



RDS ACCELERAZIONE 2026

GARE NON TITOLATE INTERNAZ. O NAZ. ENPEA

NORME GENERALI

ART. 1 – DEFINIZIONE

Una gara di Accelerazione è una prova di regolarità disputata tra due Conduuttori, ciascuno su una propria vettura, su un percorso rettilineo, con partenza da fermo, in un tempo e in una distanza prestabiliti.

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

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

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

Lo svolgimento della gara comporta una serie regolamentata di confronti “testa a testa” fra due Conduuttori, con rilevamento degli E.T. registrati da ciascuno.

La responsabilità in merito all’efficienza ed al funzionamento della vettura compete al suo proprietario e/o pilota.

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

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

ART. 2 – CALENDARIO

L’intervallo minimo di distanziamento fra due gare consecutive è pari a due settimane.

ART. 3 – CONDUTTORI AMMESSI – LICENZE ED ABBIGLIAMENTO DI SICUREZZA

Sono ammessi a partecipare in qualità di Concorrenti e Conduuttori i titolari di licenza ACI Sport in corso di validità ed i titolari di licenze rilasciate da una qualsiasi Federazione Sportiva Nazionale straniera.

Per i Concorrenti e Conduuttori titolari di licenza ACI Sport, il grado minimo di licenza in funzione della categoria e della classe a cui appartiene la vettura utilizzata è il seguente:

- Categoria E.T. SPORTSMAN:
 - vetture di derivazione “stradale” di cui all’Art. 1.1.1 del Regolamento Tecnico Accelerazione: licenza Regolarità
 - vetture di altra tipologia di cui all’Art. 1.1.3 del Regolamento Tecnico Accelerazione: licenza Nazionale D Italia Circuit/Road ~~per le vetture che confluiscono in A3, A2 e A1, licenza Nazionale D Circuit/Road per le vetture che confluiscono in A0~~
- Categoria E.T. PRO: licenza Nazionale D Italia Circuit/Road
- Categoria E.T. SUPER: licenza Nazionale D Italia Circuit/Road

La tipologia di abbigliamento di sicurezza che i Conduuttori devono utilizzare è indicata all’Art. 3 del Regolamento Tecnico e di Sicurezza Accelerazione.

ART. 4 – UFFICIALI DI GARA

Lo staff degli Ufficiali di Gara deve essere almeno composto dalle seguenti figure:

- un Direttore di Gara, scelto dall’Organizzatore
- un Ispettore alla Sicurezza, nominato da ACI
- un Addetto alla Sicurezza, scelto dall’Organizzatore
- un Giudice Unico o un Collegio dei Commissari Sportivi, nominati da ACI
- un Commissario Tecnico Delegato, nominato da ACI
- un congruo numero di Commissari Tecnici, nominati da ACI
- un Segretario di Manifestazione, scelto dall’Organizzatore
- un Verificatore Sportivo, scelto dall’Organizzatore
- uno Starter, scelto dall’Organizzatore
- un congruo numero di Commissari di Percorso, scelti dall’Organizzatore
- una equipe per la gestione dell’impianto di rilevamento dei tempi, scelta dall’Organizzatore

ART. 5 – VETTURE AMMESSE E SUDDIVISIONE IN CLASSI

Le vetture ammesse alle gare di Accelerazione sono suddivise nelle categorie E.T. SPORTSMAN, E.T. PRO e E.T. SUPER. Per ciascuna di queste categorie sono previste le seguenti classi:

Categoria E.T. SPORTSMAN

Classi	1/8 DI MIGLIO	1/4 DI MIGLIO
A3 (1)	≥ 8.60 Bracket	≥ 14.00 Bracket
A2 (1)	da 8.00 a 8.59 Bracket	13.00 Indice
A1 (2)	da 7.50 a 7.99 Bracket	12.00 Indice
A0 (2)	da 7.00 a 7.49 Bracket	da 11.00 a 11.99 Bracket

- (1) Se gli iscritti in ciascuna di queste classi sono meno di 4, l'Organizzatore può accorparli in un'unica classe a bracket da 13.00 secondi o più.
(2) Se gli iscritti in ciascuna di queste classi sono meno di 4, l'Organizzatore può accorparli in un'unica classe a indice da 11.00 a 12.99 secondi

Categoria E.T. PRO

Classi	1/8 DI MIGLIO	1/4 DI MIGLIO
PRO ET	da 5.70 a 7.49 Bracket	da 09.00 a 11.99 Bracket
SUPER PRO ET	da 4.40 a 5.69 Bracket	da 07.00 a 08.99 Bracket

Categoria E.T. SUPER

Classi	1/8 DI MIGLIO	1/4 DI MIGLIO
SUPER GAS		9.90 Indice
SUPER COMP		8.90 Indice

Per le prescrizioni tecniche e di sicurezza di ciascuna categoria si rimanda all'Art. 1 del Regolamento Tecnico e di Sicurezza Accelerazione.

