

The logo features the word "Italia" in a stylized, cursive font with green, white, and red horizontal stripes. Below it, the word "Rally" is written in a large, bold, red cursive font, followed by "r.c." in a smaller, red cursive font. The entire logo is enclosed in a blue rounded rectangular border.

*Italia*  
**Rally r.c.**

***Specifiche tecniche***

***e***

***Regolamento***

***Edizione 2011-2012***

**Aggiornamento al 4 dicembre 2011**

Questo documento è stato ideato, creato e redatto dalla CTP Rally rc (Commissione Tecnica Permanente) ed è di proprietà intellettuale della medesima ai sensi della legge n. 633/1941 e successive modifiche (tutela della proprietà intellettuale e diritti d'autore) , nonché del Decreto Legislativo n.30/2005 (tutela della proprietà industriale ed intellettuale).

## INDICE

### **Art. 1) DEFINIZIONE AUTOMODELLO RALLY Rc**

### **Art. 2) SPECIFICHE TECNICHE GENERALI**

- 2.1 PESI E MISURE
- 2.2 CARROZZERIA
- 2.3 ALETTONE:
- 2.4 NUMERI DI GARA
- 2.5 PARAURTI:
- 2.6 SERBATOIO:
- 2.7 MISCELA:
- 2.8 PROPULSIONE
- 2.9 TRASMISSIONE/FRENI
- 2.10 RUOTE, GOMME
- 2.11 PARTI ELETTRICHE/ELETTRONICA
- 2.12 PENALITA' PER INFRAZIONI ALLE SPECIFICHE TECNICHE

### **Art. 3) CATEGORIE MODELLI e PILOTI**

- 3.1 LIMITAZIONI - RESTRIZIONI

### **Art. 4) TRACCIATO**

### **Art. 5) GARE**

- 5.1 ISCRIZIONE
  - 5.1.1 PILOTI OSPITI
- 5.2 CONSEGNA / RITIRO RADIO
- 5.3 QUALIFICAZIONI:
- 5.4 FASI DI RECUPERO E FINALI:
- 5.5 DURATA FASI DI GARA
- 5.6 MODALITA' DI PARTENZA DELLE FASI FINALI
- 5.7 RIFORNIMENTI
- 5.8 INTERRUZIONI GARA
- 5.9 VERIFICHE TECNICHE
- 5.10 SOSPENSIONE TECNICA
- 5.11 PROVA RADIO
- 5.12 PUNTEGGI

### **Art. 6) PENALIZZAZIONI PARTENZE ANTICIPATE E COMPORTAMENTO IN GARA**

### **Art. 7) SQUALIFICHE E RIPESCAGGIO PILOTI**

### **Art. 8) NORME DI SICUREZZA**

### **Art. 9) SERVIZIO RACCOLTA MODELLI**

### **Art. 10) NORME GENERALI**

- 10.1 COMUNICAZIONI.
- 10.2 CAMPIONATI REGIONALI, CAMPIONATO ITALIANO
- 10.3 GARE INTERNAZIONALI

### **Art. 11) ORGANICO**

- 11.1 COMMISSIONE TECNICA PERMANENTE
- 11.2 DELEGATO REGIONALE

### **Art. 12) RECLAMI**

### **Art. 13) ACCETTAZIONE REGOLAMENTO**

## Art. 1) DEFINIZIONE AUTOMODELLO RALLY rc (scoppio)

L'automodello Rally rc (scoppio) è un'automobile in scala mossa dalla trazione di due o più ruote sotto l'azione di uno o più motori a combustione interna, con accensione glow, di tipo a pistone.

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

E' vietato inoltre :

- Scatto libero;
- Cambio di velocità di qualsiasi tipo e/o genere;
- Alettone e carrozzeria fissate su parti mobili (bracci sospensioni o altre parti mobili).

Gli automodelli con 4 ruote motrici devono essere dotati di differenziale sull'asse anteriore e sull'asse posteriore.

I differenziali non possono essere bloccati.

E' ammesso il collegamento con il "palo rigido".

La violazione dei punti di cui sopra comporta l'esclusione dell'automodello dalla fase di gara.

## Art. 2) SPECIFICHE TECNICHE GENERALI

### 2.1 PESI E MISURE

Le dimensioni generali dell'automodello sono:

Lunghezza massima fuori tutto 730 mm

Larghezza minima 290 mm e massima 310 mm

Passo compreso tra 270 mm e 330 mm

Altezza massima compreso l'alettone con le sospensioni comprese 330 mm

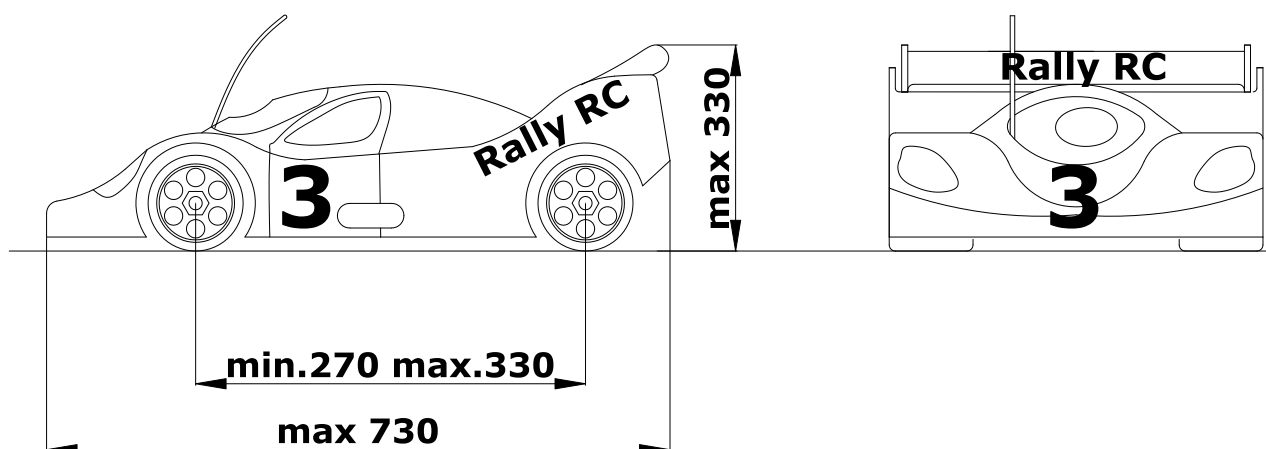
Il peso minimo dei modelli in ordine di marcia con serbatoio vuoto (a secco) e con il transponder a bordo dovrà essere:

Automodelli cat. Rally (con trasmissione a cardano) min Kg.3,400 (tolleranza 10 gr.)

Automodelli cat. GT (con trasmissione a cinghia) min. Kg. 3,400 (tolleranza 10 gr.)

L'irregolarità dei pesi comporterà l'esclusione dalla fase di gara nella quale viene riscontrata l'infrazione (art. 2.12)

Il disegno seguente indica le dimensioni esterne ammesse.



