene istituito il titolo di Campione Italiano Assoluto per le specialità 1/8 pista (scoppio - brushless), 1/10 on road (scoppio), 1/8 off road (scoppio- brushless), 1/5 GT on road identificabile nella sola categoria dei piloti Expert.

PROGRAMMA DI GARA DEL CAMPIONATO ITALIANO, SVOLGIMENTO.

La gare di Campionato Italiano si svolgono nella giornata di sabato e di domenica. I turni di qualifiche sono quattro e normalmente si svolgono nella sola giornata di sabato. Il Direttore di gara, per esigenze organizzative, può decidere di svolgere due turni di qualifiche nella giornata di sabato e due nella giornata di domenica. Il Pilota che intende partecipare alla gara nella sola giornata di domenica, all'atto dell'iscrizione, dovrà obbligatoriamente comunicare all'Organizzatore la sua decisione e dovrà, contestualmente all'iscrizione, pagare la relativa tassa d'iscrizione alla gara. Sarà concesso, dal Direttore di gara, ai SOLI PILOTI, che non erano presenti nella giornata di sabato, di effettuare due sessioni di qualifiche. E' facoltà del Direttore di gara fare svolgere prove libere anche ai Concorrenti già presenti dal sabato, salvo che ci sia tempo a sufficienza nel programma per portare a termine la prova di Campionato Italiano. Nel caso in cui già dal sabato sono presenti tutti i Concorrenti iscritti alla Gara il Direttore di gara può fare svolgere tutte le quattro manche di qualifica nella stessa giornata.

Dove il numero di iscritti alla gara sia inferiore a 50, la manifestazione si potrà svolgere anche nella sola giornata di domenica riducendo eventualmente, se si ritiene opportuno, le qualifiche ad un massimo di tre. In caso di condizioni meteo avverse e a discrezione dei Direttori di gara e di prova, la gara potrà essere anticipata nella sola giornata di sabato o posticipata nella sola giornata di domenica. Il Direttore di gara, in accordo con il Direttore di prova, può comporre

la FINALE e le SUB FINALI (semifinali, quarti ecc. ecc.) con 12 (dodici) Piloti, a condizione che:

- a) la pista sia idonea per consentire un regolare svolgimento della gara con 12 automodelli in gara;
- b) sia il palco Piloti che il sottostante box dei meccanici che assistono il Pilota abbiano spazio sufficiente a svolgere il loro compito di Meccanici.

3.20.7

LE SPECIALITÀ DI AUTOMODELLI RC AMMESSE AI CAMPIONATI ITALIANI ACI 2022

Pista On Road Scoppio:

1/8 pista, 1/10 touring, 1/5 GT, F1.

Pista On Road Elettrico:

1/8 Brushless, 1/10 touring (libera, stock, Fwd, GT), Formula (F1, F1S, LM), altre specialità; 1/12 Mod., GT12, Mini Chassis, Pro10.

Off Road Scoppio:

1/8 Buggy

Off Road Elettrico:

1/8 Brushless.

(V. regolamenti sportivi e tecnici delle singole specialità di automodelli per ulteriori dettagli).

3.20.8

PROCEDURA PER LA CLASSIFICA FINALE DEL CAMPIONE ITALIANO E RANKING LIST ITALIA

Il Campionato Italiano di ogni singola specialità si svolgerà su **3 (tre) prove effettive senza prova di scarto**. ~~All'ultima prova verrà applicato il coefficiente 2 sul punteggio della tabella punti~~. Il Pilota, che al termine di tutte le prove (gare) di Campionato Italiano svolte e previste dal regolamento, avrà ottenuto il punteggio più alto sarà nominato il Campione Italiano della relativa categoria.

Dalla stagione sportiva 2022, il pilota Italiano della categoria EXPERT, per le specialità indicate all'art 3.20.6, che avrà ottenuto il maggiore punteggio al termine delle 3 prove svolte oltre ad essere nominato Campione Italiano di categoria sarà nominato anche Campione Italiano Assoluto della specialità.

