



Automobile Club d'Italia

**SPORT**

---

## **“REGOLAMENTO DI SETTORE DRIFTING”**

**CAMPIONATO ITALIANO 2019**



## CAMPIONATO ITALIANO DRIFTING 2019

### REGOLAMENTO DI SETTORE (RDS) DRIFTING

#### **Art. 1 - TITOLI IN PALIO**

Sono assegnati i titoli per i vincitori del Campionato Italiano Drifting:

Campione Italiano Racing Pro

Campione Italiano Racing Pro 2

Campione Italiano Street Open

I titoli vengono assegnati qualora nella nelle rispettive categorie ci siano almeno n. 8 conduttori.

#### **Art. 2 - CALENDARIO DELLE MANIFESTAZIONI - DISTANZE TEMPORALI DELLE GARE**

Il calendario viene stilato di anno in anno con un numero massimo di 8 gare valide unicamente per il Campionato Italiano, individuate dalla Commissione Off Road Cross Country, tra le gare di drifting iscritte a calendario e valutate in base ai rapporti informativi dell'anno precedente.

L'intervallo temporale tra due gare valevoli per il Campionato Italiano è di almeno 2 settimane. L'eventuale deroga sui limiti temporali imposti è valutata dalla Commissione Off Road – Cross Country ed eventualmente concessa in base a giustificati e comprovati motivi.

Il calendario può subire modifiche nel corso dell'anno, gli aggiornamenti vengono pubblicati tempestivamente sul sito istituzionale [www.acisport.it](http://www.acisport.it).

#### **Art. 3 - TASSE DI ORGANIZZAZIONE PER LE GARE DI CAMPIONATO ITALIANO**

La tassa di iscrizione delle gare a calendario è fissata secondo quanto indicato nell'Appendice 9 al RSN.

Per le integrazioni relative al Calendario, il pagamento deve avvenire, in ogni caso, entro la data di approvazione del regolamento particolare di gara.

#### **Art. 4 - UFFICIALI DI GARA**

E' obbligatorio un Commissario Tecnico Nazionale e un Commissario Sportivo Nazionale.

Resta fermo l'obbligo dell'Organizzatore di rispettare il numero minimo di Commissari, Verificatori Sportivi e Tecnici come previsto nell'Appendice n. 5 del RSN.

Nelle manifestazioni può essere prevista la presenza di un Addetto alle Relazioni con i Concorrenti, per fornire informazioni ai concorrenti e svolgere un ruolo di mediazione in ogni momento tra i Concorrenti ed i Commissari Sportivi.

Questo ruolo deve esser ricoperto da un titolare di licenza di Commissario Sportivo o da un titolare di altre licenze sportive, di comprovata esperienza sportiva e tecnica, con una buona conoscenza dei regolamenti.

L'addetto alle relazioni con i concorrenti può assistere alle riunioni dei Commissari Sportivi, al fine di tenersi informato sullo svolgimento della manifestazione.

#### **Art. 5 - ORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO MEDICO NEL CORSO DELLE GARE**

Il servizio medico lungo il percorso di gara deve essere apprestato secondo quanto previsto nell'Appendice 8 al Regolamento Sportivo Nazionale e riportato nel Piano di Emergenza Sanitaria che, unitamente alla Nomina del Medico di Gara, deve essere allegato al Regolamento Particolare di Gara.

#### **Art. 6 - SVOLGIMENTO DELLE MANIFESTAZIONI**

##### **6.1 - Controllo vetture e documenti ante gara**

I Concorrenti e Conduttori devono presentarsi nella località e agli orari previsti dal Regolamento Particolare di Gara per sottoporsi alle verifiche sportive e tecniche.

I Conduttori devono essere in possesso di Patente di guida nazionale, Tessera ACI, Licenza ACI Sport e certificato medico di idoneità sportiva, tutti in corso di validità.

##### **6.2 - Briefing**

Prima dello svolgimento della gara il Direttore di Gara (DGBa) convoca un briefing, secondo le istruzioni contenute nel programma del RPG.