## 2.2 CARROZZERIA

Tutti i modelli devono essere dotati di carrozzeria con abitacolo chiuso e ruote coperte. Sono escluse le carrozzerie 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 e dello stelo antenna ricevente, oltre all'eventuale dispositivo di apertura del tappo del serbatoio (fascetta in plastica).

Sulla carrozzeria sarà possibile praticare le seguenti aperture :

- N°1 apertura, per il terminale scarico con una superficie non superiore a  $8 \text{ cm}^2$  (ottenuti con moltiplicazione L max X H max)
- N°1 apertura per antenna radio (diametro max 10 mm);
- N°1 apertura per l'accenditore della candela (diametro max 30 mm) **(C)**;
- Max. N°2 aperture per la carburazione (diametro max 10 mm ognuna).
- N°1 foro con diametro massimo di 50 mm per bocchettone rifornimento **(B)**.
- N° 1 apertura sul parabrezza che rientri in un cerchio con diametro massimo di 30 mm. **(A)**.

I finestrini ed il parabrezza anteriore devono essere trasparenti (non verniciati); un finestrino per ogni lato può essere asportato o piegato verso l'interno per far giungere più aria al motore.

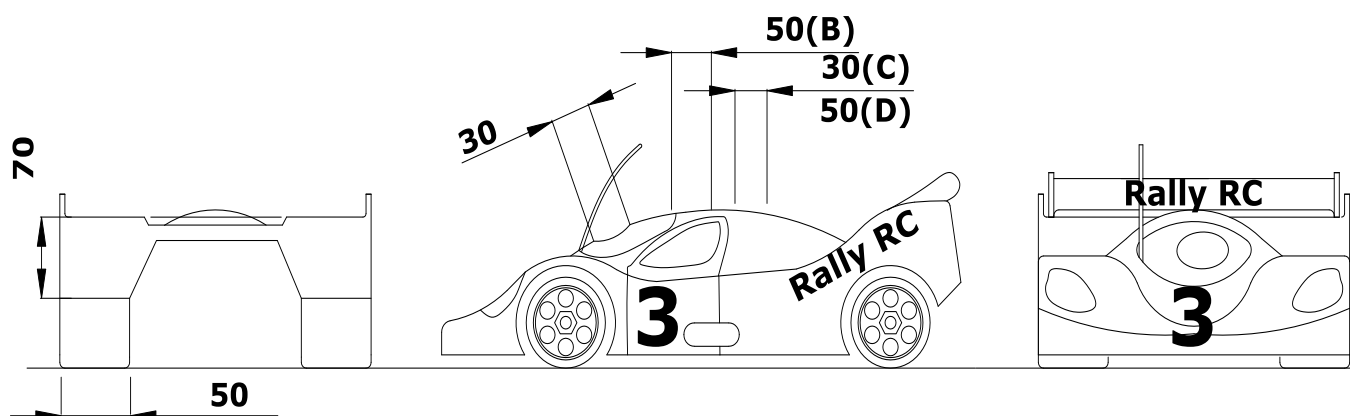
Oltre al ripiegamento dei finestrini verso l'interno del modello non è ammessa la realizzazione di alcun altro sistema di convogliamento dell'aria all'interno della carrozzeria.

Il posteriore della carrozzeria potrà essere asportato tranne **almeno un rettangolo di 50 x 70 mm** necessario all'apposizione del 4° numero di gara. Per la simmetria e l'aerodinamica potranno essere lasciati due rettangoli di 50x70mm, come da figura.

Saranno fermati durante la gara tutti quei modelli che accusino la perdita completa della carrozzeria.

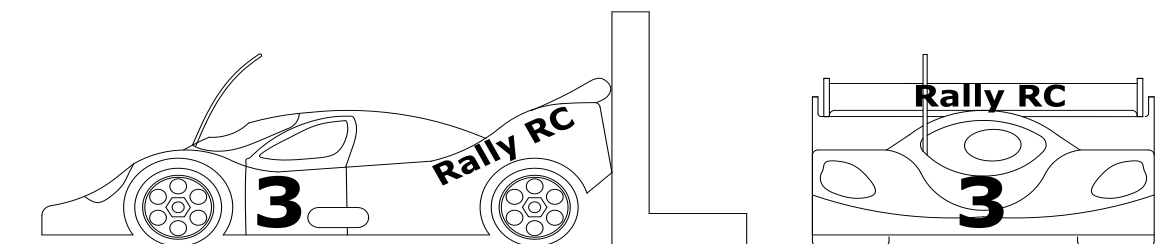
Lo stesso per gli automodelli che dovessero presentare carrozzerie non fissate correttamente al telaio. Tutte le carrozzerie devono avere gli archi passaruota anteriori e posteriori asportati.

La figura successiva indica la posizione delle aperture ammesse e la loro dimensione massima.



### 2.3 ALETTONE:

L'alettone non può sporgere né dietro né ai lati del modello.  
La figura successiva indica la posizione ammessa.



### 2.4 NUMERI DI GARA

In linea di massima verranno consegnati dalla Direzione Gara/Servizio Crono, 3 numeri di gara autoadesivi che dovranno essere apposti: sul parabrezza anteriore, sul fianco destro e sul fianco sinistro (per fianco si intende la parte verticale della carrozzeria non le parti curve/bombate). In caso vengano consegnati 4 numeri di gara, il quarto va apposto sul posteriore della carrozzeria in modo da rendere identificabile il modello da qualunque punto di vista.

Si consiglia di posizionare i numeri laterali sinistri davanti al foro dello scarico (tra passaruota e foro di scarico) per migliorarne la visibilità evitando così che si imbrattino di olio uscito dallo scarico stesso.

#### Penalità numeri di gara:

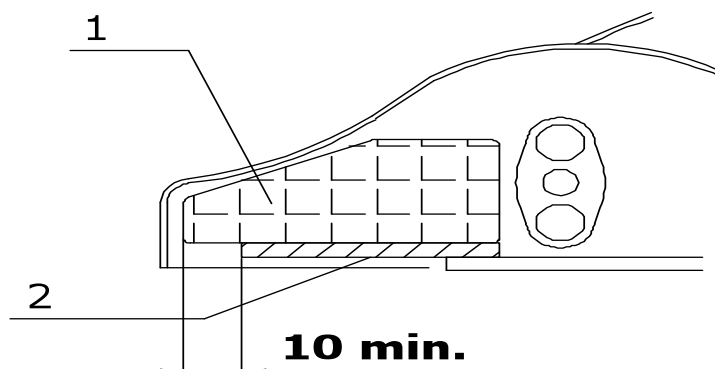
la mancata o non corretta esposizione dei numeri di gara comporterà il richiamo verbale del Direttore di Gara e l'obbligo del ripristino per la fase successiva. In caso di recidiva il D.G. potrà sanzionare con 10' secondi di penalità da applicare nella modalità prevista per quella fase di gara.

