



Automobile Club d'Italia SPORT

ANNUARIO SPORTIVO 2020 REGOLAMENTO DI SETTORE (RDS)

8 AUTOMODELLI GT 1/8 CARDANO

8.1 DEFINIZIONE

8.1.1 L'automodello GT 1/8 a Cardano è un'automobile in miniatura mossa da a trazione di due o quattro ruote sotto l'azione di uno o più motori a combustione interna, con accensione glow, di tipo a pistone. In ogni caso la cilindrata complessiva non deve superare i 3,50 cm³.

8.1.2 Sono vietate tutte le altre forme di trazione quali elica libera e/o intubata, turbina e/o motori elettrici o trasmissione a cinghia.

8.1.3 E' vietato, inoltre, usare:

a) Scatto libero;

b) Telaio in carbonio, telaio diritto (il telaio deve avere sull'anteriore una piega di almeno 5°);

c) Frizione regolabile assiale Centax;

d) Alettone e carrozzeria fissate su parti mobili (sospensioni o altre parti mobili). Si specifica che le parti devono essere fissate su masse sospese, ovvero, devono scaricare direttamente sul telaio attraverso parti fisse: si prenda in esame il fissaggio della carrozzeria e dell'alettone posteriore come impiegato nelle 1/10 Touring IC;

8.1.4 Gli automodelli con quattro ruote motrici devono essere dotati di differenziale sull'asse anteriore e sull'asse posteriore, i quali non possono essere bloccati. E' ammesso il collegamento con il "palorigido".

8.1.5 Gli automodelli con due ruote motrici non possono essere dotati di meccanismi di antislittamento e giunto viscoso.

8.1.6 La violazione dei punti precedenti comporta l'esclusione dell'automodello dalla fase di gara.

8.1.7 Le dimensioni generali dell'automodello sono:

a) Lunghezza massima fuori tutto 730 mm.;

b) Larghezza minima 290 mm.;

c) Larghezza massima 310 mm.;

d) Passo compreso tra 270 mm. e 379 mm.;

e) Altezza massima 270 mm, compreso l'alettone ed eventuali bandelle laterali. Il telaio poggia su due spessori in acciaio di lato 20 mm..

Come da figura 14 sottostante

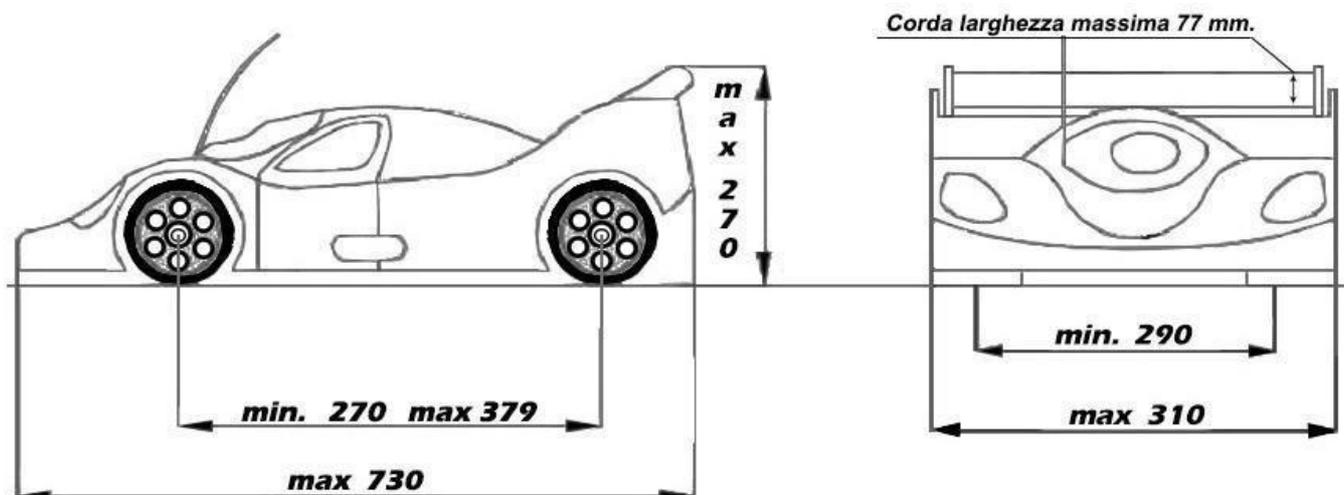
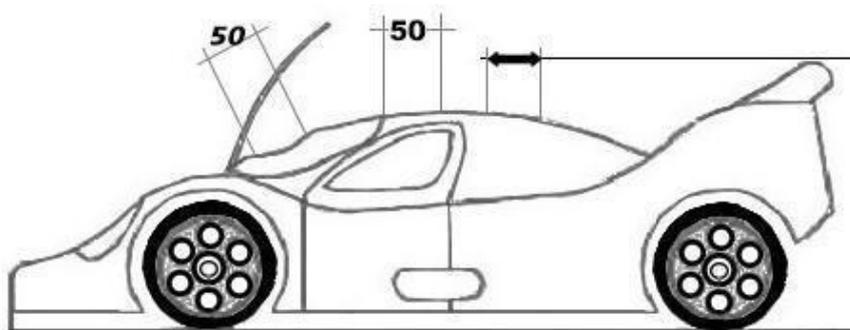


