



# Automobile Club d'Italia SPORT

## ANTICIPAZIONE CONTENUTI NUOVO REGOLAMENTO DI SETTORE 2020 **9B - AUTOMODELLI 1/5 TOURING** ENTRY LEVEL "CLUB"

### 9.1. DEFINIZIONE

9.1.1 I modelli scala 1:5 devono essere una riproduzione in scala, completamente dettagliate, di vetture esistenti.

9.1.2 **Carrozzerie Omologate:** TUTTE quelle omologate ACI e/o EFRA.

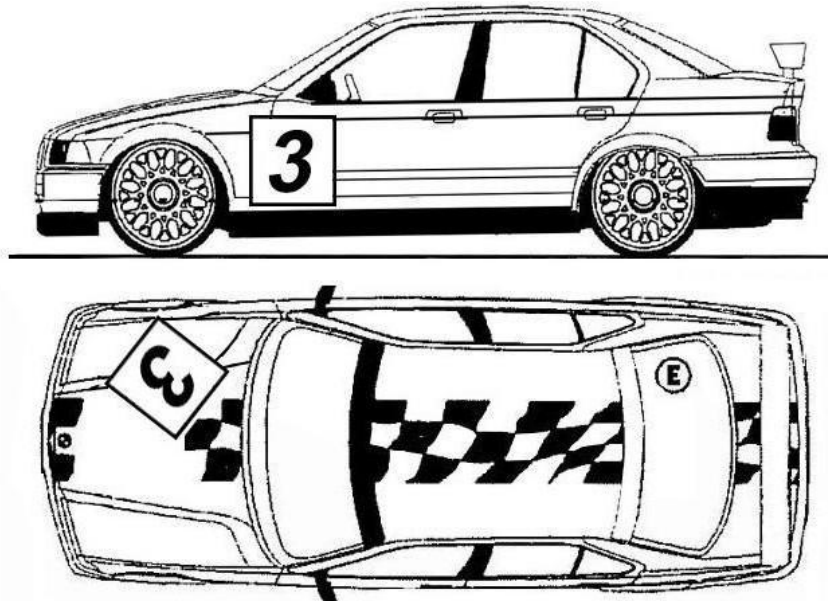
Il numero di omologazione EFRA deve essere inciso permanentemente ed essere in rilievo o stampato all'interno dello spazio normalmente impiegato per alloggiare la targa posteriore del modello.

9.1.3 **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, **vedi Figura 17 (in questa pagina)**, 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.

9.1.4 I numeri devono avere una altezza minima di 80 mm. devono essere stampati su una superficie bianca opaca (o giallo), tale da non innescare fenomeni di abbagliamento, di dimensioni pari ad almeno 70 mm x 9B8 mm. Non sono ammesse scritte all'interno del rettangolo bianco. I caratteri ammessi per la realizzazione dei numeri sono:

a) Avant-garde Gothic medium / demi / bold ;  
c) Futura Demi demi bold / bold;

b) DIN 1451 Traffic sign numbers;  
d) Times bold.



**Figura 17 :**

### **Posizione dei numeri di gara sulla carrozzeria dell' automodello 1/5**

#### 9.15 CARATTERISTICHE GENERALI

Le carrozzerie devono essere dimensionate in accordo al rapporto di scala 1:5.

a) Capacità massima serbatoio 700 cm<sup>3</sup>;

b) Peso minimo 8.500 g / massimo 11.000 g.

Il peso deve essere controllato con il modello in ordine di marcia, con serbatoio vuoto e con il transponder personale montato. Mentre, la capacità massima del serbatoio deve essere verificata prima dell'inizio delle varie Finali.

c) Passo ruota compreso tra i 460 e 510 mm.;

- d) Le sospensioni anteriori e posteriori (braccetti) e le relative spalline ed il salvaservo devono essere realizzate in materiale plastico.;
- e) Sono ammesse barre antirollio anteriori e posteriori realizzate in un unico pezzo;
- f) Telaio originale del costruttore fresato solo per l'alloggiamento delle viti di fissaggio del motore e per l'alloggiamento della corona del differenziale, non sono ammesse scanalature di alleggerimento, è vietato l'uso del carbonio;
- g) Piastra radio in materiale plastico oppure in alluminio;
- h) Ammortizzatori idraulici non regolabili dall'esterno.