### 2.5 PARAURTI

Tutti i modelli devono essere provvisti di paraurti, realizzato in materiale flessibile **(2)**, con spigoli non taglienti ed arrotondati e montare su questo un bumper in materiale morbido (gomma/spugna/ mousse) **(1)** che dovrà sporgere (originariamente) di almeno 1 cm. dal suo supporto, in modo da ridurre al massimo le conseguenze di un eventuale impatto del modello con persone, animali o cose.

Il completo di paraurti e bumper, dovrà rimanere compreso nelle dimensioni massime della carrozzeria.

Vedere figura successiva per maggiori dettagli



### 2.6 SERBATOIO

Il serbatoio, deve avere una capacità massima di cm. cubi 125 compreso eventuale filtro e tubo di collegamento al carburatore.

## 2.7 MISCELA

L'unica miscela permessa è quella composta da olio, metanolo e nitrometano in percentuale non superiore al 25% in volume.

Lo strumento che verrà utilizzato per il controllo della miscela sarà, quando disponibile, il NITROMAX 25 e verrà messo a disposizione di tutti i concorrenti dal Direttore di Gara, a partire dalle prove libere e per tutta la durata della gara.

Lo strumento NITROMAX 25, messo a disposizione dalla Direzione di Gara, e solo quello, sarà l'unico strumento insindacabilmente valido per determinare la regolarità della miscela, indipendentemente dalle condizioni ambientali ed atmosferiche.

## 2.8 PROPULSIONE

Il motore od i motori dell'automodello, dovranno avere una cilindrata totale massima di cm. cubi 3,5. Sarà facoltà del Direttore Gara richiedere la verifica della cilindrata del motore. In questo caso il meccanico, su richiesta ed in presenza del Direttore di Gara, dovrà provvedere allo smontaggio del motore per consentirne la verifica.

Tale operazione avverrà in regime di parco chiuso in presenza del Pilota e del Meccanico.

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

In ogni momento della gara il livello del rumore non potrà superare gli 80 db misurati al passaggio del modello sul tratto rettilineo del tracciato posizionando lo strumento di misurazione a bordo pista ad un metro di altezza dal suolo.

In mancanza dello strumento di misura idoneo è facoltà del Direttore di gara fermare quei modelli che palesemente risultassero eccessivamente rumorosi per evidente rottura o danneggiamento del sistema di silenziamento.

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

## 2.9 TRASMISSIONE/FRENI

La trasmissione può essere a 2 o 4 ruote motrici e deve essere di tipo meccanico (cardani, cinghie, catene etc.)

Non è ammesso l'impiego del cambio o di qualsiasi altro meccanismo finalizzato al realizzo di una trasmissione variabile fra la frizione e le ruote motrici.

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

Il freno deve agire sulla trasmissione e deve essere di tipo meccanico.

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

## 2.10 RUOTE, GOMME

I cerchi, sia anteriori che posteriori, devono avere un diametro di: mm 78 +/-2

La larghezza massima del cerchio non può essere superiore a: mm 43

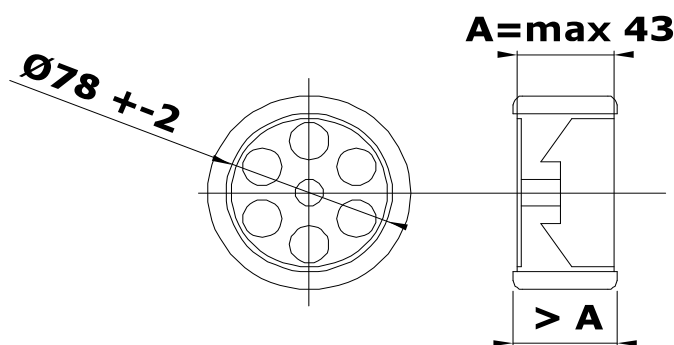
I cerchi non devono sporgere dalle gomme.

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

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

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

Vedere figura successiva per maggiori dettagli



## **2.11 PARTI ELETTRICHE/ELETTRONICA**

Non è permesso l'impiego di apparecchiature elettroniche a bordo del modello per il controllo della trazione o della frenata (ABS) o che possano effettuare un controllo della potenza trasmessa ad anello chiuso. (capacità dei sistemi dinamici di tenere conto dei risultati del sistema per modificare le caratteristiche del sistema stesso).

Sono vietati i giroscopi.

Non è permesso l'impiego di qualsiasi sistema di telemetria attiva.

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 ed il transponder nonché i cavi, i connettori e/o un interruttore.

E' consentito utilizzare un riduttore/stabilizzatore di tensione tra le batterie e la ricevente.

E' consentito utilizzare sistemi di azzeramento dei servi in caso di interferenze o mancanza di segnale o energia al sistema radio di bordo. (Fail safe)

## **2.12 PENALITA' PER INFRAZIONI ALLE SPECIFICHE TECNICHE**

Le infrazioni relative alle specifiche di cui sopra: pesi e dimensioni, carrozzeria, alettone, paraurti, serbatoio, miscela, gomme, cerchi/ruote, propulsione, trasmissione e freni, parti elettriche ed elettroniche, ed anche in generale tutte le componenti del modello che se modificate possano arrecare vantaggi al trasgressore, comporteranno la esclusione dalla fase di gara nella quale viene riscontrata l'infrazione. Se trattasi di fase eliminatoria, il posto del Concorrente escluso verrà occupato dal Concorrente successivo in classifica e darà quindi accesso al primo escluso.

Nel caso in cui un modello presentato alle verifiche risultasse sottopeso per perdita di parte del modello stesso o di parte della carrozzeria, non di pesi aggiuntivi, verranno applicati 20 secondi di penalità e la verifica verrà ripetuta aggiungendo la parte mancante. Se dopo tale nuova verifica il modello risultasse ancora sottopeso verrà applicata la sanzione della esclusione dalla fase di gara in cui è stata riscontrata l'infrazione.

Quest'ultima medesima sanzione verrà applicata in caso di perdita di pesi aggiuntivi.

Per la determinazione del peso dei modelli, varrà il peso determinato dalla bilancia messa a disposizione dal D.G. prima della partenza della gara ed a disposizione dei concorrenti per verifiche.

### **Nota sulle verifiche tecniche:**

Le misurazioni e le verifiche tecniche effettuate prima della prova, su eventuale richiesta del pilota o del suo meccanico, anche se in presenza del responsabile alle verifiche o del Direttore Gara non sono da considerarsi ufficiali, pertanto non fanno testo e non rappresentano alcun titolo di autorizzazione o nulla osta.

## **ART. 3) CATEGORIE MODELLI E PILOTI**

**Categoria Rally** (con trasmissione a cardano). Categoria Piloti unica. Sono esclusi i Piloti Expert

**Categoria GT Sport** (con trasmissione a cinghia). Categoria Piloti unica. Sono esclusi i Piloti Expert

**Categoria GT Racing** (con trasmissione a cinghia). Riservata a piloti Expert (su conoscenze e dietro approvazione della CTP)

Nota: è data facoltà ai Piloti con modello a cardano (Rally) di partecipare nella categoria GT Racing o GT Sport. (in questo caso potranno/dovranno adeguarsi alle regole specifiche di categoria).