In base alla classe di appartenenza della vettura deve essere assegnata la seguente numerazione:

- dal numero 100 al 199 A1
- dal numero 200 al 299 A2
- dal numero 300 al 399 A3
- dal numero 400 al 499 SUPER GAS
- dal numero 500 al 599 A0
- dal numero 600 al 699 PRO ET
- dal numero 700 al 799 SUPER PRO ET
- dal numero 800 al 899 SUPER COMP

ART. 6 – TRACCIATI

Si applicano le norme di sicurezza stabilite da ACI.

L'omologazione del tracciato è di tipo nazionale, viene rilasciata da un Ispettore preventivamente incaricato dall'ACI ed ha durata triennale con obbligo di ispezione annuale.

Per richiedere l'omologazione, l'Organizzatore deve fare richiesta di ispezione almeno sessanta giorni prima della gara, inviando una planimetria dettagliata in scala almeno 1:1000 in cui siano riportati tutti gli apprestamenti di sicurezza previsti dalla normativa in vigore, una relazione tecnica del percorso di gara firmata da un Tecnico iscritto ad un ordine professionale, il Piano di Sicurezza e l'Ordine di Servizio della manifestazione ed il Piano di Emergenza Sanitaria approvato dal Medico Federale Regionale. L'Ispettore incaricato deve obbligatoriamente essere presente in tutte le competizioni, al fine di verificare il rispetto delle misure di sicurezza previste per il percorso di gara, con facoltà di intervento sul Direttore di Gara. L'Organizzatore, il Direttore di Gara e l'Addetto alla Sicurezza (che può essere anche il DG o un Ufficiale di Gara designato in tal senso) sono tenuti a posare in opera efficacemente i sistemi di sicurezza attiva e passiva previsti.

ART. 6.1 – TRACCIATO DI GARA

I tracciati delle gare di accelerazione sono rettilinei con lunghezza pari a 1/8 o 1/4 di miglio e con larghezza costante pari ad almeno 11 metri da cui ricavare due corsie affiancate aventi una larghezza costante di almeno 4,5 metri, al cui lato esterno deve essere prevista una banchina avente una larghezza di almeno 1 metro.

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

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

Lungo il tracciato devono essere posizionate fotocellule come indicato di seguito:

- in corrispondenza della linea di partenza, collocate ad un'altezza di 2 pollici (5 cm) dal manto stradale
- a 60 piedi (18,28 m) della linea di partenza, collocate ad un'altezza di 10 pollici (25,4 cm) dal manto stradale
- a 594 piedi (181 m) della linea di partenza, collocate ad un'altezza di 6 pollici (15,2 cm) dal manto stradale
- a 660 piedi (201,16 m – traguardo per 1/8 di miglio) collocate ad un'altezza di 6 pollici (15,2 cm) dal manto stradale
- a 1254 piedi (382,21 m) collocate ad un'altezza di 6 pollici (15,2 cm) dal manto stradale
- a 1320 piedi (402,33 m – traguardo per 1/4 di miglio) collocate ad un'altezza di 6 pollici (15,2 cm) dal manto stradale

ART. 6.1.1 – SPAZIO DI DECELERAZIONE

Dopo la linea del traguardo deve essere previsto uno spazio di decelerazione libero da ogni ostacolo ed avente lunghezza variabile in funzione delle classi ammesse alla gara.