## 9.1.6 CARROZZERIA

- 9.1.7 La carrozzeria deve essere saldamente fissata al telaio e deve coprire, al centro degli assi, il bordo esterno delle ruote nella vista dall'alto.
- 9.1.8 Non è permesso asportare il parabrezza.
- 9.1.9 I finestrini laterali ed il lunotto posteriore possono essere asportati per migliorare il raffreddamento del motore; Non è possibile aprire i finestrini laterali ed il lunotto con dei semplici fori; Non è possibile realizzare, nei finestrini laterali, dei convogliatori d'aria che orientino l'aria all'interno della carrozzeria.
- 9.1.10 La carrozzeria deve essere verniciata i finestrini laterali, il lunotto posteriore ed il parabrezza, devono rimanere trasparenti oppure oscurati.
- 9.1.11 Tutte le parti del modello devono rimanere all'interno della carrozzeria.
- 9.1.12 Solamente l'antenna della ricevente può estendersi all'esterno della carrozzeria.

## 9.1.13 PARAU RTI

- Un paraurti anteriore deve essere montato sul telaio.
- 9.1.14 Il materiale impiegato per la costruzione del paraurti deve essere flessibile, come il PU-RIM od altro materiale morbido, (non obbligatorio), come quelli impiegati in scala 1:1 per assorbire l'energia d'urto.
- 9.1.15 In nessuno modo parti di materiale non flessibile, impiegati per il montaggio del a carrozzeria, possono sporgere dalla carrozzeria più di 10 mm.