I piloti che intendano partecipare alla categoria GT Racing pur non essendovi obbligati, potranno farne specifica richiesta al momento della iscrizione alla gara. La direzione gara si riserva di darne autorizzazione.

Non è consentito a Piloti con modello a cinghia (GT) di partecipare nella categoria Rally.

### 3.1 - LIMITAZIONI – RESTRIZIONI

#### Per la categoria Rally (cardano):

Vietato l'uso di frizioni regolabili tipo Centax;

Peso minimo kg 3,4;

Carrozzerie consentite tipo Rally reale (Peugeot 206, Ford Focus, Lancia Delta etc.) (consultare elenco allegato e sue note)

#### Per la categoria GT Sport:

peso min kg. 3,400;

nessuna limitazione per il tipo frizione e di carrozzeria.

#### Per la categoria GT Racing:

nessuna limitazione per i pesi;

nessuna limitazione per la percentuale di nitrometano;

nessuna limitazione per il tipo di frizione;

nessuna limitazione per il tipo di carrozzeria, fermo restando quanto stabilito dall'art. 2.2; rifornimento libero.

Per quanto non specificato tutte le categorie sono soggette alle specifiche tecniche generali.

E' facoltà del Direttore di Gara accorpare due o più categorie Piloti laddove il numero degli iscritti per categoria non sia sufficiente a poter effettuare almeno una finale (minimo 3). Tale informazione deve essere comunicata prima dell'inizio della gara. In caso di accorpamento di due o più categorie Piloti verrà redatta ai fini di eventuali punteggi campionato una classifica separata.

Nelle gare titolate (dove sono in palio titoli ufficiali), in via di principio, non è consentito accorpare diverse categorie. Pertanto ciascuna categoria effettuerà la propria gara separatamente dalle altre.

In caso concorrenti di una determinata categoria risultassero inferiori o pari a 3 l'accorpamento di due categoria potrà essere consentito quando:

- la somma dei piloti delle due categorie non superi i 10 concorrenti (Es: 2 GT Racing + 8 GT Sport) oppure 12 sempre se le caratteristiche tecniche dell'impianto lo consentano (carreggiata, ampiezza palco piloti etc.) e comunque a discrezione del D.G., che potrà anche consultarsi con i piloti stessi.
- in alternativa, soltanto quando i piloti delle due categorie siano massimo 12 ma la pista non consenta di farli correre insieme, sarà possibile effettuare due finali separate ma le cui classifiche saranno integrate per risultato giri/tempo per ciascuna categoria.
- in questo caso i piloti della categoria con numero inferiore verranno inseriti nella seconda finale (in termini di tempi e non di ordine di partenza) nelle ultime posizioni ( correranno per la propria classifica quindi la posizione rispetto agli altri è ininfluyente)

Deve essere sempre garantita la partecipazione alla finale ai 10 piloti aventi diritto risultati Primi delle qualifiche di categoria.

In ogni caso di accorpamento verranno redatte classifiche separate per categoria con relativa acquisizione punti se trattasi di gara di campionato.

Non è consentito far partecipare concorrenti "fuori classifica"

In casi del tutto particolari, potrà essere prevista ed annunciata preventivamente dalla organizzazione, a contorno e completamento della giornata di gara, una categoria per piloti "Ospiti", fermo restando che lo svolgimento della gara di questa categoria "Ospiti" non dovrà mai inficiare o condizionare il regolare svolgimento della gara delle altre categorie.

#### Art. 4) TRACCIATO

Il tracciato può essere allestito in piazzali, piazze cittadine o piste permanenti

Il tracciato non deve avere rettilinei o zone veloci più lunghe di 30 metri: nel caso che l'impianto non avesse il requisito menzionato, si dovrà provvedere in modo artificiale a creare delle zone di rallentamento (tipo dissuasori stradali, chicanes, ecc.) per adattare il circuito.

Sono ammesse **sconnessioni naturali** sul tracciato, con un'altezza e/o ampiezza max di cm. 2.

## **Art. 5) GARE**

### **5.1 ISCRIZIONE.**

L'iscrizione alla gara deve essere effettuata direttamente agli Organizzatori, a mezzo fax o e-mail, entro le ore 24.00 del giovedì antecedente la manifestazione salvo modalità diverse specificate nel volantino di presentazione della gara.

Al momento dell'iscrizione si deve comunicare: nome, cognome, frequenza esatta (primaria e secondaria), eventuale numero di transponder personale e la categoria nella quale si intende partecipare.

La mancata o tardiva pre-iscrizione può comportare a discrezione della organizzazione la doppia quota e sarà accettata solo se ancora non sono state composte le batterie.

Il circuito per eventuali gare a carattere Nazionale dovrà essere disponibile per le prove dal Venerdì precedente la gara stessa.

#### **5.1.1 Piloti ospiti**

Nelle gare titolate a qualsiasi livello è data agli Organizzatori la facoltà di istituire una categoria riservata a "Piloti Ospiti".

Per "Piloti Ospiti" si intende Piloti non aventi diritto a partecipare a quella gara ufficialmente, come ad esempio coloro che siano già partecipanti o vorranno partecipare ad altri campionati regionali o non in possesso dei requisiti necessari in caso di gare nazionali

La categoria Ospiti sarà **unica** indipendentemente dal tipo di modello con cui si partecipa.

In caso vi siano più di 10 Piloti iscritti nella categoria Ospiti, anche per questa saranno formate più batterie ed i piloti verranno suddivisi ad insindacabile giudizio del Direttore di Gara.

L'informazione della istituzione della categoria Ospiti nell'ambito di una determinata gara titolata dovrà comparire nella locandina o informazione della gara stessa.

Nella istituzione della cat. Ospiti gli organizzatori dovranno tener presente le caratteristiche tecniche e di ricettività dell'impianto su cui si svolgerà la gara, il numero dei partecipanti aventi diritto nonché il periodo temporale in cui la gara si svolge (ora solare o legale) e di eventuale disponibilità di illuminazione artificiale.

L'istituzione della Categoria Ospiti dovrà essere autorizzata dal Delegato Regionale competente per territorio ed in caso di gare a livello nazionale anche dalla CTP.

#### **Norme specifiche cat. Ospiti**

Anche la categoria Ospiti dovrà osservare il regolamento tecnico sportivo vigente.

In ogni caso lo svolgimento della gara per la categoria Ospiti non dovrà inficiare in nessun modo lo svolgimento della gara ufficiale, e sarà sempre indipendente da essa.

#### **Fasi finali Ospiti**

Le fasi finali della categoria Ospiti verranno svolte generalmente in chiusura della manifestazione e quindi per ultime salvo, in casi del tutto particolari, diverse disposizioni della Organizzazione supportate da evidenti motivazioni.

#### **Servizio raccolta Ospiti**

Il servizio raccolta sarà svolto con la classica turnazione salvo disposizioni diverse del Direttore gara. E' fortemente consigliato ma non obbligatorio per "dovere di ospitalità" evitare il servizio raccolta a carico degli "ospiti" in quanto non direttamente coinvolti nella gara ed offrire loro il servizio raccolta dei Piloti locali.