Figura 14 : Dimensioni massime di ingombro GT 1/8 CARDANO

- 8.18 Il peso minimo del modello in ordine di marcia ed a "secco", con il transponder sul modello, deve essere:
- a) Automodello con 4 ruote motrici : 3500 gr.;
 - b) Automodello con 2 ruote motrici: 3400 gr..
- 8.19 **CARROZZERIA (come da Figura 15 in questa pagina):**
 Tutti i modelli devono essere dotati di carrozzeria che sia la semi riproduzione in scala 1/8 di una autovettura realmente esistente con esclusione delle semi riproduzioni di modelli tipo "barchetta" (sono definite barchetta le carrozzerie con abitacolo aperto).
 Le carrozzerie devono essere realizzate in materiale flessibile e verniciate. Nessuna parte del modello può sporgere dalla carrozzeria ad eccezione del roll bar. Sono proibite le aperture e/o prese d'aria ad eccezione di:
 Apertura per terminale scarico con una superficie non superiore a 8,0 cm², può essere aperta sul lato inferiore della carrozzeria.
 Inoltre, aperture per:
- a) antenna radio (diametro massimo 10 mm.);
 - b) candela (diametro massimo della dimensione della testa motore);
 - c) carburazione (diametro massimo 10 mm.). Si ribadisce che la testa motore deve rimanere completamente all'interno della carrozzeria;
 - d) Foro con diametro massimo di 50 mm. per bocchettone rifornimento;
 - e) E' consentita un'apertura anteriore e posteriore avente un diametro massimo di 50,0 mm ciascuna;
 - f) Un finestrino per ogni lato può essere asportato;
 - g) I finestrini non potranno essere piegati verso l'esterno per far giungere più aria al motore. Non è ammessa la realizzazione di alcun sistema di convogliamento dell'aria all'interno della carrozzeria;
 - h) I finestrini laterali, se non asportati, non devono essere verniciati;
 - i) Tutte le carrozzerie devono avere gli archi passaruota anteriori e posteriori asportati.

- 8.1.10 **ALETTONE (come da Figura 14 alla pagina precedente) :** L'alettone deve rispettare le seguenti prescrizioni:
- a) Corda dell'ala; 77 mm. massimo, misurata parallelamente all'inclinazione
 - b) Larghezza dell'ala. 310 mm. massimo, misurata parallelamente all'inclinazione



Il foro per l'accendi candela non può essere più grande del diametro massimo della testa di raffreddamento del motore.

Figura 15 : Dimensioni max dei fori carrozzeria GT CARDANO

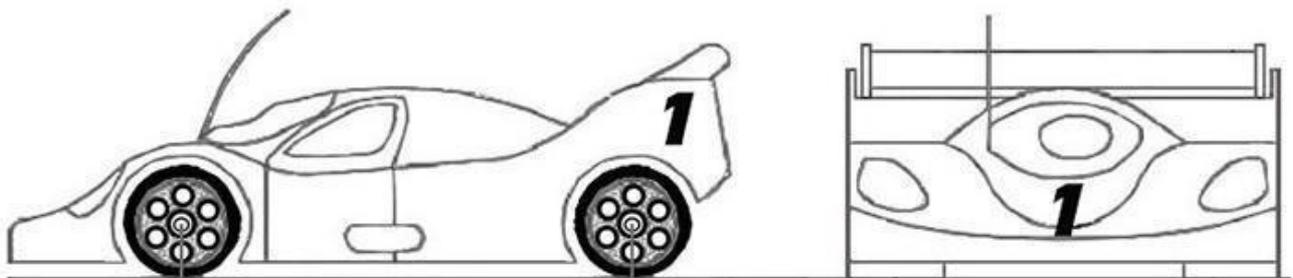


Figura 16 : Disposizione numeri di gara Cardano GT 1/8

- 8.1.11 **PARAURTI :**
 Tutti i modelli devono essere provvisti di paraurti realizzato in materiale flessibile, con spigoli non taglienti ed arrotondati, in modo da ridurre al massimo le conseguenze di un eventuale impatto con l'automodello;
 Tutti i modelli devono montare sul paraurti anteriore un bumper che dovrà sporgere dal rispettivo paraurti;
 Il completo di paraurti e bumper, dovrà rimanere compreso nelle dimensioni massime della carrozzeria.
- 8.1.12 **Disposizione numeri di gara:** prima della partenza delle manche di qualifica e delle fasi finali i Piloti sono obbligati a posizionare sulla propria carrozzeria i numeri di gara, consegnati dagli Organizzatori, con la

disposizione mostrata in Figura 20, al fine di garantire una maggiore visibilità da parte della Direzione di Gara. La non corretta posizione dei numeri gara comporta il richiamo del modello del Pilota, da parte del Direttore di Gara, in modo tale che questi li disponga come da Regolamento (**vedi Figura 16 in questa pagina**).

8.2. ALIMENTAZIONE

8.2.1 SERBATOIO :

- a) Il serbatoio può avere una capacità massima di 150,0 cm³ compreso filtro e tubo di collegamento al carburatore;
- b) La capacità del serbatoio non può essere corretta con l'uso di parti mobili presenti all'interno dello stesso;
- c) Ogni serbatoio che dovesse essere rilevato illegale (cioè con capacità superiore a 150,0 cm³) dopo una prova di qualificazione od una finale non verrà smontato dal modello per una seconda ispezione la quale sarà effettuata dopo un periodo di raffreddamento di circa 15 (quindici) minuti qualora la temperatura ambiente sia superiore ai 20,0°C

8.2.2 MISCELA:

La miscela può contenere solo Metanolo, olio lubrificante e Nitrometano in percentuale massima del 25% in volume.

8.3. PROPULSIONE

8.3.1 Il motore dell'automodello deve avere una cilindrata massima di 3,50 cm³ ed avere massimo cinque travasi. Il diametro interno del Venturi non deve essere superiore a 7 mm.

8.3.2 Il modello deve essere munito di un complesso di scarico silenziato.

8.3.3 In ogni fase della gara il livello del rumore non potrà superare gli 80 dB A, misurati come da regolamento EFRA in vigore.

8.3.4 Il terminale di scarico deve essere rivolto verso il piano stradale o, al massimo, parallelo allo stesso.

8.3.5 Sono permesse solamente marmitte di scarico a tre camere omologate EFRA con omologazione a partire dal 2006. Il numero di omologazione deve essere inciso sul lato della marmitta.

8.3.6 Dovranno essere fermati, durante qualsiasi fase di gara, tutti quei modelli la cui rumorosità dovesse superare il limite consentito (vedi punto 8.3.3).