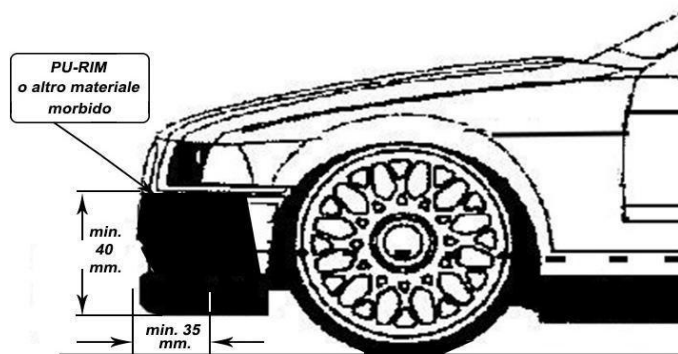


Figura 21 :Dimensioni generali del paraurti di una 1/5 TC

## 9.2 ALIMENTAZIONE / ENERGIA

### 9.2.1 CARBURANTE

- Il solo carburante ammesso è benzina, da acquistare ai distributori di benzina limitrofi all'impianto dove si svolge la gara. Carburanti quali "Avgas", miscele speciali "Racing Fuel" e simili sono assolutamente proibiti. L'unico additivo permesso in soluzione è l'olio lubrificante, che deve essere del tipo prodotto in serie per motori a due tempi. Contenitori sigillati di tale olio e benzina possono essere richiesti per le verifiche.
- 9.2.2 Se un Organizzatore è in grado di fornire la benzina in pista, tutti i Concorrenti devono impiegare quella benzina. Il prezzo della benzina eventualmente fornita dall'Organizzazione non deve superare del 5% quello della benzina acquistabile presso i distributori stradali.
  - 9.2.3 Controlli del carburante possono essere fatti, in modo casuale, durante la gara.
  - 9.2.4 Se ad un controllo il carburante viene riscontrato di tipo non permesso il Pilota verrà immediatamente squalificato dalla gara e deferito alla Commissione Disciplinare dell'ACI.
  - 9.2.5 Se un Organizzatore è in grado di fornire la benzina in pista, tutti i Concorrenti devono impiegare quella benzina. Il prezzo della benzina eventualmente fornita dall'Organizzazione non deve superare del 5% quello della benzina acquistabile presso i distributori stradali.
  - 9.2.6 Controlli del carburante possono essere fatti, in modo casuale, durante la gara.
  - 9.2.7 Se ad un controllo il carburante viene riscontrato di tipo non permesso il Pilota verrà immediatamente squalificato dalla gara e deferito alla Commissione Disciplinare dell'ACI.
  - 9.2.8 Un tester per il controllo della benzina può essere disponibile durante la manifestazione per il controllo del carburante da parte dei Concorrenti.
  - 9.2.9 Ogni reclamo circa il carburante deve essere presentato in forma scritta ed accompagnato da un deposito cauzionale pari a € 500,00.
  - 9.2.10 **Distributori benzina autorizzati:** alla chiusura delle iscrizioni il Responsabile Nazionale di settore comunicherà i distributori di benzina, limitrofi alla pista, dove rifornirsi per poter eseguire, durante la gara, controlli a campione.

### 9.3 PROPULSIONE

#### 9.3.1 MOTORE

Il motore, di tipo a pistone alternativo monocilindrico, è ammesso SOLO l'avviamento a strappo, a due od a quattro, tempi con cilindrata massima di ventitre cm<sup>3</sup>.

9.3.2 Il carburatore deve essere dotato di un filtro aria.

9.3.3 L'ingresso dell'aria di aspirazione è **limitato a 10 mm.** con l'uso di un'apposita flangia, da posizionare sopra al carburatore per una facile ispezione in fase di verifica tecnica.

#### 9.3.4 COMPLESSO DI SCARICO / RIDUZIONE DEL RUMORE

Il massimo livello del rumore emesso non può superare gli 81 dBA con lo strumento posizionato a 10 metri dal modello e ad 1 metro di altezza dal piano della pista.

9.3.5 Il Direttore di Gara può decidere di effettuare la misurazione in altro modo, purché il risultato finale sia lo stesso.

9.3.6 Se un modello emette una rumorosità media inferiore od uguale ad 83 dBA per più di dieci giri consecutivi il Concorrente sarà avvisato dal Direttore di Gara al fine di sistemare l'impianto di scarico. Mentre, se durante una qualsivoglia sessione di gara (qualifica o fasi finali) il complesso di scarico del modello dovesse superare di oltre +3 dBA la soglia del valore massimo spetta al Direttore di Gara decidere il tipo di sanzione da applicare decidendo altresì se il modello può continuare a gareggiare.

9.3.7 Il motore deve essere munito dell'air-box originale in dotazione standard al motore ed applicato al carburatore per ridurre la rumorosità dell'aspirazione.

9.3.8 La marmitta di scarico deve essere quella fornita dal produttore del motore, oppure marmitte a due camere.

9.3.9 Il diametro interno massimo del terminale di scarico non può essere superiore ai 13,00 mm.

9.3.10 Tutto il complesso di scarico deve rimanere all'interno della carrozzeria con l'eccezione del terminale di scarico che può sporgere non più di 10 mm + 10% di tolleranza.

9.3.11 Nella carrozzeria, nel punto di fuoriuscita del terminale di scarico, può essere praticato un foro con diametro al massimo 20 mm. più grande del diametro del terminale di scarico.

### 9.4 TRASMISSIONE / FRENI

9.4.1 E' permessa solo la trasmissione posteriore (2WD rear-wheel drive). Trasmissione sul solo asse posteriore con ingranaggi di modulo 1,5 (il modulo 1 è vietato). Tutti gli ingranaggi di marcia devono essere a denti dritti.