#### **Sospensioni tecniche Ospiti**

Per la categoria Ospiti in via di principio non è prevista la sospensione Tecnica che potrà però essere concessa a discrezione del direttore Gara qualora ci siano i requisiti temporali e ciò non causi ritardi apprezzabili e significativi alle altre eventuali finali

#### **Lista partecipanti Ospiti**

L'Organizzazione che intenda istituire una cat. Ospiti nell'ambito di una gara titolata sarà tenuta a rendere nota ed aggiornata una "lista dei partecipanti Ospiti" per dar modo e chi viene da "lontano" di essere debitamente informato.

## **5.2 CONSEGNA / RITIRO RADIO**

Nelle gare ove previsto e richiesto tutti i trasmettitori radio, indipendentemente dal sistema di trasmissione, devono essere consegnati e depositati negli appositi spazi (generalmente sul palco guida) per tutta la durata della gara.

E' vietato scendere dal palco con il trasmettitore che potrà essere ritirato soltanto a fine gara o su espressa autorizzazione del D.G.

In caso il Pilota avesse necessità di effettuare tarature o regolazioni al proprio sistema Tx/Rx potrà portare temporaneamente la propria radio ai box soltanto dietro autorizzazione del D.G.

Il D.G. prima di autorizzare il ritiro della radio dovrà verificare che nella fase di gara in corso non vi siano frequenze in conflitto con quella che viene ritirata.

Il Pilota che, durante una fase nella quale è impegnato, scende dal palco con la radio verrà ritenuto **ritirato** da quella fase di gara.

Nel caso un Pilota, in altre fasi di gara nelle quali non è impegnato, dovesse prelevare la radio senza autorizzazione del D.G. verrà ritenuto **ritirato** dalla intera competizione.

L' autorizzazione del D.G. al ritiro radio ha validità soltanto per la fase di gara in corso. Il Pilota è tenuto a riconsegnare la radio al termine della medesima. In caso abbia ancora bisogno di trattenere la radio presso il suo box dovrà chiedere una nuova autorizzazione.

## **SVOLGIMENTO GARA**

I piloti, per ciascuna categoria, verranno suddivisi in batterie in funzione delle frequenze radio ed in maniera automatica dal sistema di cronometraggio. I piloti che lo desiderino possono richiedere la divisione in batteria da colleghi per la stessa categoria. Tale divisione sarà effettuata soltanto se ve ne siano i requisiti ed il sistema crono lo consenta.

### **5.3 QUALIFICAZIONI (manches)**

In gare a carattere regionale il numero delle manches di qualifica sarà di 3 (tre)

Il numero di manches nelle gare di Campionato Italiano, gare a carattere nazionale o internazionale è di 4 (quattro)

Il Direttore di Gara, può decidere per cause di forza maggiore, l'eventuale aumento o riduzione delle manches da disputarsi. La riduzione non può portare alla disputa di un numero di manches inferiore a due, salvo evidenti casi di forza maggiore.

Le partenze delle fasi di qualifica verranno effettuate con il sistema della partenza lanciata o cadenzata dal Direttore di gara.

### **5.4 FASI DI RECUPERO E FINALI**

Al termine delle fasi di qualificazione (manches) verrà stilata, per ciascuna categoria, una classifica in base ai migliori risultati di ciascun Pilota(giri/tempo)

Questa classifica in caso si sia optato per la formula di gara classica, darà accesso alle successive fasi di gara che sono in base al numero di partecipanti:

semifinali, quarti, ottavi etc. da disputare in ordine inverso.

Il criterio (in automatico da sistema crono) è come appresso specificato.

Non sono previsti finalisti diretti.

Accedono direttamente alle semifinali i primi 14 Classificati (7 in A e 7 in B) della graduatoria post-qualifiche;

Accedono direttamente agli eventuali quarti di finale i (14) classificati dal 15° al 28°;

Accedono direttamente agli eventuali sedicesimi di finale i (14) classificati dal 29° al 42°;

Eventuali altre fasi di recupero oltre i sedicesimi di finale seguiranno lo stesso meccanismo.

Da ciascuna fase di recupero passeranno alle fasi successive i primi 3 (x2) classificati .

Dalle semifinali accederanno alla finale i primi 5 classificati di ciascuna semifinale.

La classifica generale finale sarà stilata in ordine di arrivo della finale seguita dall'ordine delle fasi di recupero (in automatico da sistema crono).

In caso invece si sia optato per la formula di gara con finali A,B,C accederanno alla finale A i primi 10 qualificati, alla finale B dall' 11° al 20° alla finale C dal 21° al 30° e così via.

La classifica generale finale sarà stilata in base all'ordine di arrivo sequenziale Finale A, B, C, etc.

In pratica il primo della finale B sarà 11° in classifica generale, il primo della finale C sarà 21° e così di seguito.

Nelle gare di Campionato Regionale, anche dove si sia optato per formula di finali ABC, è fatto obbligo per l'organizzazione di premiare almeno i primi tre della classifica generale per categoria (il podio) . Sarà a discrezione delle varie organizzazioni effettuare ulteriori premiazioni.

Sono tassativamente vietati premi in denaro.

### **5.5 DURATA FASI DI GARA**

Ogni Batteria Piloti dovrà disputare non meno di due manches di qualifica. La durata di ogni singola manche sarà di 5 minuti con partenza lanciata o cadenzata dal Direttore di gara.

Per tutte le categorie, la durata della Finale può essere di Max 45 minuti

Sarà comunque facoltà del Direttore di Gara ridurre od aumentare la durata delle fasi di gara in caso di forza maggiore.

### **5.6 MODALITA' DI PARTENZA DELLE FASI FINALI**

La partenza delle fasi finali sarà in griglia (obliqua tipo le Mans o sfalsata ed ortogonale al senso di marcia tipo Formula 1).

Verranno concessi 5 minuti al Via con pista aperta. Verrà cadenzato il tempo ogni minuto. A trenta secondi al Via i Piloti verranno invitati a far rientrare il proprio modello per prepararsi alla partenza. Da questo momento non sarà più possibile chiedere la sospensione tecnica. Quando tutti i Modelli saranno rientrati il D.G. inviterà i meccanici a prendere posto sulla griglia di partenza disponendosi secondo il numero di gara assegnato.

Il DG o lo speaker cadenzeranno gli ultimi 10 secondi, la bandiera in dotazione al DG si abbasserà verso terra ed al meno tre toccherà il suolo. Al meno tre (secondi) lo speaker tacerà, il meccanico dovrà lasciare il modello e fare un passo indietro (dove possibile) o altrimenti sollevare le mani, il modello deve rimanere fermo nella posizione di partenza con il motore al minimo.

Il Via sarà solo ed esclusivamente quando verrà sollevata la bandiera da terra. Il DG, dal momento che la bandiera tocca terra, ha da zero a cinque secondi per dare il via sollevandola. Per partenza considerata irregolare e/o anticipata dal Direttore di Gara, verrà applicata una penalizzazione di 10 secondi da scontare con lo Stop & go entro tre giri da quando viene comunicata la sanzione.