8.4. TRASMISSIONE / FRENI

8.4.1 La trasmissione può essere a 2 o 4 ruote motrici e deve essere di tipo meccanico: trasmissione rigida a cardano. Non è ammessa la trasmissione elastica a cinghia sincrona.

8.4.2 La trasmissione tra l'avantreno ed il retrotreno deve avvenire attraverso l'albero centrale ed i differenziali (anteriore e posteriore) debbono essere ad ingranaggi conici oppure cilindrici. Non è consentito l'uso di differenziali regolabili tipo Torsen. E' possibile modificare la risposta di lavoro del differenziale meccanico variando la viscosità dell'olio interno.

8.4.3 Il rapporto di trasmissione tra il differenziale anteriore ed il differenziale posteriore deve essere 1:1. Pertanto, non è permesso l'uso della variazione di giri tra la trasmissione anteriore e quella posteriore (Overdrive).

8.4.4 E' permesso l'uso di un terzo differenziale purchè questo ultimo sia centrale e separi l'albero di trasmissione in due semi alberi: uno che colleghi il differenziale centrale al 'avantreno, mentre l'altro collega il differenziale centrale al retrotreno. Il differenziale centrale deve soddisfare gli stessi requisiti meccanici riportati nell'art. 8.4.2.

8.4.5 E' ammesso l'impiego del cambio a due rapporti, finalizzato al realizzo di una trasmissione variabile fra la frizione e le ruote motrici. Tuttavia, il cambio deve essere di tipo meccanico centrifugo.

8.4.6 Ogni automodello deve essere munito di frizione e sistema frenante in modo tale che possa essere mantenuto fermo con il motore acceso.

8.4.7 La frizione deve essere a ceppi (di uso nella specialità 1/8 Buggy IC) e composta da un minimo di due ad un massimo di quattro ceppi.

8.4.8 Il freno deve agire sulla trasmissione e deve essere di tipo meccanico. Sono permessi freni meccanici a due dischi alloggiati nel a parte centrale dell'albero della trasmissione oppure alloggiati vicino al terzo differenziale.

8.4.9 E' vietato l'uso di freni separati sulle ruote.

8.5. RUOTE, GOMME

8.5.1 I cerchi, sia anteriori che posteriori, devono avere un diametro di mm 78,0 +/- 2,0 mm di tolleranza.

8.5.2 La larghezza massima della ruota (cerchione + gomma) non può essere superiore a 43 mm.

8.5.3 I cerchi non devono sporgere dalle gomme.

8.5.4 Le gomme degli automodelli devono essere solo di colore nero e possono avere scritte laterali di diversi colori

8.5.5 Le gomme sono libere nella loro concezione, telate e non, non sono ammesse gomme in mousse o spugna, ma sono consentiti riempimenti in gommapiuma o mousse.

8.5.6 Non sono ammesse gomme di tipo da "fuoristrada" (tassellate o "a pin").

Per tutte le gare ACI, titolate e non titolate, categoria 1/8 GT nella stagione 2019, il regime del parco chiuso non verrà applicato. L'utilizzo delle gomme sarà libero per quanto riguarda la mescola e la marca, ma limitato nelle quantità. Per i turni di qualifiche previsti, si potranno utilizzare al massimo 3 treni di gomme i quali dovranno essere punzonati al momento della punzonatura dell'automodello. Per le fasi successive alle qualifiche si potrà utilizzare un ulteriore treno di gomme nuovo ad ogni fase di gara. E' vietato usare additivi di qualsiasi tipo. Il Direttore di Gara, può decidere durante le qualifiche e/o le fasi finali, per validi motivi (es. gomme con additivo), di sostituirle, sotto la propria responsabilità e gestione, con altre gomme, IDENTICHE come MARCA e MESCOLA, punzonate dalla Direzione Gara, provvedendo alla restituzione di quelle "ritirate" a fine gara.

8.6. PARTI ELETTRICHE /ELETTRONICA

8.6.1 Durante le qualifiche e la gara, in ogni sua fase, sul modello potranno essere installati, come parti elettriche / elettroniche soltanto: due servocomandi (uno per lo sterzo ed uno per il comando del gas e del freno) ed una ricevente, le batterie di alimentazione con eventuale regolatore di tensione ed il transponder nonché i cavi, i connettori e/o un interruttore.

8.6.2 Non è permesso l'impiego di apparecchiature elettroniche supplementari per il controllo della trazione o della frenata (ABS) o che possa effettuare un controllo della potenza trasmessa ad anello chiuso. Non è permesso l'impiego di qualsiasi sistema di telemetria attiva.

8.6.3 E' consentito l'utilizzo del giroscopio.

8.6.4 L'ACI Sport RC consiglia di caricare le LIPO in un contenitore (lipo bag, contenitori ignifughi, ecc.) per ridurre gli effetti di un eventuale incendio.

8.7 CATEGORIE DI PILOTI

8.7.1 Le categorie di Piloti Licenziati ACI Sport RC sono : **"Expert"**, **"Senior"** e **"Club"**.

L'appartenenza ad una determinata categoria di Pilota verrà stabilita ad ogni inizio di anno sportiva dall'ACI e sarà visibile nel sito web www.acisport.it. Chi è inserito nella Ranking "A" EFRA della specialità Pista 1/8 e specialità Pista 1/10 è automaticamente Pilota "Expert", si può richiedere ad ogni inizio di stagione sportiva di essere inseriti in tale categoria di Pilota con una richiesta scritta all'ACI. Qualora il numero dei partecipanti ad una o più categorie non superi i 10 partecipanti le categorie possono essere accorpate, a discrezione del direttore di gara, nel seguente modo "Expert" e "Senior" oppure "Senior" e "Club".

8.7.2 L'ACI, si riserva il diritto d'inserire nella categoria "Expert" i Piloti che riterrà opportuno purchè negli anni abbiano ottenuto risultati importanti a livello nazionale e internazionale, anche se hanno interrotto l'attività sportiva per più di tre anni.