Classi ammesse:

- A3, A2, A1:
almeno 120 metri per percorsi da 1/8 di miglio o 250 metri per percorsi da 1/4 di miglio
- A3, A2, A1, A0 e PRO ET:
almeno 200 metri per percorsi da 1/8 di miglio o 400 metri per percorsi da 1/4 di miglio
- A3, A2, A1, A0, PRO ET, SUPER PRO ET, SUPER GAS e SUPER COMP:
almeno 225 metri per percorsi da 1/8 di miglio o 450 metri per percorsi da 1/4 di miglio

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

ART. 6.1.2 – DELIMITAZIONE DEGLI SPAZI NELLA ZONA DI ALLINEAMENTO E PARTENZA

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

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

ART. 6.1.3 – SICUREZZA DEL PUBBLICO

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

ART. 6.1.4 – Paddock

La zona destinata alla sosta delle vetture deve essere sufficientemente ampia per garantire adeguati spazi di lavoro per i meccanici e di parcheggio per i mezzi di assistenza. Può essere accessibile al pubblico.

Si raccomanda di prevedere un sistema per trasmettere avvisi ai Concorrenti (es. orari di ingresso in pista, ecc.).

ART. 6.1.5 – ZONA INGRESSO PISTA

La zona di ingresso pista deve essere chiaramente delimitata a cura dell'Organizzatore mediante transenne o altro, deve essere sorvegliata da Ufficiali di Gara e non può essere occupata, attraversata o usata dagli spettatori quando è in corso di svolgimento qualsiasi fase della competizione.

ART. 7 – TIPOLOGIE DI COMPETIZIONI

ART. 7.1 – COMPETIZIONE A BRACKET

È una gara di precisione articolata su Prove Ufficiali (definite anche Qualifiche), Eliminatorie, Semifinali e Finali.

In questo tipo di competizione, due Conducenti con veicoli aventi livelli di prestazione diversi possono confrontarsi su una base paritaria scegliendo il tempo che intendono realizzare e dichiarandolo in fase di iscrizione alla competizione come T.D. (*Dial-in Time* - Tempo Dichiarato), espresso in secondi e centesimi di secondo.

Sul lato sinistro delle vetture i Conducenti devono collocare, in posizione ben visibile, l'apposita tabella (Et Dial-in boards) contenente l'indicazione del proprio T.D.; qualora il Conducente non fosse in possesso di tale tabella, è concesso utilizzare un foglio di carta bianco in formato A4 con le scritte ben leggibili.

Nella zona di allineamento che precede la linea di partenza, il T.D. deve poter essere visualizzato dai Conducenti su appositi tabelloni luminosi posizionati sul bordo del tracciato. In caso di discrepanza fra il T.D. visualizzato e quello scelto, è facoltà del Conducente, anche attraverso il personale del proprio staff, comunicare l'errore ad un addetto della Direzione Gara affinché la procedura di partenza venga sospesa. Una volta dato il via alle procedure automatiche di partenza, l'eventuale errore non è invece più contestabile.

In qualunque momento della competizione è data facoltà al Conducente di variare il T.D., ma esso non può mai essere inferiore al tempo minimo della propria classe di appartenenza. La variazione del T.D. deve essere comunicata ad un addetto della Direzione Gara prima che la vettura acceda alla zona di burnout.

La classe può invece essere variata solo **una volta nel corso della competizione ed il cambio deve avvenire entro il termine l'inizio dell'ultimo turno** delle Prove Ufficiali, purché siano rispettate le prescrizioni tecniche e di sicurezza della nuova classe di confluenza.

La variazione della classe deve essere comunicata ad un addetto della Direzione Gara con congruo anticipo rispetto all'orario di partenza del turno che interessa la classe di confluenza, in modo che il Conducente possa disputare almeno un turno nella nuova classe.

Il T.D. scelto da ogni Conducente prima della partenza è confrontato con il T.D. scelto dal Conducente che si affianca nel confronto, affinché al più veloce sia assegnato in partenza un handicap, espresso in secondi e centesimi di secondo, pari a questa differenza.

Il segnale di start viene dunque impartito ad ogni Conducente non simultaneamente ma sfalsato di questo handicap, in modo da far sì che, se il T.D. scelto da ciascun Conducente è esattamente rispettato, le due vetture a confronto taglino il traguardo di arrivo nel medesimo istante.

La partenza anticipata rispetto al segnale di start comporta la sconfitta nella sfida diretta.

Nel corso di ciascun turno di Prove Ufficiali viene rilevato, per ogni Conducente, l'E.T. (*Elapsed Time* – Tempo Trascorso) ottenuto che deve essere confrontato con il T.D.; al termine delle Prove Ufficiali viene stilata una classifica che tiene in considerazione, per ogni Conducente e per ogni classe, il minor scarto ottenuto in uno dei turni disputati fra E.T. e T.D., purché l'E.T. sia superiore al T.D.