### **5.7 RIFORNIMENTI**

Nelle fasi di recupero e finali il primo rifornimento non potrà essere effettuato prima di 5 (cinque) minuti dopo il Via.

Sarà compito della Direzione Gara aprire la pit-lane dandone comunicazione audio.

L'infrazione a questa regola comporterà l'esclusione da quella fase di gara del Pilota inadempiente.

Nel caso in cui il modello dovesse subire una spenta prima della apertura della pit-lane non sarà concesso rifornire, ovvero il modello potrà essere riportato ai box ed eventualmente rimesso in moto ma per effettuare il rifornimento (inserimento della miscela nel serbatoio) si dovrà attendere lo scadere dei 5 minuti e l'apertura della pit-lane.

Tale regola non viene applicata per la categoria Ospiti e GT Racing che potranno effettuare rifornimento libero.

### **5.8 INTERRUZIONI DI GARA**

In via di principio **le fasi di gara una volta iniziate non possono essere sospese.**

La gara, al termine di una fase, potrà essere sospesa temporaneamente o definitivamente a discrezione del Direttore di Gara per cause di forza maggiore.

In caso la gara debba essere sospesa definitivamente per causa di forza maggiore, si terrà conto della classifica al momento della ultima fase di gara completa disputata comunque da tutti i concorrenti. (per ciascuna categoria)

In caso la sospensione definitiva dovesse avvenire prima della metà della Finale si terrà conto della classifica come sopra.

In caso la sospensione avvenga oltre la metà della Finale si terrà conto della classifica al momento della sospensione.

In caso di sospensione temporanea laddove sia poi possibile riprendere la gara si terrà conto nella classifica finale della situazione al momento della sospensione sommando i due risultati parziali per ciascun Pilota.

La sospensione di gara temporanea o definitiva è a discrezione del Direttore di Gara che potrà, se lo ritiene opportuno, sentire il parere non vincolante dei piloti o di loro rappresentanti.

### **5.9 VERIFICHE TECNICHE**

Durante tutte le fasi di gara, i Modelli che vengono chiamati in parco chiuso alle verifiche tecniche devono essere portati nella apposita area e consegnati agli addetti a tale servizio.

Insieme al modello va consegnato il riempitore con la miscela utilizzata in gara.

I modelli ed i riempitori devono essere consegnati entro 1 minuto da quando vengono chiamati alle verifiche ed assolutamente senza essere portati prima ai propri box.

L'infrazione a tale regola può comportare sanzioni dai 20 secondi all'azzeramento del risultato della prova appena terminata laddove il D.G. ne ravvisi la necessità (in caso di dolo).

## 5.10 SOSPENSIONE TECNICA

La sospensione tecnica è prevista e potrà essere concessa, dietro richiesta verbale di un pilota partecipante alla fase di gara soltanto nelle fasi finali o di recupero.

Non è prevista nelle qualifiche

Può essere richiesta una sola volta per ciascuna fase in cui è prevista .

La sospensione tecnica può essere richiesta al massimo entro i 30 secondi al Via e prima che venga chiamato l'allineamento.

La richiesta di sospensione tecnica comporterà la partenza ritardata dai box, a cura del direttore gara.

Soltanto il modello che ha richiesto la sospensione potrà essere portato al proprio box per la dovuta manutenzione, mentre gli altri dovranno essere depositati sotto il palco a motore spento e non vi si potranno effettuare interventi salvo ricarica batterie e/o eventuali manutenzioni richieste ed autorizzate dal D.G. (es: autorizzazione al cambio gomme per tutti)

Sarà compito del Direttore di Gara o Commissario di box verificare l'effettivo intervento sul modello richiedente. Nel caso in cui il Pilota dichiari di aver risolto definitivamente i problemi al proprio modello o rinunciare a prendere parte alla fase di gara, prima dello scadere dei dieci minuti concessi, la sospensione tecnica potrà essere interrotta.

In regime di sospensione tecnica la pista sarà chiusa. Al termine della sospensione tecnica si riprenderà con la procedura di partenza (3 minuti al via).

Oltre alla sospensione tecnica potrà essere richiesta solamente una prova radio.

La prova radio non è concedibile a piloti che adottino un sistema Spektrum/Digitale/Dsm

## 5.11 PROVA RADIO

La prova radio può essere richiesta entro i 30 secondi al Via solo nelle fasi di recupero e verrà espletata su indicazioni del Direttore di Gara.

Quando viene annunciata prova radio i Piloti sono tenuti a rientrare immediatamente in corsia di scorrimento box. Il modello dovrà essere allineato secondo numero di gara con motore spento e radio accesa.

Il pilota che avesse comunicato una frequenza errata e quindi avesse generato il conflitto sarà ritenuto **ritirato** da quella fase di gara. In questo caso specifico, al pilota che avesse ricevuto danno al modello ed abbia richiesto la prova radio verrà concessa, se da lui richiesta, una sospensione tecnica che non comporterà la partenza ritardata dai prevista al punto 5.10. La prova radio e la sospensione tecnica non si escludono a vicenda.

## 5.12 PUNTEGGI

Non è consentito, in linea di massima, modificare i punteggi, ma è data facoltà di assegnare dei "bonus punti o bonus punti percentuali" atti ad incentivare le partecipazioni ai Campionati.

Per le gare di Campionato Regionale e Nazionale sono previsti i seguenti punteggi:

<b>1°</b> Class. 200 pts	<b>21°</b> Class. 118 pts	<b>41°</b> Class. 78 pts	<b>61°</b> Class. 38 pts
<b>2°</b> 194	<b>22°</b> 116	<b>42°</b> 76	<b>62°</b> 36
<b>3°</b> 188	<b>23°</b> 114	<b>43°</b> 74	<b>63°</b> 34
<b>4°</b> 184	<b>24°</b> 112	<b>44°</b> 72	<b>64°</b> 32
<b>5°</b> 180	<b>25°</b> 110	<b>45°</b> 70	<b>65°</b> 30
<b>6°</b> 176	<b>26°</b> 108	<b>46°</b> 68	<b>66°</b> 28
<b>7°</b> 172	<b>27°</b> 106	<b>47°</b> 66	<b>67°</b> 26
<b>8°</b> 168	<b>28°</b> 104	<b>48°</b> 64	<b>68°</b> 24
<b>9°</b> 164	<b>29°</b> 102	<b>49°</b> 62	<b>69°</b> 22
<b>10°</b> 160	<b>30°</b> 100	<b>50°</b> 60	<b>70°</b> 20
<b>11°</b> 156	<b>31°</b> 98	<b>51°</b> 58	<b>71°</b> 18
<b>12°</b> 152	<b>32°</b> 96	<b>52°</b> 56	<b>72°</b> 16
<b>13°</b> 148	<b>33°</b> 94	<b>53°</b> 54	<b>73°</b> 14
<b>14°</b> 144	<b>34°</b> 92	<b>54°</b> 52	<b>74°</b> 12
<b>15°</b> 140	<b>35°</b> 90	<b>55°</b> 50	<b>75°</b> 10
<b>16°</b> 136	<b>36°</b> 88	<b>56°</b> 48	<b>76°</b> 8
<b>17°</b> 132	<b>37°</b> 86	<b>57°</b> 46	<b>77°</b> 6
<b>18°</b> 128	<b>38°</b> 84	<b>58°</b> 44	<b>78°</b> 4
<b>19°</b> 124	<b>39°</b> 82	<b>59°</b> 42	<b>79°</b> 2
<b>20°</b> 120	<b>40°</b> 80	<b>60°</b> 40	<b>80°</b> ed oltre 1