TABELLA PUNTI CLASSIFICA CAMPIONATO ITALIANO:

Cl.	Punti	Cl.	Punti	Cl.	Punti	Cl.	Punti	Cl.	Punti	Cl.	Punti
1°	400	11°	150	21°	82	31°	62	41°	42	51°	22
2°	370	12°	140	22°	80	32°	60	42°	40	52°	20
3°	340	13°	130	23°	78	33°	58	43°	38	53°	18
4°	310	14°	120	24°	76	34°	56	44°	36	54°	16
5°	280	15°	110	25°	74	35°	54	45°	34	55°	14
6°	250	16°	100	26°	72	36°	52	46°	32	56°	12
7°	220	17°	96	27°	70	37°	50	47°	30	57°	10
8°	200	18°	92	28°	68	38°	48	48°	28	58°	8
9°	180	19°	88	29°	66	39°	46	49°	26	59°	6
10°	160	20°	84	30°	64	40°	44	50°	24	60°	4

dal 61° Classificato in poi **1 punto**.

RANKING LISTA: La somma dei punti ottenuti nella CLASSIFICA DEL CAMPIONATO ITALIANO, servirà a redigere la Ranking List ACI delle varie SPECIALITÀ e CATEGORIE DI AUTOMODELLI.

TROFEO NAZIONALE DI VELOCITA' IN CIRCUITO 2022

Il Trofeo Nazionale è un'altro titolo ACI, che si svolge su **Prova Unica**. Sono ammessi a partecipare al Trofeo tutti i Piloti Italiani con licenza Sportiva ACI, in corso di validità e i Piloti **STRANIERI (SOLO IN CATEGORIA "EXPERT")** in possesso DELLA **"LICENZA di Pilota rilasciata dalla propria Federazione di appartenenza. In assenza di licenza, il pilota straniero dovrà richiedere la licenza di pilota ACI giornaliera** al costo di 10€.

Il Trofeo è riservato alle categorie **scoppio**; off road 1/8 buggy, on road 1/10 touring, 1/8 pista, 1/8 GT (cardano e cinghia), 1/5 GT, 1/5 Club e 1/5 F1,

Categoria Elettrico; on road 1/8 Brushless, 1/10 touring (libera, stock, Fwd, GT), Formula (F1, F1S, LM), altre specialità; 1/12 Mod., GT12, Mini Chassis, Pro10. Off road 1/8 buggy Brushless.

COPPA ITALIA ACI SPORT DI ZONA 2022

La Coppa Italia ACI Sport di Zona (titolo su base Regionale) è riservata alle Categorie di Piloti (Conducente/Conduttore) **"SENIOR"**, e **"CLUB"** e si svolgerà **su 4 (quattro)** prove per ogni zona con lo scarto di una e all'ultima prova verrà applicato il coefficiente 2 nel punteggio della tabella punti. In caso di annullamento di una prova, non vi sarà la prova di scarto e saranno conteggiati i punteggi ottenuti in **TUTTE** le prove a cui si è partecipato (all'ultima prova disputata verrà comunque applicato il coefficiente 2).

Ogni Pilota potrà scegliere, ad inizio dell'anno sportivo, una delle Zone, indicate qui di seguito, in cui intende svolgere la sua COPPA ITALIA ACI SPORT DI ZONA.

Per esigenze logistiche e sportive, previa autorizzazione di ACI, sarà possibile accorpare due o più zone LIMITROFE.

Sono ammesse a partecipare alla Coppa Italia ACI tutte le specialità di automodelli rc previste dai regolamenti Nazionali ACI, OFF ROAD, ON ROAD, scoppio ed elettrico.

Il vincitore della Coppa Italia ACI Sport di Zona, sarà il Pilota Italiano primo classificato di ogni categoria di pilota ammessa, che ha ottenuto al termine di tutte le prove il punteggio più alto. In caso di ex aequo, anche qui, si applica l'art 3.20.4.

LE ZONE DELLA COPPA ITALIA ACI SPORT SUDDIVISE AL LIVELLO REGIONALE

1 ^a Zona	VALLE D'AOSTA – PIEMONTE - LIGURIA	6 ^a Zona	LAZIO – CAMPANIA - MOLISE
2 ^a Zona	LOMBARDIA	7 ^a Zona	CALABRIA - SICILIA
3 ^a Zona	FRIULI V.G. - TRENTO ALTO ADIGE - BOLZANO - VENETO	8 ^a Zona	SARDEGNA
4 ^a Zona	EMILIA ROMAGNA - TOSCANA	9 ^a Zona	PUGLIA - BASILICATA
5 ^a Zona	ABRUZZO - UMBRIA		

NUMERO MINIMO DI ISCRITTI PER OGNI CATEGORIA PILOTI ALLE GARE TITOLATE ACI.