In alternativa il Direttore di Gara (DGBa) può pubblicare un proprio comunicato - briefing scritto - nel quale deve riportare sinteticamente le informazioni e le ultime istruzioni per una regolare partecipazione alla gara. Detto comunicato deve essere consegnato a tutti i Conducenti durante le fasi delle verifiche sportive ante gara.

### 6.3 – Prove libere - ricognizione del percorso.

Le prove libere (ricognizione del percorso) non sono obbligatorie. Se previste, devono essere effettuate in perfetto assetto di gara e si svolgono seguendo le disposizioni del DGBa (Direttore di Gara).

### 6.4 - Partenze

Le vetture devono essere incolonnate, secondo l'ordine di partenza predisposto dal Direttore di Gara, almeno 10 minuti prima del proprio orario di inizio.

La partenza è data da fermo, con vettura a motore acceso.

I Conducenti che, trascorsi 20" dal momento della comunicazione dello start, non sono ancora riusciti a partire, sono considerati non partiti ed esclusi dalla manche.

I Conducenti, rispettando le indicazioni degli addetti, posizionano le vetture ad un metro dalla linea di partenza in corrispondenza esatta della parte anteriore più sporgente della vettura e prendono il "via" seguendo la procedura prevista tramite starter e/o tramite semaforo con i seguenti comandi: accensione luce rossa: mancano 10"

accensione luce gialla: mancano 5"

accensione luce verde: VIA

Non sono previste penalità per partenze anticipate.

In relazione a situazioni di forza maggiore, il Direttore di Gara ha la facoltà di autorizzare, con decisione motivata, una nuova partenza a favore del o dei Conducenti che non sono stati messi in condizione di portare a termine la manche.

Tale disposizione non si applica, in ogni caso, alle prove libere (ricognizione).

I Conducenti che per qualsiasi motivo non prendono il via in una delle manches hanno l'obbligo di darne preavviso al Direttore di Gara, il mancato rispetto di questo obbligo comporta l'esclusione dalla classifica.

### 6.5 – Telemetria e valutazione delle prestazioni

Il rilevamento delle performance dei conducenti nella fase delle qualificazioni viene realizzata tramite della strumentazione applicata alle vetture da gara. Tali dispositivi vengono messi a disposizione dall'organizzatore della gara. La telemetria è unica ed è quella che mette a disposizione l'organizzatore e non saranno presi in considerazione altri sistemi telemetrici. Qualora per motivi tecnici e/o gravi impedimenti/imprevisti organizzativi la telemetria non è disponibile si ricorre al giudizio umano della Giuria. Le valutazioni della Giuria non possono essere oggetto di reclamo.

#### **Fase di qualificazione (solo run):**

La valutazione delle prestazioni viene fatta tenendo conto dell'angolo di imbardata, della velocità, della linea di percorrenza del tracciato e dello spettacolo della prova, con l'ausilio della telemetria per 60/100 (angolo di imbardata, velocità), e tramite giudizio umano per 40/100 (linea e spettacolo – stile).

#### **Angolo di imbardata:**

- misura l'entità di sovrasterzo eseguita dal Conducente lungo tutto l'arco del tracciato;
- la telemetria registra l'"angolo di attacco" all'inizio della prima curva e l'"angolo medio" lungo tutto il tracciato;
- un massimo di 5 punti vengono assegnati per l'angolo di attacco e 25 punti per l'angolo medio.

#### **Velocità:**

- è un parametro composto dalla "velocità media", che il Conducente è in grado di mantenere durante l'intera prova, e dalla "velocità di attacco", che si rileva in ingresso alla prima curva;
- attraverso l'uso della telemetria viene attribuito un massimo di 5 punti per la "velocità di attacco" e 25 punti per la "velocità media".

#### **Linea:**

- è la traiettoria ideale che la vettura deve effettuare lungo il tracciato ed è marcata dai clip- points interni ed esterni. I clip-points interni sono quelli che vengono appoggiati con il paraurti anteriore della vettura; i clip-points esterni vengono valutati in base alla prossimità con cui si avvicina il paraurti posteriore del veicolo. La perfetta traiettoria è anche sinonimo di elevata capacità di guida che si manifesta lungo tutta la prova e quindi ogni sottosterzo o altra imperfezione tecnica sottrae punti alla valutazione in questione;
- un massimo di 30 punti vengono assegnati dalla Giuria a suo insindacabile giudizio.