9.4.2 Non è permesso l'uso di una trasmissione a rapporto variabile.

9.4.3 L'automodello deve essere munito di una frizione e di freno (sono ammessi sistemi frenanti sia meccanici che idraulici su due o su quattro ruote) che sia in grado di mantenerlo fermo anche col motore in moto.

9.4.4 E' ammessa la cassa differenziale in alluminio. Sono vietati differenziali autobloccanti o regolabili.

9.4.5 E' ammesso l'uso di frizioni a 2 ceppi NON regolabili, materiale dei ceppi e durezza delle molle LIBERI.

### 9.5 RUOTE, GOMME

#### 9.5.1 GOMME

a) Diametro esterno del disco max 107,00 mm;

b) Disco + Gomma diametro max 136,00 mm;

c) Disco + Gomma larghezza – anteriore max 75,00 mm;

d) Disco + Gomma larghezza – posteriore max 80,00 mm.

9.5.2 Le gomme devono essere nere e di tipo semi-pneumatico.

9.5.3 Il disegno del profilo delle gomme è libero.

9.5.4 Non sono permesse gomme in spugna.

9.5.5 Non è permesso, per migliorare l'aderenza, trattare chimicamente od aggiungere additivi alle gomme all'interno dell'impianto.

L'utilizzo delle gomme sarà libero per quanto riguarda la miscela e la marca, ma limitato nelle quantità.

Per tutte le gare ACI, titolate e non titolate, categoria 1/5, il regime del parco chiuso verrà deciso dal Direttore di Gara se applicarlo o meno.

Per i turni di qualifiche previsti, si potranno utilizzare al massimo 2 treni di gomme i quali dovranno essere punzonati unitamente all'automodello. Per le finali, 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 MESCOLO, punzonate dalla Direzione Gara, provvedendo alla restituzione di quelle "ritirate" a fine gara.

a) Durante tutte le fasi di gara potranno essere effettuati delle verifiche.

b) Se ad un Concorrente, durante un controllo, gli viene constatato che sta usando gomme non punzonate sarà squalificato immediatamente dalla gara e sarà deferito all'ACI.

c) **Sostituzione Ruota Danneggiata:** se una ruota si danneggia (e.g.: rottura del cerchione/razze, scollamento, ecc.), durante i 3 minuti alla partenza, il Direttore di Gara, stimata l'entità del danno, potrà concedere la sostituzione della ruota danneggiata (solo se è nuova).

d) Non sono permesse sostituzioni di ruote durante le fasi di gara (qualifiche e finali).

Se in una Finale è stata chiesta la sospensione tecnica, il Pilota potrà chiedere la sostituzione della ruota (solo se è nuova) anche nei tre minuti al via dopo alla Sospensione Tecnica;

e) Non è permesso sostituire la ruota/e danneggiata/danneggiate durante lo svolgimento delle manche di qualifica.

### 9.6 PARTI ELETTRICHE / ELETTRONICA

9.6.1 La posizione dell'interruttore che interrompe l'accensione va posizionata sulla carrozzeria e segnalata da una "E" (alta 20 mm.), in un cerchio rosso, **vedi figura 23 sottostante a questo articolo.**



**Figura 23 : Adesivo segnalazione interruttore**

9.6.2 Nessun altro sistema elettronico od idraulico è permesso ad eccezione di un failsafe elettronico tarato in modo da fermare il modello in caso di perdita del segnale ed un sistema di frenatura idraulico.

9.6.3 Nessuna altra funzione ad eccezione dello sterzo e dell'acceleratore / freno può essere gestita via radio dal Pilota.

## 9.7 CATEGORIE DI PILOTI

9.7.1 **Categoria Pilota unica** : Licenza ACI Pilota minima richiesta : **Concorrente /Conduttore "CLUB"** .