E' consentito di fare svolgere la gara ad un minimo di **5** iscritti per ogni categoria di piloti. **La singola categoria piloti è regolarmente costituita con un minimo di 5 piloti partecipanti.** Se il numero massimo di piloti consentito nella batteria lo permette, vi è eventualmente la possibilità di accorpare i Piloti Senior e Club e/o viceversa

Altre gare e Serie Nazionali

SERIE NAZIONALI E TROFEI DI MARCA (MONOMARCA)

Sono manifestazioni sportive a contenuto agonistico istituite da un promotore o da un organizzatore, che ne fa richiesta, in possesso di relativa licenza ACI.

Il Trofeo di marca può comprendere una o più prove con una classifica finale. Una serie Nazionale deve comprendere almeno due o più prove con una classifica finale. Le date delle prove delle serie Nazionali o del Trofeo di marca devono dare sempre la precedenza e non creare concomitanze con le gare Internazionali e Nazionali Titolate già stabilite nel calendario sportivo ACI. Il promotore o l'organizzatore devono presentare presso la competente segreteria di Commissione un regolamento sportivo e tecnico il quale, previa visione e conformità alle norme generali sportive Nazionali (RSN) sarà approvato da ACI. Per ogni Serie e/o Trofeo istituito ed autorizzato dalla Federazione è dovuta una tassa sportiva di € 150,00 (una tantum) da versare ad ACI (vedi tasse e diritti sportivi, art 1.2.7, app.9 al RSN).

PRIORITA' DELLE DATE NEL CALENDARIO SPORTIVO ACI E GESTIONE DELLE CONCOMITANZE

Nel calendario sportivo ACI hanno priorità di data le seguenti tipologie di gare indicate :

1. **CAMPIONATO ITALIANO**
2. **TROFEO NAZIONALE DI VELOCITÀ IN CIRCUITO**
3. **COPPA ITALIA DI ZONA**
4. **TROFEI DI MARCA e/o MONOMARCA**
5. **GARE NAZIONALI NON TITOLATE**

Tutte le gare dei trofei e quelle Nazionali non titolate iscritte in Calendario ACI non si possono svolgere nel week-end concomitante al Campionato Italiano o al Trofeo Nazionale di quella specialità salvo che ci sia una distanza minima di 300 km l'una dall'altra.

3.20.14 ISCRIZIONI ALLE GARE - QUOTE PILOTA

L'iscrizione alle gare Titolate e Non, deve essere presentata dal Pilota all'Organizzatore entro e non oltre le ore 23:59 del 7° giorno antecedente la gara salvo deroga dei termini di iscrizione concessa da ACI.

L'Organizzatore riterrà VALIDA l'iscrizione del pilota alla gara solo se accompagnata dalla relativa quota di partecipazione.

Solo a seguito dell'avvenuto pagamento dell'iscrizione, il pilota potrà essere inserito nelle batterie di qualifiche dal Direttore di gara.

- a. Le prove di Campionato Italiano **sono tre** e la quota di iscrizione di OGNI singola gara è di max € 50,00 per il settore scoppio, per il settore elettrico la quota di iscrizione è di max € 25,00;
- b. Il costo d'iscrizione del Trofeo Nazionale di Velocità in circuito ACI su prova unica è di max € 35,00 (scoppio ed elettrico);
- c. Le prove di Coppa Italia ACI SPORT di Zona sono 4 per ogni zona e la quota di iscrizione di una singola gara è di max € 20,00 per la specialità scoppio e max 15,00 euro specialità elettrico;
- d. Il costo di iscrizione per ogni prova del Trofeo di Marca/Monomarca è stabilito dall'Organizzatore ma non può essere superiore a € 45,00 (scoppio ed elettrico);
- e. Il costo d'iscrizione per ogni singola Gara Nazionale non Titolata è di max € 25,00 (scoppio ed elettrico).

NB: Nel rispetto delle tariffe stabilite dal Regolamento Sportivo Federale ACI, tutte le quote di iscrizioni alle gare, versate dai piloti partecipanti, sono di esclusiva competenza dell'Organizzatore.