#### **Spettacolo (stile):**

- è l'emozione che l'esibizione complessiva suscita negli spettatori. Tra tutti è il criterio più soggettivo e la



- Giuria dispone di un massimo di 10 punti per la valutazione. La valutazione dell'esibizione nella fase eliminatoria viene espressa in un punteggio compreso tra un minimo di "0" e un massimo di "100". Tale valutazione non può essere oggetto di reclamo.

### **Fase finale – "Tandem Run " - "Tsuiso" - "Twin Battle" (solo per racing pro e pro 2)**

Il Conduttore al comando deve essere in grado di completare il tracciato senza commettere errori dovuti a distrazione o pressione dell'inseguitore. I clip-points vengono utilizzati nelle sfide ed entrambe le vetture devono seguire la clip-line. Se la vettura in testa non segue perfettamente la clip-line, subisce una penalità. Se l'inseguitore non segue la clip-line quanto il Conduttore leader per mantenersi a distanza ravvicinata, ottiene un punteggio inferiore. Se l'inseguitore tiene meglio la clip-line rispetto al leader, ottiene un punteggio superiore.

L'inseguitore deve guidare bene come l'inseguito, deve quindi tenere un angolo di derapata uguale o superiore alla vettura che lo precede. L'inseguitore deve avvicinarsi il più vicino possibile all'inseguito per ottenere un punteggio maggiore e passare in vantaggio.

Se l'inseguitore tiene una velocità superiore, ma minor angolo, rispetto all'inseguito, non viene attribuito punteggio paritario bensì inferiore. Nella fase finale l'organizzatore potrà installare i rilevatori della telemetria di gara e registrare immagini per consentire alla giuria di esprimere il giudizio finale di una sfida.

È molto importante per l'inseguitore mantenere una distanza ravvicinata al leader dalla partenza all'arrivo. Qualora il leader della sfida utilizzi tattiche di derapata lenta ad ogni curva per far sotto-sterzare o girare l'avversario, lo stesso viene sanzionato con un punteggio pari a 0.

In caso di collisione durante le sfide in twin, il Conduttore che ha causato l'incidente viene sanzionato con un punteggio pari a 0.

Il Giudice Unico, assumendo le informazioni del caso e sentito il Direttore di Gara, si pronuncia per eventuali ulteriori sanzioni.

Il punteggio del twin drift è dato dai risultati durante le sfide testa-a-testa. Ogni round vengono assegnati 10 punti da dividere tra i due piloti (5-5, 6-4, 7-3, 8-2, 9-1), un doppio 0-0 può essere attribuito; il punteggio deve rispettare i parametri indicati sopra. Alla conclusione del testa-a-testa (2 round), la Giuria dichiara il vincitore con le seguenti opzioni:

1. Il pilota "A" vince; 2. Il pilota "B" vince;
3. One more Time (un'altra volta).

Dopo un pareggio, è concesso il "One more Time" ed i Conduttori si confrontano in altre 2 sfide testa-a-testa come tempi supplementari.

Le valutazioni della Giuria non possono essere oggetto di reclamo.

### 6.6 - Penalità

Mancata presentazione o irregolarità documenti	:	non ammissione alla gara ;
Mancato pagamento tassa iscrizione	:	non ammissione alla gara ;
Ca s c o/Abbigliamento non conforme	:	non ammissione alla gara ;
Mancata presentazione del passaporto tecnico e/o documenti equivalenti (Cat. Racing Pro e Racing Pro2)	:	non ammissione alla gara ;
Vettura non conforme alle misure di sicurezza	:	non ammissione alla gara ;
Presentazione in ritardo alle verifiche antegara	:	non ammissione alla gara ;
Presentazione in ritardo alla partenza	:	0 punti per ogni ritardata partenza ;
Assenza al briefing	:	ammenda €260,00;
Abbattimento di un birillo durante qualsiasi fase della manifestazione	:	1 punto addebitato per ogni birillo abbattuto