Per essere qualificato, poter partecipare alle fasi successive di gara, ed avere l'assegnazione dei punti, il Concorrente dovrà aver almeno percorso un giro in qualifica.  
In caso di gara di campionato, il Concorrente che risultasse con zero giri in qualifica non potrà prendere parte alle fasi successive. Quindi zero punti in classifica perché NON qualificato.

#### **Art. 6) PENALIZZAZIONI PARTENZE ANTICIPATE E COMPORTAMENTO IN GARA**

Nelle fasi finali, per partenza considerata irregolare e/o anticipata dal Direttore di Gara, verrà applicata una penalizzazione di 10 secondi mediante "stop and go" da scontare entro tre giri dalla notifica.  
Per tutte le altre infrazioni (taglio di pista, uscita scorretta dai box, scorrettezze verso altri Piloti ecc.) rilevate dal Direttore di Gara, verrà applicata una penalizzazione di 10 secondi ed in caso di reiterazione o non rispetto della sanzione è facoltà del D.G. applicare a sua discrezione ulteriori sanzioni più severe fino alla squalifica.

Nelle fasi di qualifica le penalizzazioni sono aggiunte al tempo impiegato nella migliore prestazione.  
Nelle fasi finali le penalizzazioni vanno eseguite con il metodo STOP AND GO.  
In caso di STOP AND GO, il Pilota penalizzato deve rientrare entro tre giri (immediatamente se si tratta di fase finale pena l'applicazione del triplo della sanzione come aggiunta sul tempo totale), dalla segnalazione dello speaker, con il proprio automodello al box riservato alla penalizzazione.  
Il modello sarà mantenuto sollevato dal suo meccanico per tutto il tempo di penalizzazione, durante il quale è proibito qualunque tipo di intervento compreso il rifornimento.  
Nel caso di partenze lanciate è fatto assoluto divieto di rallentare in prossimità della linea del trasponder.  
Ai trasgressori sarà comminato un richiamo verbale che, se l'infrazione viene reiterata comporterà la penalizzazione di 10 secondi nella fase corrente.

#### **Art. 7) SQUALIFICHE E RIPESCAGGIO PILOTI**

**L'illecito sportivo** (irregolarità modello, serbatoio, pesi e simili) comporta la **squalifica** dalla fase di gara nella quale viene riscontrata l'irregolarità ed il relativo azzeramento del risultato.  
Se il pilota squalificato faceva parte dei concorrenti della fase successiva, con tale squalifica perde di fatto il diritto a parteciparvi. In questo caso verrà ripescato il primo escluso che partirà in undicesima o ultima posizione. Tutti gli altri concorrenti manterranno la loro posizione di partenza.

**Motivi gravi - infrazioni disciplinari/comportamentali** prevedono la **squalifica totale dalla gara** con azzeramento dei risultati e deponnamento dalla classifica generale ed eventuali sanzioni disciplinari decise dalla CTP.

In questo caso ai fini della premiazione e della eventuale acquisizione di punteggi entra di diritto, in decima posizione, il primo escluso.

**Il mancato servizio raccolta nelle fasi di recupero o finali**, comporta dopo un primo richiamo verbale la penalizzazione di **1 giro** sulla fase successiva, oppure sulla ultima prestazione effettuata in caso il pilota abbia già corso la sua finale. Questo **potrebbe** far accedere (non necessariamente perché lo diranno i cronologici) con le modalità di cui sopra, un altro concorrente.

La reiterazione della infrazione, dopo l'applicazione della prima penalizzazione, comporterà ulteriori giri di penalizzazione ad ogni richiamo del D.G.

In caso venga ravvisato il dolo o la malafede, l'infrazione potrà comportare la squalifica.

In questo ultimo caso avrà diritto ad accedere alla fase di gara in questione il primo escluso che prenderà in griglia l'undicesimo posto. Gli altri concorrenti rimarranno nelle posizioni acquisite.

#### **Art. 8) NORME DI SICUREZZA**

I raccoglitori devono essere muniti di guanti protettivi propri per ridurre al minimo il rischio di ferirsi nel caso entrassero in contatto con le parti calde od in movimento del modello. La responsabilità del mancato uso di guanti protettivi sarà da imputare al raccoglitore stesso.

E' fortemente consigliato l'uso di calzature antinfortunistiche per limitare danni agli arti inferiori.

Per il Pilota è buona norma evitare di tenere accelerato il modello in caso di ribaltamento. In questo caso il raccoglitore ha facoltà di NON raccogliere il modello fino a quando questo sarà in accelerazione eccessiva.

L'utilizzo di guanti protettivi e calzature antinfortunistiche non è obbligatorio ma fortemente consigliato.

## **Art. 9) SERVIZIO RACCOLTA MODELLI**

Il servizio di "raccolta automodelli" deve essere effettuato dagli stessi Concorrenti, salvo se previsto diversamente dal D.G. o dalla organizzazione dell'evento.

### **Il servizio raccolta è un servizio dovuto, non facoltativo!**

In casi particolari il D.G. può dichiarare non obbligatorio il servizio raccolta e demandarlo ai meccanici. I Concorrenti addetti alla raccolta, anche senza richiami ed avvertimenti da parte del D.G., al termine della propria prova dovranno essere presenti **sulla propria postazione** prima del "1 minuto al Via" a svolgere il servizio di raccolta automodelli, occupando la postazione contraddistinta dal proprio numero di gara.

Esempio : Concorrente n° 1 al posto raccolta n° 1.

Il raccogliitore non deve abbandonare la propria postazione prima che sia transitato sul transponder l'ultimo modello in gara.

Il Direttore di Gara, potrà autorizzare la sostituzione "al servizio raccolta" con altro Pilota o Meccanico dietro richiesta del Concorrente.

Il mancato servizio raccolta nelle fasi di qualifica comporta le seguenti sanzioni:

10" sulla migliore prestazione in qualifica per ciascun richiamo effettuato;

Il protrarsi della assenza in postazione del raccogliitore anche nella medesima fase di qualifica può comportare altri provvedimenti che il Direttore di gara riterrà opportuni fino alla qualifica con esclusione dalla gara ed azzeramento dei risultati acquisiti.

## **Art. 10) NORME GENERALI**

### **10.1 COMUNICAZIONI.**

Le comunicazioni in gara verranno date a mezzo diffusori acustici.