8.7.3 Potranno iscriversi nella categoria "Expert" tutti i Piloti che ne faranno richiesta scritta all'ACI ed otterranno il nulla osta. Mentre il Pilota "Senior" o "Club" che decide di riprendere la carriera sportiva dopo tre anni di inattività ripartirà dalla categoria a cui apparteneva nel periodo in cui ha interrotto oppure, per decisione della Commissione Sportiva dell'ACI, ripartirà dalla categoria inferiore.

8.7.4 La scelta di appartenenza alla categoria "Expert" o "Senior" va fatta dallo stesso Pilota al momento del tesseramento. L'ACI si riserva il diritto di approvare la scelta o rifiutarla qualora risultasse in evidente contrasto con gli effettivi valori sportivi espressi dal Pilota stesso. L'appartenenza ad una determinata categoria di Pilota verrà normalizzata e comunicata ad ogni inizio di stagione sportiva dall'ACI.

8.7.5 I Piloti della categoria "Club" non hanno l'obbligo di utilizzare materiale "omologato EFRA" in ogni caso i modelli dovranno rispettare le caratteristiche tecniche come da regolamento.

8.7.6 Il Pilota che nel Campionato Regionale di Zona gareggia in una determinata categoria (Expert, Senior o Club) deve gareggiare nella medesima categoria anche a livello di Campionato italiano. I Piloti "Expert" potranno partecipare al Campionato regionale di Zona iscrivendosi nella categoria "Senior" e verranno stilate due classifiche avulse in base alla licenza di Pilota.

8.7.7 Qualora un Concorrente gareggi nella categoria superiore (o inferiore), perde il punteggio acquisito nella categoria inferiore (superiore).

8.7.8 **RANKING LIST ACI SPORT RC** : a partire la 1° gennaio 2019 viene istituita la Ranking List.

8.7.9 **Promozione a categoria superiore**: a partire dal 1° Gennaio di ogni anno, accedono obbligatoriamente alla Categoria "Expert", i primi tre Classificati del Campionato Italiano della categoria "Senior" (ex B) dell'anno precedente, più eventuali Piloti per autodeterminazione, accede alla Categoria "Senior" obbligatoriamente, solo il primo Classificato nel Campionato Italiano della categoria Club (ex C), più eventuali Piloti per autodeterminazione.

8.7.10 **Retrocessione**: I Piloti che hanno partecipato alle gare nelle categorie "Expert" o "Club" non potranno retrocedere alla relativa categoria inferiore

8.7.11 I piloti della categoria Cardano non hanno l'obbligo di utilizzare materiale omologato "EFRA". In ogni caso gli automodelli dovranno rispettare le caratteristiche tecniche (ponderali e geometriche) dell vigente Regolamento.

8.8 TRACCIATO

881 La superficie della pista deve essere in asfalto senza saldature in risalto od accentuata ruvidità, con giunzioni opportunamente levigate.

882 La larghezza della pista, all'interno delle strisce di demarcazione, deve variare da un minimo di quattro metri ad un massimo di sei metri e mezzo.

883 Le strisce di demarcazione (bianche o gialle) devono avere una larghezza di 8 – 10 cm e poste all'interno dell'asfalto di almeno 20 cm..

884 La sua lunghezza non può essere inferiore ai 180 metri.

885 Il punto più lontano della pista, dal centro del palco di Pilotaggio, non deve distare più di 60mt..

886 Non possono e non devono esserci ostacoli che riducano la visibilità della pista da qualsiasi punto del palco di Pilotaggio.

887 Una linea tratteggiata può essere realizzata al centro del rettilineo per aumentarne la visibilità. Nessuna altra linea oltre a quelle di demarcazione può essere tracciata sulle curve.

888 La zona dei boxes deve essere chiaramente separata dalla corsia di scorrimento e dalla pista principale ed essere il più vicino possibile al palco di Pilotaggio.

889 L'ingresso e l'uscita dai boxes (pit lane) devono essere posizionate in una parte lenta del tracciato.

8810 La pista deve avere curve a destra ed a sinistra ed un rettilineo di lunghezza non inferiore ai 25 mt.

8811 Solide barriere esterne di protezione devono garantire l'arresto degli automodelli che, per errore o perdita di controllo, dovessero uscire di traiettoria verso l'esterno. Scopo primario delle barriere esterne deve essere quello di proteggere il pubblico e non gli automodelli.

8812 Le barriere interne devono essere posizionate in modo tale da impedire il taglio delle curve e/o di poter raggiungere un'altra parte del tracciato.

8813 Le barriere interne devono essere posizionate e dimensionate in modo da impedire che il modello possa volare oltre le barriere esterne e raggiungere la zona occupata dal pubblico.

8814 I cordoli posizionati all'interno delle curve possono essere in cemento o in materiale equivalente, fissati solidamente al terreno e dimensionati in modo da escludere la possibilità che il modello possa decollare e superare le barriere che proteggono il pubblico.

8815 Possono essere usati altri tipi di barriere interne come "coni -birilli" la cui altezza però non deve superare i 5 cm.

8816 Le barriere devono distare almeno 20 cm. dalle strisce di demarcazione della pista.

8817 Il terreno adiacente esternamente alla pista e quello interno ad essa deve essere adeguatamente sistemato con un manto erboso e/o altro materiale compatto (esempio: calcestruzzo).

Lo scopo di questa bordatura, via di fuga, è quello di rallentare il modello o che esce di pista e di facilitarne il suo rientro in modo da limitare il più possibile l'intervento dei Raccoglitori.

- 8818 Dovrà essere assicurato un servizio recupero modelli nella misura di un Raccoglitore ogni 10 mt. di raggio d'azione.
- 8819 I Raccoglitori vanno situati in postazioni numerate disposte in modo che non ostacolino la visuale della pista ai Piloti.
- 8820 Qualora la postazione del Raccoglitore fosse situata in una posizione che potrebbe essere considerata pericolosa (rettilineo o curva veloce la postazione deve avere opportune protezioni (muretto,pneumatici,balle di paglia ecc.).
- 8821 La linea di partenza va tracciata trasversalmente alla pista e possibilmente di fronte al box dei cronometristi.
- 8822 Il primo box della linea di partenza deve essere posizionato a non meno di 10 mt. dalla prima curva.
- 8823 La partenza tipo "Le Mans": 10 boxes dovranno essere tracciati e numerati sul bordo della pista con una angolazione, rispetto alla direzione di marcia, di 20/45 gradi e distanti tra loro minimo 5 mt. ad una distanza massima determinata a discrezione del Direttore di Gara.