9.7.2 I Piloti "EXPERT" di qualsiasi categoria di auto modelli (Pista ed Off Road) possono partecipare, **ma fuori Classifica del Campionato**, ed in batteria separata e finali separate

## 9.8 GARA NAZIONALE

### **PROCEDURA e CLASSIFICA FINALE DEL CAMPIONATO ITALIANO : vedi capitolo 3.21.5**

9.8.1 L'Automobile Club d'Italia è titolare delle assegnazioni dei Titoli di Campionato Italiano, Coppa d'Italia, Coppa Italia di Zona, Trofeo Nazionale, Coppa Internazionale d'Italia.

9.8.2 Il Programma di Gara verrà pubblicato alla chiusura delle iscrizioni e redatto in base al numero dei Piloti iscritti alla manifestazione; ogni batteria dovrà disputare quattro manche di qualificazione, la durata di ogni singola manche sarà di dieci minuti, il Direttore di gara, può decidere l'eventuale riduzione delle manche da disputarsi, ma tale riduzione non può portare alla disputa di un numero di manche inferiore a due. La partenza delle batterie di qualificazione viene effettuata con il sistema "Flying Start". Il tracciato verrà aperto 3 minuti prima del "via". Con sistema sonoro verranno annunciati i seguenti tempi: "2 minuti alla partenza", "1 minuto alla partenza", "30 secondi alla partenza", "10 secondi alla partenza".

L'annuncio "via al tempo" indicherà che la batteria di qualificazione è partita.

Durata delle fasi

a) Qualifiche: 10 minuti (più l'ultimo giro ed il tempo dell'ultimo giro);

b) Finali: da 15 minuti.

9.8.3. Viene utilizzata la griglia di partenza stile "EFRA".

### 9.8.4 FORMAT GARA

Al termine delle qualifiche sulla base della classifica finale, si procederà nel seguente modo :

I concorrenti classificatisi dal 1° al 10° posto saranno inseriti nella FINALE "A";

I concorrenti classificatisi dal 11° al 20° posto saranno inseriti nella FINALE "B";

I concorrenti classificatisi dal 21° al 30° posto saranno inseriti nella FINALE "C";

e così via di seguito si formeranno tante finali in base al numero di partecipanti incrementando la lettera "D", "E" "F" ECC. identificativa della Finale.

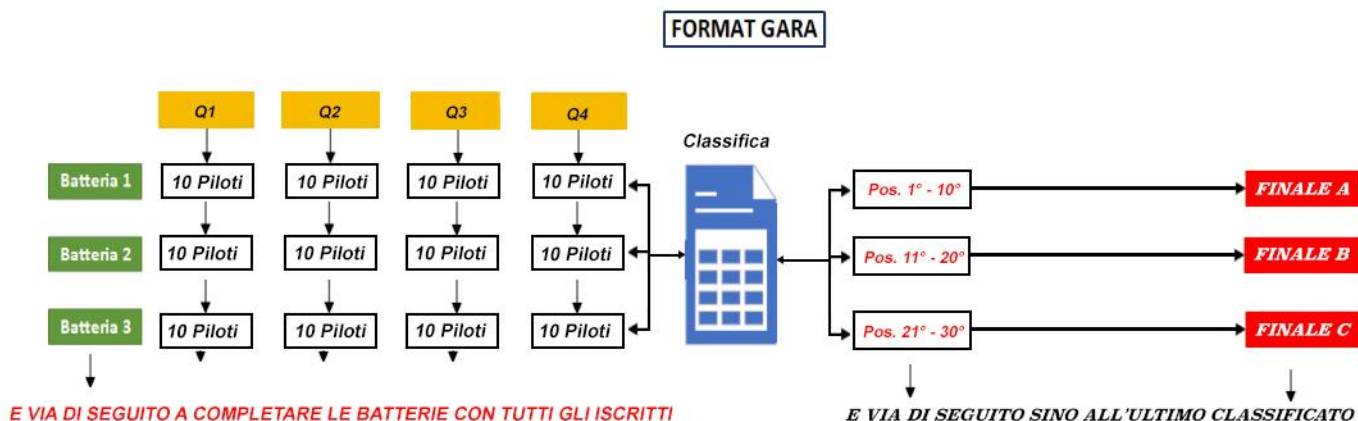
Si disputeranno due Finali da 15 minuti per ogni lettera, tra la prima trince di Finali e la seconda vi saranno almeno 15 minuti di sosta. Al termine delle due Finali, verrà stilata la classifica FINALE della gara, in base, al maggior numero di giri e miglior tempo sommando i giri ed il tempo delle due finali di tutte le finali disputate ("A", "B" "C" ecc. ecc.).