Testa coda con arresto della vettura (fermo ruota )	:	0 punti
- Solamente per le sfide in twin drift:	:	2 punti addebitati per la mancata effettuazione di drifting;
- Sorpasso	:	0 punti per ogni sorpasso;

#### 6.7 - Premi

Dotazione minima dei premi d'onore:

- Classifica Racing pro: 1° 2° 3°;
- Classifica Racing pro: 2° 1° 2° 3°;
- Classifica Street Open: 1° 2° 3°;

L'organizzatore potrà, in caso di congruo numero di iscrizioni (almeno 3), premiare in una gara la seguente classifica speciale:

- Femminile racing pro: 1^ - 2^ - 3^

Tale premiazione non concorre all'assegnazione di un titolo di Campione Italiano Drifting.

#### **Art. 7 - TASSE DI ISCRIZIONE ALLE GARE**

I Concorrenti devono iscriversi a ciascuna singola manifestazione, nei termini prescritti dal RSN. L'iscrizione è formalizzata inviando agli Organizzatori delle singole gare il "Modulo d'iscrizione" debitamente compilato e sottoscritto e allegando il pagamento o la documentazione dell'avvenuto pagamento della tassa d'iscrizione.

La tassa d'iscrizione che gli Organizzatori possono richiedere ai Concorrenti che partecipano a gare di C.I. Drifting è fissata al massimo in € 380,00 oltre IVA per le cat. racing pro e pro 2 e al massimo € 280,00 oltre iva per la cat. Street Open, comprensiva dei numeri di gara.

Per i rapporti fiscali tra i Concorrenti e gli Organizzatori si rinvia alla normativa fiscale vigente. Tutte le tasse di iscrizione sono comprensive del premio relativo all'assicurazione RCT dell'Organizzatore prevista dall'art. 124 del Decreto Legislativo n. 209 del 7/9/2005.

#### 7.1 - Numeri di gara

Tutte le vetture devono essere munite obbligatoriamente, su entrambi i lati, dei numeri di gara consegnati loro dall'Organizzatore alle verifiche ante gara. I numeri di gara devono essere applicati sulle vetture prima di essere presentate alle verifiche tecniche ante gara.

#### **Art. 8 - CAMPIONATO ITALIANO RACING PRO**

##### Art. 8.1 - Conducenti e vetture ammesse

Concorrono al titolo di Campione Italiano Drifting Racing Pro i Conducenti riportati nel regolamento di settore Drifting.

##### Art. 8.2 - Classifica di gara e punteggi

Ai Conducenti classificati è assegnato il punteggio di cui alla tabella sotto riportata, in base alla propria posizione nella classifica.

Si precisa che, ai fini della classifica finale, i punteggi conseguiti nell'ultima gara in calendario sono moltiplicati per il coefficiente di valutazione 2.

##### Art. 8.3 - Classifica finale ed aggiudicazione del titolo

E' proclamato "Campione Italiano Drifting racing pro" il Conducente che ha totalizzato il punteggio più alto nella serie di gare espletate.

L'eventuale ex-aequo è risolto sulla base del maggior numero di gare in cui il Conducente è stato classificato; in caso di ulteriore ex-aequo è determinante il numero di primi posti in classifica ufficiale Assoluta, successivamente i secondi posti, terzi posti e così via fino a soluzione dell'ex-aequo.

#### **Art. 9 - CAMPIONATO ITALIANO RACING PRO 2**

##### Art. 9.1 - Conducenti e vetture ammesse

Concorrono al titolo di "Campione Italiano Drifting Racing Pro 2" i Conducenti riportati nel regolamento di settore Drifting.

**Art. 9.2 - Classifica di gara e punteggi**

Ai Conduuttori classificati è assegnato il punteggio di cui alla tabella sotto riportata, in base alla propria posizione nella classifica.

Si precisa che, ai fini della classifica finale, i punteggi conseguiti nell'ultima gara in calendario sono moltiplicati per il coefficiente di valutazione 2.