8824 PROCEDURA PER RICHIESTA OMOLOGAZIONE E LIVELLO TIPO DI IMPIANTO :

La richiesta di omologazione Impianto deve essere indirizzata all'ACI SPORT (eventualmente su modello predefinito) da parte del soggetto proprietario o gestore dell'impianto (o altro soggetto avente titolo) accompagnato dalla relativa tassa sportiva di omologazione. Nella richiesta, oltre all'esatta ubicazione dell'impianto, deve essere specificato se trattasi di nuovo impianto o di rinnovo di omologazione per decadenza dei termini.

VEDI PROCEDURA DESCRITTA ALL'APPENDICE 4 BIS DEL RSN 2019 CAPITOLO 5 (PROCEDURE OPERATIVE PER LA RICHIESTA DELL'OMOLOGAZIONE DELL'IMPIANTO, DOCUMENTAZIONE DA PRESENTARE) E SEGUENTI.

Le classificazione degli IMPIANTI sarà la seguente e verrà determinata e comunicata entro 15 gg. dalla data di sopralluogo dell'Ispettore Impianti :

LICENZA "A" Gara Internazionale e Nazionale Titolata : verrà concessa agli Impianti che soddisfino in toto (tracciato, strutture e logistica) le prescrizioni di seguito indicate da capitolo 3.5.1 a 3.5.20;

LICENZA "B" Gara Nazionale Non Titolata, Campionato Regionale interregionale : verrà concessa agli Impianti che non soddisfino in toto (tracciato, strutture e logistica) le prescrizioni indicate da capitolo 3.5.1 a capitolo 3.5.20;

8.9 GARE NAZIONALI - REGIONALI

- 891 L'Automobile Club d'Italia è titolare delle assegnazioni dei Titoli di Campionato Italiano, Coppa d'Italia, Coppa Italia di Zona, Trofeo Nazionale, Coppa Internazionale d'Italia.
- 892 Le batterie definitive di qualificazione hanno una durata di quattro minuti con partenza Flying Start.
- 893 La composizione delle batterie provvisorie, per le Prove Libere Cronometrate, verrà eseguita avvalendosi della Ranking List del GT 1/8.
- 894 La partenza delle batterie di qualificazione verrà effettuata nel seguente modo:
- a) La partenza delle batterie di qualificazione viene effettuata con il sistema "Flying Start";
- b) Il tracciato viene aperto tre minuti prima del "via".
Successivamente, con sistema sonoro, o tramite comunicazione da parte del Direttore di Gara, verranno annunciati i seguenti tempi: "2 minuti alla partenza", "1 minuto alla partenza", "30 secondi alla partenza" e "10 secondi alla partenza".
L'annuncio "via al tempo" indicherà che la batteria di qualificazione è partita.
Pertanto, con il seguente metodo di partenza si avranno partenze differenziate nel tempo dei modelli e, di conseguenza, si avranno differenziati nel tempo i relativi "stop". Il passaggio iniziale che dà il "via" alla propria "manche" deve avvenire comunque entro uno (1) minuto dal "via al tempo"; in caso contrario il Concorrente subirà una penalizzazione di "tempo" (di tipo automatico da parte del sistema di cronometraggio) pari al ritardo (riferito al punto di rilevamento del cronometraggio) che ha nei confronti del primo minuto (dal "via al tempo") o dal compimento del primo giro del primo automodello transitato al punto di rilevamento giri/tempo;
- c) È vietato fermarsi o far procedere lentamente il proprio modello in prossimità della linea del trasponder negli ultimi dieci secondi dal "via al tempo". Il Pilota inadempiente verrà punito con uno "Stop and Go".
- 895 Per le fasi finali le partenze avverranno nel modo tradizionale con griglia tipo "Le Mans" o "F1
- 896 Le batterie di qualificazione partiranno in ordine crescente dalla prima all'ultimabatteria.
- 897 Il numero di manche da far disputare ai Concorrenti, nella Coppa Italia Cardano, è di quattro .
Il Direttore di Gara, può decidere l'eventuale aumento o riduzione delle manche da disputarsi, ma tale riduzione non può portare alla disputa di un numero di manche inferiore a due.
Il numero di manche da ritenersi valido ai fini della qualifica deve essere regolato nel seguente modo:

Disp	Vali
2	2
3	2
4	2
5	3
6	4

TABELLA DEL PUNTEGGIO DI UNA SINGOLA SERIE DI QUALIFICAZIONE

Class.	Punti	Class.	Punti	Class.	Punti	Class.	Punti
1°	200	9°	191	17°	183	25°	175
2°	198	10°	190	18°	182	26°	174
3°	197	11°	189	19°	181	27°	173
4°	196	12°	188	20°	180	28°	172
5°	195	13°	187	21°	179	29°	171
6°	194	14°	186	22°	178	30°	170
7°	193	15°	185	23°	177	31°	169
8°	192	16°	184	24°	176	32°	168