Esempio:

il concorrente Caio, componente della Finale "A" ha compiuto nella sua prima Finale 15 giri in 15,10,20 e nella seconda 16 giri in 15,15,25, la sua classifica finale sarà 31 giri in 30,25,45,

il concorrente Tizio, componente della Finale "E" ha compiuto nella sua prima Finale 15 giri in 15,00,10 e nella seconda 16 giri in 15,15,25, la sua classifica finale sarà 31 giri in 30,15,35,

in base a questi risultati ottenuto il concorrente Tizio si classificherà prima del concorrente Caio anche se non proveniente dalla Finale "A"



9.8.5 Non si può girare con il modello in aree che non siano la pista o la pista di scorrimento dei boxes (pit lane).

9.8.6 **Rifornimento:** non è permesso, in tutte le fasi di gara, effettuare il rifornimento. Il non rispetto di questa norma comporta la squalifica dalla fase di gara e retrocessione all'ultimo posto della specifica fase di gara e zero giri.

9.8.7 In caso di incidente verrà esposta una bandiera GIALLA (alla bandiera gialla può essere aggiunta una segnalazione acustica) o i Piloti verranno avvisati con una comunicazione verbale eseguita dal Direttore di Gara.

9.8.8 Per tutto il tempo di esposizione della "bandiera gialla" non è possibile effettuare sorpassi ed i modelli devono essere rallentati in modo da permetterne l'immediato arresto. Il mancato rispetto di detta norma comporterà la perdita di un giro ed una ammonizione con diffida.

9.8.9 La gara potrà riprendere dopo l'esposizione della bandiera VERDE e l'annuncio ufficiale di "pista libera".

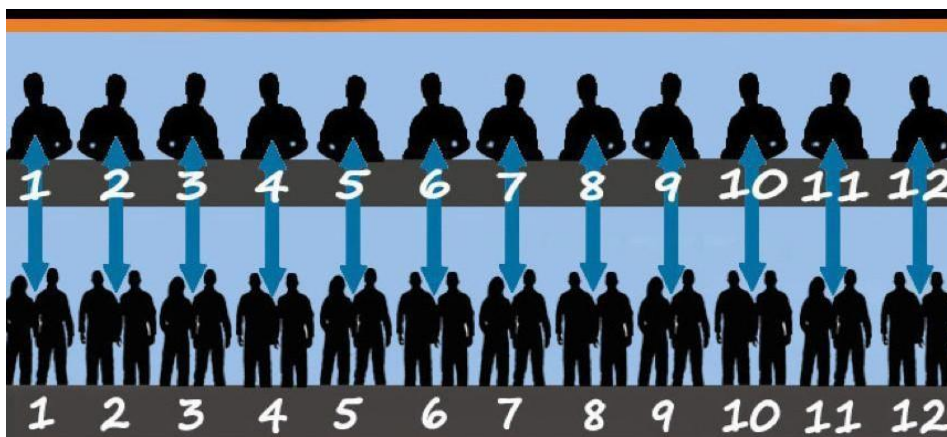
9.8.10 Le bandiere dovranno essere esposte in modo tale che siano chiaramente visibili a tutti i Piloti oppure, con segnalazioni acustiche che devono essere chiaramente udibili dai Piloti e Meccanici.