**Art. 9.3 - Classifica finale ed aggiudicazione del titolo**

Ai fini del Campionato sono presi in considerazione un massimo di 6 risultati tra quelli conseguiti da ogni Conduuttore.

E' proclamato "Campione Italiano Assoluto Slalom" il Conduuttore che ha totalizzato il punteggio più alto.

L'eventuale ex-aequo è risolto sulla base del maggior numero di gare in cui il Conduuttore è stato classificato; in caso di ulteriore ex-aequo è determinante il numero di primi posti in classifica ufficiale Assoluta, successivamente i secondi posti, terzi posti e così via fino a soluzione dell'ex-aequo.

**Art. 10 - CAMPIONATO ITALIANO STREET OPEN**

**Art. 10.1 - Conduuttori e vetture ammesse**

Concorrono al titolo di "Campione Italiano Street Open" i Conduuttori riportati nel regolamento di settore Drifting.

**Art. 10.2 - Classifica di gara e punteggi**

Ai Conduuttori classificati è assegnato il punteggio di cui alla tabella sotto riportata, in base alla propria posizione nella classifica.

Si precisa che, ai fini della classifica finale, i punteggi conseguiti nell'ultima gara in calendario sono moltiplicati per il coefficiente di valutazione 2.

**Art. 10.3 - Classifica finale ed aggiudicazione del titolo**

E' proclamato "Campione Italiano Drifting Street Open" il Conduuttore che ha totalizzato il punteggio più alto nella serie di gare espletate.

L'eventuale ex-aequo è risolto sulla base del maggior numero di gare in cui il Conduuttore è stato classificato; in caso di ulteriore ex-aequo è determinante il numero di primi posti in classifica ufficiale Assoluta, successivamente i secondi posti, terzi posti e così via fino a soluzione dell'ex-aequo.

**Art. 11 – Punteggi Categoria Racing pro e Racing pro 2**

Ai conduuttori viene attribuito il punteggio di cui alle tabelle sotto riportate in base alla propria posizione nella classifica

Si precisa che, ai fini della classifica finale, i totali dei punteggi conseguiti nell'ultima gara in calendario sono moltiplicati per il coefficiente di valutazione 2.

<b>Posizione</b>	<b>Punti in Qualificazione</b>	<b>Punteggio in gara (finale)</b>
1°	20	100
2°	10	90
3°	8	80
4°	6	70
5°	5	50
6°	4	50
7°	3	50
8°	2	50
dal 9° al 16°	1	30
dal 17° al 32°	0	20

**Art. 12 – Punteggi Categoria Street Open**

Ai conduuttori viene attribuito il punteggio di cui alle tabelle sotto riportate in base alla propria posizione nella classifica.



Si precisa che, ai fini della classifica finale, i totali dei punteggi conseguiti nell'ultima gara in calendario sono moltiplicati per il coefficiente di valutazione 2.

<b>Posizione</b>	<b>Punti in gara</b>
1°	100
2°	90
3°	80
4°	70
5°	50
6°	50
7°	50
8°	50
dal 9° al 16°	30
dopo il 17°	20

### **ART. 13 – RADUNO DRIFTING**

Nel corso di una manifestazione di campionato italiano, a discrezione dell'organizzatore, potrà essere organizzato un raduno drifting.

Sono definiti "Raduni Drifting" quelle manifestazioni che hanno scopi esclusivamente turistici/didattici, con esclusione quindi di qualsiasi componente agonistica. In queste manifestazioni i partecipanti percorrono liberamente un percorso comune sempre senza classifiche correlate.

I raduni drifting si possono svolgere in aree che non siano ricavate all'interno di impianti permanenti omologati.-

Il conduttore deve essere in possesso della patente di guida e della Tessera Aci e/o almeno della licenza ACI di Concorrente /Conduttore Regolarità o licenza giornaliera di Regolarità.

Il conduttore a bordo della vettura deve indossare un casco omologato in corso di validità o con omologazione conforme al D.M. 18/03/86 e al regolamento ECE 022/02 022/03 e 022/04 (utilizzato per i motocicli), mantenere allacciate le cinture di sicurezza .