SI RIDUCE DI UN PUNTO PER LE POSIZIONI A SEGUIRE DAL 33° Classificato

- 898 a) Per tutte le fasi di recupero, accederanno alla fase successiva i primi tre classificati delle singole prove; I primi 2 (due) Classificati nelle qualifiche accedono direttamente alla Finale, dalle semifinali accedono in Finale i primi 4 classificati di ogni semifinale, il direttore di Gara, nel caso in cui i Concorrenti siano 11 o 12, può decidere di far disputare una unica semifinale composta dai Piloti Classificatasi dal 3° al 12° posto, i primi 8 Classificati completeranno la griglia dei 10 Finalisti (**vedi Tabella 5 a fine parag.**);
- 899 Gli automodelli dei Piloti, che acquisiranno il diritto di accedere in finale, verranno riconsegnati dagli incaricati delle verifiche tecniche, contemporaneamente tutti insieme al termine delle due semifinali.
- 89.10 Il Pilota che rinuncia o non si presenta a disputare una qualsiasi fase finale, non può sostituito da altro Pilota.
- 89.11 Per tutte le categorie, la durata della Finale può essere di massimo 45 minuti; le rimanenti fasi finali di recupero di minimo venti minuti.
- Prima della partenza della Finale, per ciascuna categoria, verrà eseguita la foto e la presentazione al pubblico dei Piloti finalisti da parte del Direttore di Gara. Durante la chiamata, il Pilota, dovrà salire sul palco e scegliersi il posto di maggiore preferenza per la sua guida. Successivamente, i Meccanici (o Meccanico) ad esso associati, dovranno occupare, ove possibile, la casella del a corsia dei box di rifornimento corrispondente e situata sotto al Pilota. (**Vedi Figura 6 sottostante**).

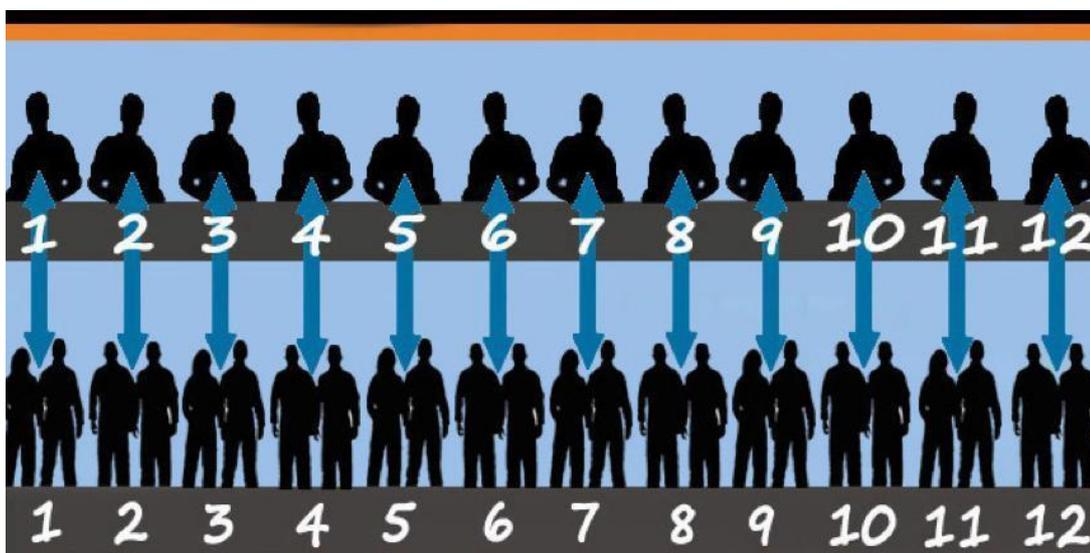


Figura 6 : Disposizione corretta dei Piloti e Meccanici

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

8.10 GARE DI COPPA ITALIA DI ZONA

- 8101 L'iscrizione alle 4 Prove del Campionato Regionale così come le gare non titolate, va eseguita entro e non oltre le ore 23:59 del 5° giorno precedente l'inizio della gara all'Organizzatore come da Appendice 9 RSN ACI. La quota di iscrizione per singola gara è fissata in € 25,00
- 8102 a) Ogni batteria dovrà disputare manche di qualifica;
b) La durata di ogni singola manche dovrà essere di quattro minuti. Per le modalità di esecuzione delle qualifiche si veda l'art. 8.9.4;
c) L'inizio della Prova di Campionato Regionale di norma deve essere fissato alle ore 9:30.
Al termine della manche di qualifica, si stilerà la classifica finale redatta tenendo conto della somma dei punteggi ottenuti come da art. 8.9.7.
- 8103 **FASI FINALI:**
a) Tutte le fasi finali compresa la Finale saranno composte da un massimo di dieci Piloti, salvo diversa decisione tecnica organizzativa del Direttore di Gara;
b) **Super Pole:** l'organizzazione della Super Pole, sulla base del numero dei Piloti partecipanti, è a discrezione del Responsabile Regionale. In caso contrario può decidere di ammettere in finale diretta i primi due Piloti di ciascuna categoria senza conseguire la Super Pole. Tuttavia, le modalità di esecuzione di una o l'altra circostanza devono essere comunicate prima dell'inizio della prima manche di qualifica;
I successivi quattordici Piloti della nuova classifica redatta dopo le prove di qualificazione (ed eventualmente dopo la Super Pole: il Pilota vincitore lascia la sua posizione, in una delle sue semifinali, vuota) accederanno direttamente alle due semifinali sulla base delle posizioni, pari e dispari, di detta classifica (Semifinale "A": Classificati dispari – Semifinale "B": Classificati pari);
Gli altri Piloti verranno ripartiti, con lo stesso criterio, nelle fasi finali di recupero previste;
Il Concorrente che rinuncia, e/o non si presenta, a disputare una qualsiasi fase finale non potrà essere sostituito da altro Concorrente;
I primi tre Piloti classificati di ogni fase finale di recupero accederanno alla fase finale successiva, mentre dalle due Semifinali accederanno alla finale i primi quattro classificati di ciascuna fase, come da esempio esplicativo della **tabella 5** alla fine di questo paragrafo.
L'ordine di disputa delle fasi finali è: prima la "B" a seguire la "A";
Dovranno essere svolte sempre le fasi di gara "A" e "B", distinte, anche nel caso in cui i Concorrenti totali per le due fasi sono meno di dodici.
La durata della Finale, per tutte le categorie, è di massimo trenta minuti; per le rimanenti fasi finali è di massimo venti minuti.
- 8104 La classifica finale della gara sarà stilata in base alle classifiche delle varie fasi finali disputate.