9.8.11 Non sono previsti raccoglitori durante le qualifiche ed in tutte le fasi finali, compresa la Finale.

9.8.12 a) Il Meccanico è autorizzato ad entrare in pista per recuperare il modello del suo Pilota durante ogni fase di gara



- (Prove Controllate, Qualificazioni e Fasi Finali);
- b) Il Meccanico può riavviare consecutivamente il motore in pista per un massimo di tre volte, ma non effettuare riparazioni in loco;
  - c) Durante l'intervento, in pista, il Meccanico deve prestare molta attenzione a non disturbare, con la sua presenza, gli altri modelli in gara;
  - d) Il Meccanico, durante tutte le fasi di gara (Prove Controllate, Qualificazioni e Fasi Finali), deve indossare un giubbino catarifrangente per essere meglio individuato dai Piloti mentre transita in pista.
- 9.8.13 Meccanici che entrassero in pista per recuperare il modello, da zone esterne alla corsia dei boxes penalizzano il modello recuperato. La penalizzazione può essere applicata in forma di uno "stop and go" o di perdita di un giro, il Direttore di Gara informerà il Pilota sul tipo di penalità comminata.
- 9.8.14 Il modello viene (per assurdo) recuperato da uno spettatore, per evitare una penalizzazione, dovrà rimanere fermo sino a quando non sarà stato toccato dal Meccanico del modello recuperato.
- 9.8.15 La durata di uno "stop and go" potrà essere decisa, di volta in volta, dal Direttore di Gara e comunicata ai Piloti durante il briefing prima del 'inizio della prima manche di qualificazione.  
Non è permesso cambiare la durata dello "stop and go" durante la gara.
- 9.8.16 Tre penalizzazioni di "stop and go" comportano per il Pilota l'automatica squalifica (Bandiera NERA).
- 9.8.17 NUMERO DI PILOTI**  
Qualifiche: 10 – 15 Piloti se la pista e le strutture lo permettono;
- 9.8.18 PROCEDURE DI PARTENZA**
- a) Tutte le auto che non riescono ad allinearsi in griglia entro i sessanta secondi, partiranno dalla pit-line in coda ai modelli regolarmente schierati e partiti;



**Figura 6 : Disposizione corretta dei Piloti e Meccanici**

**9.8.19 ISPEZIONI VERIFICHE TECNICHE – PROVE LIBERE - RIFORNIMENTO**

Prima di ogni manifestazione ufficiale, il modello deve essere sottoposto alle verifiche tecniche che comprendono:

- a) un esame delle condizioni meccaniche del modello;
  - b) le dimensioni;
  - c) il peso;
  - d) punzonature (serbatoio, motori, telaio e spoiler posteriore) e gomme;
- 9.8.20 In ogni caso il Pilota e solo lui è responsabile del fatto che il modello sia conforme alle norme previste dal Regolamento vigente al momento della presentazione e per tutta la durata della gara.
- 9.8.21 Se un modello viene riscontrato non corrispondente al Regolamento Tecnico vigente durante le qualifiche, le semifinali o la Finale, i risultati ottenuti vengono cancellati ed il modello sarà trattenuto per ispezione tecnica sino a quando i risultati saranno nuovamente pubblicati e sarà scaduto il termine previsto per la presentazione dei reclami.
- 9.8.22 **Prove Libere Cronometrate 1/5** : per la composizione delle batterie di qualifica definitive, nelle Prove di Campionato Italiano, verranno svolte, un minimo di uno ed un massimo di due sessioni di Prove Libere Cronometrate per categoria, di ciascuna batteria, e per ogni categoria, è di cinque minuti. La classifica, riguardante ciascuna categoria, verrà eseguita prendendo i tre migliori giri consecutivi realizzati da ciascun Pilota in una delle due ((o una) manche delle Prove Cronometrate.
- 9.91 Il Concorrente che rinuncia o non si presenta a disputare la Finale in cui si è classificato, non potrà essere sostituito da altro Concorrente.
- 9.92 **Rifornimento**: non è permesso, in tutte le fasi di gara, effettuare il rifornimento. Il non rispetto di questa norma comporta la squalifica dalla fase di gara e la retrocessione all'ultimo posto della specifica fase di gara, con zero giri.
- 9.93 La classifica finale della gara sarà stilata in base alle somme dei giri/tempo delle due FINALI (A-B-C-D-E ecc.).
- 9.94 Non essendoci il servizio raccolta degli automodelli, la gara si può effettuare anche con solo 2 Piloti.
- 9.10 RECLAMO**
- 9.10.1 Solo i Concorrenti partecipanti alla gara possono presentare reclami e deve essere presentato al Direttore di Gara, oppure in loro assenza, anche momentanea, al Giudice Unico
- 9.10.2 I reclami possono riguardare:
- a) L'Organizzazione;
  - b) La Direzione di gara;
  - c) Il proprio risultato cronometrico, solo quando si è in grado di presentare una prova (cronologico stampato con tempo/giri data e ora della prova) che dimostri l'inesattezza del risultato emesso dalla Direzione Gara;
  - d) altri Concorrenti (per atti antisportivi o contrastanti con quanto previsto dal R. S. N. ACI2018).
- 9.10.3 I reclami vanno presentati per scritto al Direttore di Gara entro 8 minuti dalla pubblicazione dei risultati cronologici della fase di gara contro il quale si reclama e con una valida motivazione.

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.

9.10.4 Deve, a pena di irricevibilità, essere versato il deposito di € 80,00 fissata dalla Federazione sia per proporre il reclamo che per le spese delle eventuali verifiche tecniche.

Il reclamo del concorrente deve essere proposto per iscritto e firmato e deve contenere, a pena di irricevibilità, i seguenti elementi:

- gli elementi identificativi del ricorrente e degli eventuali soggetti nei cui confronti il ricorso è proposto o comunque controinteressati;
- l'esposizione dei fatti;
- l'indicazione dell'oggetto della domanda e dei provvedimenti richiesti;
- l'indicazione dei motivi specifici su cui si fonda;
- l'indicazione dei mezzi di prova di cui il ricorrente intende valersi;
- la prova dell'avvenuto pagamento del contributo spese fissato dalla giunta Sportiva per l'accesso ai servizi di giustizia.
- l'indicazione del domicilio del reclamante presso il quale deve essere indirizzata ogni comunicazione o notifica.

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.

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.

9.10.5 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.

9.10.6 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.

9.10.7 Per quanto non contemplato nel presente Capitolo 3.20 (reclamo), verrà applicato l'RSN\_10 ago 2018 Capitolo XVIII.

### **TABELLA RIASSUNTIVA DELLE CARATTERISTICHE DEL MATERIALE CONSENTITO PER GLI AUTOMODELLI 1/5 ENTRY LEVEL "CLUB"**

<b>Denominazione parte</b>	<b>Materiale</b>	<b>Ammissibilità</b>	<b>Note</b>
Pianale	Lega alluminio	SI	Standard
Cassa differenziale	Plastica	SI	Standard
<i>Cassa differenziale</i>	<i>Lega alluminio</i>	<i>SI</i>	<i>Optional</i>
Piastra radio	Plastica	SI	Standard
<i>Piastra radio</i>	<i>Lega alluminio</i>	<i>SI</i>	<i>Optional</i>
Braccio sospensione	Plastica	SI	Standard
Spalla fissaggio sospensione	Plastica	SI	Standard
Salvaservo	Plastica	SI	Standard
Marmitta	Acciaio - Alluminio	SI	A due camere
Barra antirollio	Acciaio	SI	In pezzo unico