Se un Conducente in un turno ottiene un E.T. inferiore al T.D. (Breakout), viene classificato ultimo di quel turno.

Se un Conducente ottiene in tutti i turni un E.T. inferiore al T.D. (Breakout), viene classificato ultimo di classe nella classifica finale delle Prove Ufficiali.

Se più Conducenti di una stessa classe ottengono in tutti i turni un E.T. inferiore al T.D. (Breakout), viene classificato ultimo di classe nella classifica finale delle Prove Ufficiali il Conducente con lo scarto negativo più alto, penultimo il Conducente con il secondo scarto negativo più alto e così via.

L'ottenimento di scarti negativi superiori a 0,5 secondi comporta per la prima volta una ammonizione e per la seconda volta l'esclusione dalla competizione.

In base alla classifica derivante dalle Prove Ufficiali vengono predisposti gli accoppiamenti delle Eliminatorie.

Nel corso di Eliminatorie, Semifinali e Finali viene rilevato, oltre all'E.T., anche l'R.T. (*Reaction Time* – Tempo di Reazione) costituito dal tempo trascorso fra il segnale di VIA e l'effettiva partenza della vettura.

Per stabilire il vincitore dello scontro viene preso in considerazione il "package" derivante dalla somma fra il tempo di reazione ed il discostamento dal tempo dichiarato, quindi $[R.T. + (E.T. - T.D.)]$.

Se durante le Eliminatorie, le Semifinali o le Finali un Conducente ottiene un E.T. inferiore al T.D. (Breakout) viene eliminato; in caso però entrambi i Conducenti in sfida ottengano un E.T. inferiore al T.D., viene eliminato solo il Conducente che si è allontanato maggiormente dal suo T.D.

L'ottenimento di scarti negativi superiori a 0,5 secondi comporta per la prima volta una ammonizione e per la seconda volta l'esclusione dalla competizione.

La vettura deve varcare il confine della zona di ingresso pista con il motore acceso. Dal momento in cui un addetto della Direzione Gara dà il segnale di accensione motore, tutti i Conducenti devono avviare le loro vetture entro 60 secondi.

In caso di spegnimento del motore nella fase di avvicinamento alla linea di partenza, il Conducente ha a disposizione un tempo massimo di 90 secondi per riavviarlo, trascorsi i quali viene dichiarato sconfitto nel confronto.

Dal momento in cui lo Starter dà il consenso all'avvicinamento alla linea di partenza, ogni Conducente deve trovarsi sulla linea di partenza, accendendo le luci dello stage, entro un tempo ritenuto congruo dallo stesso Starter, pena l'esclusione dalla manche salvo che non si verificano comprovati inconvenienti meccanici.

La partenza anticipata rispetto all'accensione della luce verde del semaforo comporta la sconfitta nella sfida.

ART. 7.2 – COMPETIZIONE A INDICE

È una gara di precisione articolata su Prove Ufficiali (definite anche Qualifiche), Eliminatorie, Semifinali e Finali.

In questo tipo di competizione, due Conduuttori si confrontano sulla base dello stesso tempo di riferimento (Indice).

La competizione è articolata su Prove Ufficiali (definite anche Qualifiche), Eliminatorie, Semifinali e Finali.

Entro **il termine l'inizio dell'ultimo turno** delle Prove Ufficiali è possibile variare **per una sola volta** la classe di appartenenza, purché siano rispettate le prescrizioni tecniche e di sicurezza della nuova classe di confluenza. La variazione della classe deve essere comunicata ad un addetto della Direzione Gara con congruo anticipo rispetto all'orario di partenza del turno che interessa la classe di confluenza, in modo che il Conduuttore possa disputare almeno un turno nella nuova classe.

Il segnale di start viene impartito simultaneamente ai due Conduuttori.

La partenza anticipata rispetto al segnale di start comporta la sconfitta nella sfida diretta.

Nel corso di ciascun turno di Prove Ufficiali viene rilevato, per ogni Conduuttore, l'E.T. ottenuto che deve essere confrontato con l'Indice della propria classe; al termine delle Prove Ufficiali viene stilata una classifica che tiene in considerazione, per ogni Conduuttore e per ogni classe, il minor scarto ottenuto in uno dei turni disputati fra E.T. e l'Indice, purché l'E.T. sia superiore all'Indice.