8.11 RECLAMO

- 8111 Solo i Concorrenti partecipanti alla gara possono presentare reclami e deve essere presentato al Direttore di Gara, o al Direttore di Gara aggiunto, oppure in loro assenza, anche momentanea, al Presidente del Collegio o al Giudice Unico
- 8112 I reclami possono riguardare :
a) L'Organizzazione;
b) La Direzione di gara;
c) Il proprio risultato cronometrico, solo quando si è in grado di presentare una prova (cronologico stampato con tempo/giri data e ora del a prova) che dimostri l'inesattezza del risultato emesso dalla Direzione Gara;
d) altri Concorrenti (per atti antisportivi o contrastanti con quanto previsto dal R. S. N. ACI 2018).
- 8113 I reclami vanno presentati per scritto al Direttore di Gara entro 8 minuti dalla pubblicazione dei risultati cronologici della fase di gara contro il quale si reclama e con una valida motivazione.
Il Collegio dei Commissari Sportivi o il Giudice Unico, nel caso sia trascorso il termine per proporre reclamo, possono rimettere in termini il concorrente decaduto per le ipotesi di caso fortuito, forza maggiore, ritardo incolpevole. Detta decisione deve essere affissa nell'albo di gara e da quel momento decorrere il nuovo termine per proporre il reclamo.
Decorsi tali termini, i medesimi atti o fatti non possono costituire causa di azione innanzi alla giustizia federale se non per atto di deferimento del Procuratore federale.
- 8114 Deve, a pena di irricevibilità, essere versato il deposito di € 80,00 fissata dalla Federazione sia per proporre il reclamo che per le spese delle eventuali verifiche tecniche.
Il reclamo del concorrente deve essere proposto per iscritto e firmato e deve contenere, a pena di irricevibilità, i seguenti elementi:
- gli elementi identificativi del ricorrente e degli eventuali soggetti nei cui confronti il ricorso è proposto o comunque controinteressati;
 - l'esposizione dei fatti;
 - l'indicazione dell'oggetto della domanda e dei provvedimenti richiesti;
 - l'indicazione dei motivi specifici su cui si fonda;
 - l'indicazione dei mezzi di prova di cui il ricorrente intende valersi;
 - la prova dell'avvenuto pagamento del contributo spese fissato dalla Giunta Sportiva per l'accesso ai servizi di giustizia.
 - l'indicazione del domicilio del reclamante presso il quale deve essere indirizzata ogni comunicazione o notifica, anche nell'eventuale fase di appello presso il TNA.
- Quando il concorrente è una persona giuridica è legittimato a proporre reclamo e preavviso di appello anche il conduttore che lo rappresenta durante tutta la manifestazione.
Per lo svolgimento dell'istruttoria il Collegio dei Commissari Sportivi (sempre in forma collegiale) o il Giudice Unico, agiranno nell'ambito e nel rispetto dei principi di massima celerità e piena concentrazione in un'unica sessione, utilizzando, per quanto compatibile con i principi sopraindicati, il procedimento innanzi agli Organi di Giustizia federali.
E' facoltà del Collegio dei Commissari Sportivi o del Giudice Unico, per il caso di verifiche tecniche che comportino smontaggio e rimontaggio di pezzi di altri concorrenti, stabilire a carico del reclamante un deposito a copertura di dette spese che verrà liquidata, a favore del concorrente sottoposto a verifica, nel il caso di rigetto del reclamo.

Nello svolgimento delle loro funzioni, il Collegio dei Commissari Sportivi ed il Giudice Unico non devono rispondere ad altri se non al Presidente della Federazione.

DECISIONI

Il Collegio dei Commissari Sportivi decide, sui reclami del concorrente o sull'esito di provvedimento d'ufficio, collegialmente a maggioranza di voti dei presenti, fatto salvo il caso in cui sia stato nominato un Giudice Unico.

Nei casi in cui il Collegio, per l'impedimento assoluto di uno dei commissari, sia chiamato a giudicare in numero pari, prevale il voto del Presidente (o di chi è delegato a tale funzione in caso di impedimento del presidente stesso) il cui giudizio è comunque vincolante in caso di disaccordo sull'interpretazione ed applicazione dei regolamenti. Nessuna decisione può essere presa da un solo Commissario. Le decisioni che rientrano nelle facoltà del Collegio dei Commissari Sportivi o del Giudice Unico devono essere prese sul posto, per iscritto e contenere:

- l'indicazione delle parti reclamante e reclamata con i relativi numeri e categoria di licenza sportiva;
- il riassunto dei fatti e motivi di reclamo;
- l'indicazione delle norme che si assumo violate;
- una compiuta motivazione delle ragioni per cui si è arrivati alla decisione di accoglimento o rigetto del reclamo. In caso di decisione di natura tecnica, alle decisioni devono essere allegati i verbali dei Commissari Tecnici.

Il Collegio dei Commissari Sportivi o il Giudice Unico possono utilizzare, a supporto delle decisioni, tutti i sistemi video o elettronici presenti sul posto.

Il Collegio dei Commissari Sportivi o il Giudice Unico devono curare che le sue decisioni siano portate tempestivamente a conoscenza degli interessati, con il mezzo più idoneo.

In caso di assenza dell'interessato, o di rifiuto di ricevere o ascoltare la decisione del Collegio dei Commissari Sportivi o il Giudice Unico, ha sempre valore di notifica la comunicazione effettuata mediante pubblicazione della decisione nell'albo ufficiale di gara.

Le decisioni del Collegio dei Commissari Sportivi o del Giudice Unico sono immediatamente esecutive se non sono appellate oppure se riguardano, anche in caso di appello, questioni relative alla sicurezza o alla ammissibilità delle vetture o all'irregolarità delle iscrizioni.

8.11.5 I reclami saranno esaminati immediatamente e comunque prima che inizi la prova successiva della fase di qualificazione o fase finale (A o B) alla quale il reclamo è riferito.