Le comunicazioni informazioni relative alle attività sportive e sociali, le convocazioni delle assemblee e tutte le altre comunicazioni in genere verranno effettuate solo ed esclusivamente mediante il sito specifico dedicato.

Il socio, tesserandosi, dichiara espressamente di riconoscere come unico mezzo di comunicazione lo strumento sopra citato.

E' escluso e quindi non dovuto l'invio ai Soci di comunicazioni scritte.

### **10.2 CAMPIONATI REGIONALI, CAMPIONATO ITALIANO**

Il campionato regionale dovrà essere svolto su almeno tre prove, tutte valide.

In caso il campionato regionale si svolga su un numero di prove superiore a tre, queste verranno prese in considerazione con lo scarto di una. E' consentito scartare una prova con punti zero per assenza.

Possono partecipare ai campionati regionali tutti i coloro che lo vogliano e siano in possesso della Licenza pilota (insita gratuitamente nella tessera di associazione ai vari club o a Rally rc direttamente)

La partecipazione ad un Campionato Regionale o pluriregionale esclude la possibilità di partecipare ad altri Campionati Regionali o pluriregionali nell'anno di riferimento.

Possono partecipare al Campionato Italiano soltanto i piloti che hanno partecipato almeno ad una gara di un qualsiasi campionato regionale o pluriregionale.

I Piloti nella cui regione non si svolge un CR potranno acquisire il diritto a partecipare al Campionato Italiano prendendo parte almeno ad una gara di CR di regione limitrofa.

In mancanza di CR anche nelle regioni limitrofe i Piloti potranno comunque partecipare al C.I.

I Piloti della regione Sardegna, a causa della particolare dislocazione della regione, in mancanza di CR proprio potranno comunque prendere parte al C.I.

I campionati regionali e pluriregionali dovranno essere conclusi almeno 15 gg. prima del Campionato Italiano, indicativamente entro la metà del mese di luglio.

I delegati regionali dovranno provvedere immediatamente ad inoltrare le classifiche (redatte in base ai risultati delle gare di Campionato regionale) dell'intero campionato regionale alla CTP.

### **10.3 GARE INTERNAZIONALI**

Tutti i piloti che hanno partecipato ad almeno una prova di campionato regionale o pluriregionale o ad una gara nazionale inserita nel calendario gare nazionali, hanno diritto ad iscriversi alle gare internazionali organizzate da Rally rc

Nel caso in cui il numero di iscritti sia superiore al numero massimo di piloti concesso alla nazione Italia, le richieste di iscrizione saranno oggetto di conferma da parte della CTP in funzione dei risultati ottenuti nell'anno di riferimento.

## **Art. 11) ORGANICO**

L'organico tecnico di Rally Rc è costituito dalla CTP (commissione tecnica permanente) e sul territorio dal Delegato Regionale

### **11.1 COMMISSIONE TECNICA PERMANENTE**

La Commissione Tecnica Permanente è un organo Tecnico/Sportivo.

E' composta da 3 elementi.

Gode di totale autonomia tecnico/sportiva.

Coordina le attività sportive di categoria.

Provvede alla emissione e revisione di norme e regolamenti.

Ha poteri disciplinari e sportivi.

Gestisce il sito dedicato.

Dura in carica 5 anni. Può essere rieletta nel suo insieme o per singolo membro.

### **11.2 DELEGATO REGIONALE**

Chiunque, purché tesserato, può candidarsi al ruolo di Delegato Regionale. Verrà eletto dalla assemblea annuale dei Soci della regione e dura in carica 5 anni. La nomina del Delegato Regionale deve essere ratificata dalla CTP la quale potrà eleggere il Delegato Regionale in quelle regioni che ancora non abbiano una realtà consolidata.

I Delegati Regionali sono il punto di riferimento dei Soci/Piloti e si preoccupano di organizzare e gestire in collaborazione con organizzazioni e realtà esistenti, il Campionato Regionale e le assemblee regionali ordinarie e straordinarie.

Il Delegato Regionale opera a titolo gratuito ma avrà un rimborso spese che viene stabilito in ciascuna regione entro il massimo stabilito dalla CTP e sarà prelevato dalla quota di iscrizione di ciascun Pilota iscritto alle gare di Campionato Regionale.

Il Delegato Regionale dovrà altresì occuparsi della direzione gara che potrà demandare a persona di sua piena fiducia ed abilitata al ruolo di direttore gara.

In ogni caso il Delegato Regionale risponde sotto il profilo tecnico sportivo dell'operato della persona da cui si è fatto sostituire.

Il D.R. Provvederà ad inviare alla CTP i risultati delle gare e le classifiche aggiornate al termine di ciascuna prova di Campionato Regionale, così come dovrà inviare la relazione dettagliata delle assemblee ordinarie o straordinarie.

Il D.R. avrà come referente unica la CTP ed i suoi membri.

Viene lasciata ampia autonomia nella organizzazione dei campionati regionali sia come numero di prove, con scarti o applicazioni di sistemi incentivanti alla partecipazione, sia come date.

Naturalmente è fatto divieto di organizzare gare di campionato Regionale in concomitanza di gare a carattere nazionale.

## **Art. 12) RECLAMI**

Ogni concorrente può presentare reclamo scritto.

Il reclamo dovrà essere compilato sull'apposito modulo ottenuto dal D.G., indicando tutte le informazioni richieste oltre alla descrizione del motivo del reclamo. Tale documento sarà consegnato al D.G.

unitamente alla somma di €. 15,00 per le gare aventi valenza regionale o nazionale o di €. 30,00 per le gare internazionali.

Tale cauzione sarà restituita qualora il reclamo dia ragione al ricorrente, mentre saranno trattenute in caso contrario.

### **Termini per la presentazione del reclamo:**

Nelle fasi di qualificazione e di recupero, il reclamo dovrà essere presentato entro la partenza della successiva fase di gara o entro il termine in cui i modelli scelti a caso dal D.G. si trovino in parco chiuso per verifiche tecniche, mentre per le fasi finali il termine ultimo coinciderà con il termine del tempo in cui tutti gli automodelli partecipanti alla finale saranno trattenuti in parco chiuso per le verifiche tecniche. Trascorso tale termine non saranno più presi in esame eventuali reclami.

## **Art. 13) ACCETTAZIONE REGOLAMENTO**

Eventuali deroghe al presente regolamento potranno essere apportate a discrezione del Direttore Gara purché comunicate e rese note ai Piloti che in ogni caso quindi non potranno contestarle a posteriori.

Con l'iscrizione alla gara il Pilota dichiara di conoscere ed accettare integralmente le norme riportate in questo regolamento che sarà possibile reperire sul sito [www.rally-rc.it](http://www.rally-rc.it) e/o in gara presso il Direttore di Gara.

**AVVERTENZA:**

Il presente Regolamento potrà, in via del tutto eccezionale, essere variato anche in corso di stagione agonistica previo dovuta comunicazione ai Piloti/Soci.