Se un Conduuttore in un turno ottiene un E.T. inferiore all'Indice (Breakout), viene classificato ultimo di quel turno.

Se un Conduuttore ottiene in tutti i turni un E.T. inferiore all'Indice (Breakout), viene classificato ultimo di classe nella classifica finale delle Prove Ufficiali.

Se più Conduuttori di una stessa classe ottengono in tutti i turni un E.T. inferiore all'Indice (Breakout), viene classificato ultimo di classe nella classifica finale delle Prove Ufficiali il Conduuttore con lo scarto negativo più alto, penultimo il Conduuttore con il secondo scarto negativo più alto e così via.

L'ottenimento di scarti negativi superiori a 0,5 secondi comporta per la prima volta una ammonizione e per la seconda volta l'esclusione dalla competizione.

In base alla classifica derivante dalle Prove Ufficiali vengono predisposti gli accoppiamenti delle Eliminatorie.

Nel corso di Eliminatorie, Semifinali e Finali viene rilevato, oltre all'E.T., anche l'R.T. (Tempo di Reazione) costituito dal tempo trascorso fra il segnale di VIA e l'effettiva partenza della vettura.

Per stabilire il vincitore dello scontro viene preso in considerazione il "package" derivante dalla somma fra il tempo di reazione ed il discostamento dal tempo di riferimento, quindi $[R.T. + (E.T. - T.D.)]$.

Se durante le Eliminatorie, le Semifinali o le Finali un Conduuttore ottiene un tempo inferiore all'Indice (Breakout) viene eliminato; in caso però entrambi i Conduuttori in sfida ottengano un tempo inferiore all'Indice, viene eliminato solo il Conduuttore che si è allontanato maggiormente dal suo Indice.

L'ottenimento di scarti negativi superiori a 0,5 secondi comporta per la prima volta una ammonizione e per la seconda volta l'esclusione dalla competizione.

La vettura deve varcare il confine della zona di ingresso pista con il motore acceso. Dal momento in cui un addetto della Direzione Gara dà il segnale di accensione motore, tutti i Conduuttori devono avviare le loro vetture entro 60 secondi.

In caso di spegnimento del motore nella fase di avvicinamento alla linea di partenza, il Conduuttore ha a disposizione un tempo massimo di 90 secondi per riavviarlo, trascorsi i quali viene dichiarato sconfitto nel confronto.

Dal momento in cui lo Starter dà il consenso all'avvicinamento alla linea di partenza, ogni Conduuttore deve trovarsi sulla linea di partenza, accendendo le luci dello stage, entro un tempo ritenuto congruo dallo stesso Starter, pena l'esclusione dalla manche salvo che non si verificano comprovati inconvenienti meccanici.

La partenza anticipata rispetto all'accensione della luce verde del semaforo comporta la sconfitta nella sfida.

ART. 8 – SVOLGIMENTO DELLE COMPETIZIONI

ART. 8.1 – VERIFICHE ANTE GARA

I Concorrenti ed i Conduuttori devono presentarsi nel luogo e nell'orario previsti dal RPG per l'effettuazione delle Verifiche Sportive ante gara, durante le quali deve essere esibita la documentazione prevista dalla normativa vigente.

I Concorrenti ed i Conduuttori devono presentare le proprie vetture nel luogo e nell'orario previsti dal RPG per l'effettuazione delle Verifiche Tecniche ante gara, durante le quali deve essere accertata la rispondenza della vettura alle normative della categoria e/o classe di appartenenza.

Il Collegio dei Commissari Sportivi o il Giudice Unico, sentito il Commissario Tecnico, hanno la facoltà di non ammettere alla partenza le vetture che, ad insindacabile giudizio, non danno sufficienti garanzie di idoneità e sicurezza o che non risultano conformi ai regolamenti di sicurezza vigenti.

Le Verifiche Tecniche devono avvenire con i numeri di gara già applicati sulle vetture. Eventuali altri numeri che rischiano di creare confusione devono essere rimossi. Superate le Verifiche Tecniche, alle vetture viene applicato un sigillo o altro mezzo di identificazione (es. sticker) attestante l'esito positivo delle verifiche stesse.