8.11.6 Se il reclamo non è accolto o se viene ritirato dopo essere stato presentato, il deposito cauzionale versato per la sua presentazione deve essere incamerato. Se è accolto parzialmente, il deposito deve essere restituito in parte. Se è accolto, il deposito deve essere restituito per intero.

Il deposito cauzionale versato per la presentazione del reclamo, se incamerato, è di pertinenza dell'ACI.

Se il reclamo viene accolto ma viene impugnato dal reclamato, il deposito cauzionale viene congelato fino a che la decisione sul reclamo non diventi definitiva.

Le spese di verifica sono a carico del reclamante se il reclamo non viene accolto e a carico del reclamato in caso contrario.

8.11.7 Per quanto non contemplato nel presente Capitolo 3.20 (RECLAMO), verrà applicato l'rsn_10ago2018 Capitolo XVIII.

NORME DISCIPLINARI VEDI REGOLAMENTO SPORTIVO NAZIONALE R.S.N ACI 2020

8.12.1 PREMIAZIONI

8.12.2 I vincitori di ogni tipo di gara iscritta a calendario ACI Sport, non hanno diritto legale ad alcun premio.

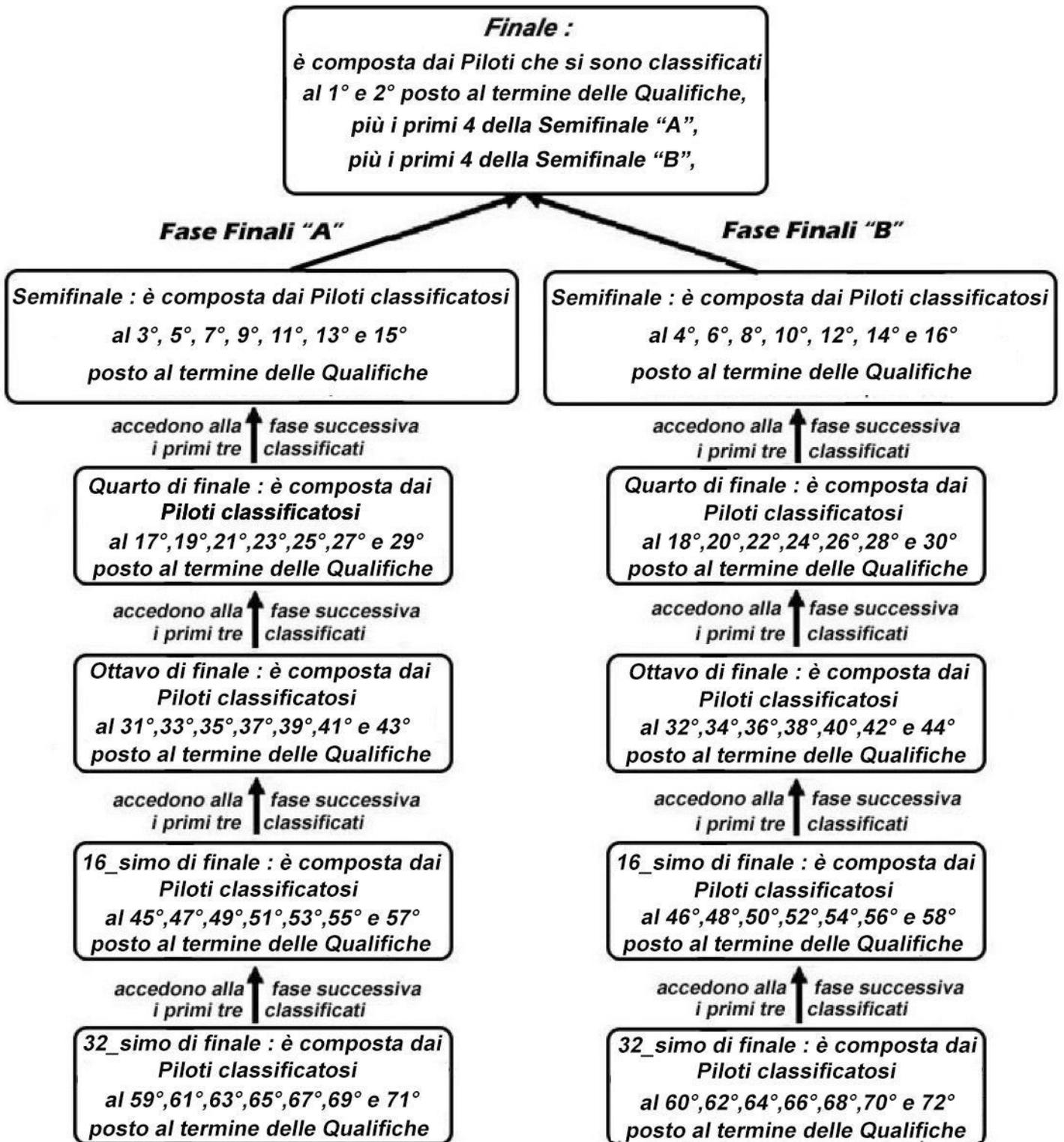
8.12.3 Sono tassativamente vietati premi in denaro, mentre, sono consentiti premi a carattere gastronomico o commerciale.

8.12.4 Nessun limite, invece, è previsto per premi d'onore quali trofei, targhe, coppe e medaglie, con l'obbligo, nelle gare Titolate Nazionali, Regionali di premiare i primi 10 Classificati **ed i primi tre tassativamente con COPPE**, dando però facoltà all'Organizzatore, ove il numero totale per Specialità e Categoria non raggiungesse i 30 Partecipanti, di premiare un Concorrente ogni tre.

8.12.5 In tutte le gare ACI Sport è assolutamente vietato abbinare lotterie e/o autorizzare scommesse imperniate sui risultati della gara.

8.12.6 Le premiazioni dei Concorrenti devono sempre avvenire immediatamente dopo l'ufficializzazione dei risultati.

Tabella 5 : Fasi Finali 1/8 GT Cardano



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