Qui di seguito sono riportate le quote di iscrizione gara a Calendario Sportivo ACI a carico dell'Organizzatore

GARE ACI Specialità RC Scoppio (tutte)	Diritti base ACI iscrizione calendario per gare Nazionali	Integrazioni ACI Titolazioni
Internazionale titolata	€ 30,00	€ 25,00
Internazionale non titolata	€ 30,00	€ 0
Campionato Italiano	€ 30,00	€ 25,00
Trofeo Nazionale	€ 30,00	€ 15,00
Nazionale non titolata	€ 30,00	€ 0
Manifestazione non agonistica	€ 20,00	€ 0
Atipiche Sperimentali	€ 30,00	€ 0
Test	€ 0	€ 0
GARE ACI Specialità RC elettrico (tutte)	Diritti base ACI iscrizione calendario per gare Nazionali	Integrazioni ACI Titolazioni
Internazionale titolata	€ 30,00	€ 10,00
Internazionale non titolata	€ 30,00	€ 0
Campionato Italiano	€ 30,00	€ 5
Trofeo Nazionale	€ 30,00	€ 0
Nazionale non titolata	€ 30,00	€ 0
Manifestazione non agonistica	€ 20,00	€ 0
Atipiche Sperimentali	€ 30,00	€ 0
Test	€ 0	€ 0
DIRITTI INTEGRATIVI ACI		
ENPEA (Partecipazione piloti stranieri alle gare Nazionali)	€ 20	

3.20.16

PREMIAZIONE NAZIONALE TITOLI ACI

Al termine di ogni Stagione Sportiva, la Federazione ACI premierà tutti i Campioni Italiani ed i vincitori del Trofeo Nazionale di velocità in circuito, in occasione della Manifestazione per la Premiazione Nazionale riservata all'Automobilismo ed Automodellismo RC

I vincitori del titolo di Campione Italiano Assoluto di specialità riceveranno apposita coppa oltre a quella di categoria pilota Expert (v. art 3.20.8).

I vincitori della Coppa Italia ACI Sport di Zona, saranno premiati dalla Federazione ACI in occasione di una manifestazione all'uopo organizzata.

3.20.17 MONTEPREMI FINALE CAMPIONATO ITALIANO

Per ogni stagione sportiva la Federazione si riserva di approvare un montepremi finale da destinare ai SOLI vincitori del Campionato Italiano. Ripartizione e montepremi per specialità saranno **pubblicati nel sito www.acisport.it** prima dell'inizio di ogni stagione sportiva.

3.21 PREMIAZIONI DELLE SINGOLE GARE

- 3.21.1 Saranno premiati, nelle singole gare, dall'Organizzatore i primi 10 classificati di ogni Categoria con Coppe o Targhe se i concorrenti in ogni specifica categoria siano almeno 40. Ove non si raggiungesse tale numero di iscritti, dovrà essere premiato un Concorrente ogni tre, con l'obbligo di premiare almeno il primo.
- 3.21.2 Nessun limite di premiazione è imposto da ACI nelle singole gare Titolate Nazionali e di Coppa Italia. In tutte le gare ACI Sport è assolutamente vietato abbinare lotterie e/o autorizzare scommesse impennate sui risultati della gara.
- 3.21.3 Le premiazioni dei Concorrenti devono sempre avvenire immediatamente dopo l'ufficializzazione dei risultati.

3.22 SERVIZIO RACCOLTA MODELLI

- 3.22.1 Nelle gare ACI, il servizio di "raccolta automodelli" deve essere effettuato dal Concorrente o da Persona in possesso di Licenza ACI Sport (Pilota o Meccanico) demando dal Concorrente ed informato preventivamente il Direttore di Gara che ne deve autorizzare tale sostituzione.
- 3.22.2 I Piloti al termine della propria prova dovranno recarsi immediatamente a svolgere il servizio di raccolta, andando a presidiare la postazione contraddistinta dal loro numero di gara dando il cambio al precedente raccoglitore. Tuttavia, questo ultimo non potrà abbandonare la suddetta postazione finchè non viene sostituito, al fine di non essere penalizzato. **Se a 2 minuti dal VIA il sostituto raccoglitore non si è presentato**, la posizione può essere abbandonata dal raccoglitore precedente, mentre, sarà richiamato e penalizzato il raccoglitore che non ha coperta la postazione. Il Direttore di Gara, può cambiare tale procedura nel caso in cui lo svolgimento della gara preveda tempi lunghi tra le varie batterie e fasi finali. Tale variazione va comunicata in forma pubblica prima dell'inizio della gara.
- Il mancato servizio raccolta nelle fasi di Qualificazione comporta dieci secondi di penalità da aggiungere alla migliore prestazione in assoluto ottenuta.
- Qualora il Pilota/Meccanico inadempiente risulti recidivo nel mancato recupero durante le fasi di qualificazione egli sarà penalizzato aggiungendo dieci secondi di penalità alla sua seconda migliore prestazione in assoluto e così di seguito per eventuali altre recidive nelle manches.
- 3.22.3 Il mancato servizio raccolta nelle fasi **Finali** comporta dieci secondi di penalità da aggiungere alla propria prestazione ed il deferimento alla Commissione di Settore Disciplinare dell'ACISport.
- 3.22.4 **Per distrazione durante il Servizio Raccolta:**
se durante una qualifica o fase finale il Concorrente o suo incaricato al Recupero che manifesti negligenza nei confronti di un modello fermo (presente nell'intorno del suo raggio d'azione) oppure risulta distratto da altri interessi (e. g.: stare al cellulare), il Direttore di Gara, durante l'avviso, procederà nel modo che segue:
- a) se ciò viene rilevato senza che i modelli giungenti non abbiano subito danni durante il passaggio compreso il modello fermo del Concorrente - una ammonizione con diffida al Recupero;
 - b) se invece ciò ha arrecato danno ad altri ed al Concorrente (ritiro dalla fase di gara), verrà sanzionato con ulteriori dieci secondi, sulla sua migliore prestazione, se il fatto rilevato è accaduto nelle fasi di qualifica. Altrimenti, una sanzione accessoria di dieci secondi se il fatto ha avuto luogo durante una fase finale. Inoltre verrà deferito per tale inadempienza alla Procura Federale ACI.