Verifiche Tecniche supplementari possono essere effettuate in ogni momento della gara

ART. 8.2 – PROVE UFFICIALI

Al termine delle Verifiche Sportive e Tecniche, il Direttore di Gara stila l'elenco dei Conduuttori verificati ed ammessi alle Prove Ufficiali/Qualifiche, che sono obbligatorie e devono svolgersi in almeno due turni per ogni classe con partenza alternata sulle due corsie. Terminate le Prove Ufficiali il Direttore di Gara stila l'elenco dei Conduuttori qualificati per le Eliminatorie, sulla base del quale viene compilato il ladder, utilizzando i Ladder FIA, degli accoppiamenti.

Il tipo di Ladder FIA utilizzato per la manifestazione deve essere specificato nel RPG.

Durante le Prove Ufficiali gli abbinamenti dei Conduuttori per le partenze possono essere casuali.

Qualora il numero di Conduuttori iscritti in una classe sia dispari, una tornata deve essere disputata da un solo Conduuttore che, se giungerà al traguardo, risulterà vincitore.

ART. 8.3 – ELIMINATORIE

Al termine delle Prove Ufficiali, il Direttore di Gara stila l'elenco degli ammessi alle Eliminatorie (elenco dei "qualificati") utilizzando il Ladder FIA prescelto. A discrezione dell'Organizzatore, per ogni classe possono accedere alle Eliminatorie un massimo di 32 Conduuttori oppure 16 oppure 8, da indicare sul RPG.

Accedono alla fase successiva i vincitori di ciascun confronto diretto.

Qualora il numero di Conduuttori ammessi alle Eliminatorie sia dispari, una tornata deve essere disputata da un solo Conduuttore che, se giungerà al traguardo, risulterà vincitore.

ART. 8.4 – SEMIFINALI E FINALI

Al termine delle Eliminatorie, il Direttore di Gara stila l'elenco degli ammessi alle Semifinali.

Applicando il medesimo metodo descritto per le Eliminatorie, il numero di Conduuttori si dimezza ad ogni fase successiva.

Le Semifinali terminano quando rimangono soltanto due Conduuttori qualificati per la Finale, anch'essa da svolgersi a scontro diretto.

ART. 8.5 – PREMI

Devono essere previsti premi d'onore che vanno indicati dall'Organizzatore nel RPG.

ART. 8.6 – DISPOSIZIONI GENERALI

ART. 8.6.1 – PROCEDURA DI PARTENZA

Categorie E.T. SPORTSMAN ed E.T. PRO: il semaforo deve essere impostato in modalità Full, ovvero con l'accensione in sequenza delle tre luci gialle e della luce verde ad un intervallo di 0,5 secondi.

Categoria E.T. SUPER: il semaforo deve essere impostato in modalità Pro, ovvero con l'accensione contemporanea delle tre luci gialle seguita dopo 0,4 secondi dall'accensione della luce verde.

Per tutte le categorie, la partenza anticipata è segnalata con l'accensione della luce rossa.

ART. 8.6.2 – RILEVAMENTO DEI TEMPI

I tempi devono essere rilevati al millesimo di secondo da una equipe di Ufficiali di Gara ACI scelti dall'Organizzatore, mediante apparecchiatura completamente automatica conforme alle norme FIA.

ART. 8.6.3 – INTERRUZIONE DELLA GARA

La gara viene considerata conclusa qualora venga raggiunto almeno il completamento di una fase di qualifica; in questo caso vengono considerate valide le classifiche fin lì redatte. Viene invece considerata nulla (e quindi da ripetere) qualora venga interrotta prima del completamento della prima fase di qualifica.

ART. 9 – RECLAMI E APPELLI

Non sono ammessi reclami di natura tecnica.

Possono essere presentati solo reclami di carattere sportivo e sono applicati gli Articoli 213 e 214 del RSN, che si intendono qui integralmente trascritti.

I reclami vanno presentati per iscritto al Direttore di Gara, accompagnati dal deposito cauzionale previsto dall'Art. 5.1 dell'Appendice 9 al RSN.

I Concorrenti hanno diritto di proporre appello, come stabilito dall'Art. 215 del RSN, che si intende qui integralmente trascritto. Il contributo per l'accesso ai servizi di Giustizia Sportiva è indicato dall'Art. 5.2 dell'Appendice 9 al RSN.