3.23 **NORME DISCIPLINARI COMPORTAMENTO**

3.23.1 Il titolare di licenza sportiva ACI, è tenuto ad osservare il REGOLAMENTO SPORTIVO NAZIONALE ACI.

3.24 **INFRAZIONI ALLE DISPOSIZIONI TECNICHE**

3.24.1 Ogni infrazione alle disposizioni tecniche e dimensionali rilevate in seguito alle verifiche e alla punzonatura comporta l'immediata esclusione del pilota dalla fase di gara in cui, o dopo la quale, è stata rilevata l'infrazione e conseguente provvedimento di ammonizione con diffida.

3.24.2 Con una seconda ammonizione per infrazione al Regolamento Tecnico, si applicherà al pilota la squalifica e il deferimento agli Organi di Giustizia Sportiva ACI, i quali potranno emettere anche un eventuale provvedimento di sospensione dall'attività sportiva.

3.24.3 Le Infrazioni al Regolamento Tecnico che interessano :

- a) il motore (cilindrata massima o caratteristiche tecnologiche);
- b) il carburante (le batterie nel settore Elettrico);
- c) la punzonatura delle gomme (ove prevista);
- d) prova fonometrica (nel settore scoppio);
- e) e qualsivoglia infrazione tecnica prevista nei singoli capitoli di specialità

Comportano l'immediata squalifica del pilota e il deferimento agli Organi di Giustizia Sportiva ACI

3.25 **MISCELA PER AUTOMODELLI**

- a) Il carburante può contenere solo metanolo (alcol metilico) numero CAS 67-56-1, olio lubrificante, un contenuto ridotto di sostanze chimiche anticorrosive e massimo 16% di nitrometano (numero CAS 75-52-5) **IN PESO** (non in volume). Il peso specifico della miscela non può essere superiore a 0,859 grammi/cc a 20°C e pressione atmosferica standard.
- b) Per un test rapido può essere utilizzato un Nitromax 16EU, ma in caso di dubbio con il Nitromax deve essere utilizzato un densimetro ufficiale per controllare il peso specifico del carburante inclusa la temperatura registrata durante il test. Verrà prodotta un'apposita tabella per riportare la densità (gr/cc) in base alla temperatura (da 0 a 50°C). La tolleranza sulla misura sarà di +/- 0,5% in base ai dati riportati nella tabella densità.
- c) Sono proibiti i seguenti additivi: Hidrazina, Perossido di idrogeno, Toluene, Ossido di propilene.
- d) Qualsiasi violazione sul carburante porterà alla squalifica del pilota.
- e) Durante le varie fasi della competizione il direttore di gara e/o il direttore di prova possono richiedere il prelevamento di campioni di miscela da verificare e/o da fare analizzare in laboratorio a spese dell'organizzatore.
- f) Il galleggiante denominato NITROMAX verrà messo a disposizione di tutti i Concorrenti, durante le prove libere dal Direttore di Gara. Lo strumento NITROMAX messo a disposizione dalla Direzione di Gara, sarà l'unico strumento insindacabilmente valido per determinare la regolarità della miscela con una temperatura uguale o superiore ai 20°C. In caso di temperature inferiori ai 20°C. si procede come indicato al punto "b", oppure scaldando la miscela fino al target di 20°C. verificandola con lo strumento NITROMAX.

