R.S.N. - NORMA FEDERALE

Edizione 2019

REGOLAMENTAZIONE DI SETTORE VELOCITÀ IN CIRCUITO

CAP. I

NORME GENERALI (N.G.)

CRONOLOGIA MODIFICHE

ARTICOLO MODIFICATO	DATA APPLICAZIONE	DATA DI PUBBLICAZIONE
ART. 4.2. - EQUIPAGGIAMENTO DEI CONDUTTORI	29/3/2019	29/3/2019
ART. 2.7.2-2.7.3-2.7.4-2.7.5	17/5/2019	17/5/2019

PREMESSA

Le competizioni dovranno essere organizzate in conformità al Codice Sportivo Internazionale (Codice) e suoi allegati ed al Regolamento Sportivo Nazionale (R.S.N.) e suoi Regolamenti di Settore (R.D.S.).
Le caratteristiche generali e particolari delle competizioni saranno specificate nel regolamento particolare redatto e pubblicato conformemente al R.S.N..
Le presenti norme prescrivono le condizioni alle quali devono rispondere le competizioni di velocità in circuito e mini impianti ed alle quali deve uniformarsi il regolamento particolare.
N.B. Le competizioni valevoli per Campionati, Trofei e Coppe FIA devono rispondere alle prescrizioni dei relativi Regolamenti della FIA.

ART. 1. - TITOLI IN PALIO

L'ACI SPORT indice i sottoelencati Campionati, Trofei e Coppe da disputarsi nell'anno in corso secondo quanto previsto dai rispettivi regolamenti, pubblicati nella Regolamentazione di Settore Velocità in Circuito:

Campionati Italiani	Trofei Nazionali	Coppe ACI
Gran Turismo Sprint GT3 Gran Turismo Sprint GT3 PRO-AM Gran Turismo Sprint GT3 AM Gran Turismo Sprint GT3 Costruttori Gran Turismo Sprint GT Light Gran Turismo Sprint GT Cup Gran Turismo Sprint GT4		Coppa Sprint GT3 Team Coppa Sprint Super GT Cup Team Coppa Sprint GT Cup Team Coppa Sprint GT4 Team
Gran Turismo Endurance GT3 Gran Turismo Endurance GT3 PRO-AM Gran Turismo Endurance GT3 AM Gran Turismo Endurance GT3 Costruttori Gran Turismo Endurance GT Light Gran Turismo Endurance GT Cup Gran Turismo Endurance GT4		Coppa Endurance GT3 Team Coppa Enduran. GT Light Cup Team Coppa Endurance GT Cup Team Coppa Endurance GT4 Team
Italian F.4 Championship powered by Abarth	Italian F.4 Trophy powered by Abarth Rookie Italian F.4 Trophy powered by Abarth Team Italian F.4 Trophy powered by Abarth Woman	
TCR Italy Conduttori	TCR Italy Conduttori AM TCR Italy Conduttori Under 25	

Campionati Italiani	Trofei Nazionali	Coppe ACI
	TCR Italy DSG **TCR Italy Team/Costruttore**	
TCR Italy Endurance Conduttori		**TCR Italy Endurance Gentleman** **TCR Italy Endurance Junior** **TCR Italy Endurance Femminile** **TCR Italy Endurance Team** **TCR Italy Endurance Marchi**
Sport Prototipi		**Coppa Under 25** **Coppa Master** **Coppa Rookie** **Coppa Team**
Le Bicilindriche		**Coppe Gruppo 1,5 650** **Coppe Gruppo 2 600** **Coppe Gruppo 2 700** **Coppe Gruppo 5 700**
		Coppa Italia Prima Divisione **Coppa Italia Seconda Divisione**

ART. 2. - DEFINIZIONE E CLASSIFICAZIONE

Le competizioni di velocità circuito sono competizioni nelle quali la velocità costituisce il fattore determinante per la classifica, che si corrono su percorsi chiusi rispondenti alle vigenti disposizioni in materia.
Le competizioni possono essere classificate internazionali, internazionali libere o nazionali ed eventualmente riservate nelle condizioni previste dal R.S.N.
In ogni caso esse sono soggette al Codice e suoi allegati ed al R.S.N. e suoi Regolamenti di Settore nonché agli altri regolamenti internazionali e nazionali che le riguardano.

ART. 3. - ORGANIZZAZIONE

Per ogni manifestazione, l'organizzatore deve predisporre un Regolamento particolare che deve inviare all'ACI SPORT - Commissione Velocità, per l'approvazione e il rilascio del permesso di organizzazione, entro i termini previsti dalla vigente normativa.
Il regolamento particolare di gara dovrà essere utilizzando il regolamento particolare predisposto dalla FIA (gare valevoli o candidate FIA) e dall'ACI SPORT (tutte le altre gare). I regolamenti particolari tipo dovranno essere richiesti alla Segreteria della Commissione Velocità Circuito.

ART. 3.1. - ASSICURAZIONI

Ogni Organizzatore aderisce, nei modi e nei termini stabiliti dalla vigente regolamentazione Sportiva Nazionale, alla polizza RC unica obbligatoria stipulata da ACI secondo le vigenti normative di legge (Vedi R.S.N. – Appendice 1).

ART. 3.2. - ADDETTO ALLE RELAZIONI CON I CONCORRENTI UFFICIALI DI GARA

Gli Ufficiali di Gara saranno designati in conformità al R.S.N. ed alla Appendice 2. Per ogni manifestazione potrà essere prevista la presenza di un Addetto alle Relazioni con i Concorrenti con i compiti e le funzioni specificate di seguito:

ART. 3.2.1. - COMPITI PRINCIPALI

Fornire informazioni ai concorrenti e svolgere un ruolo di mediazione in ogni momento.
Questo ruolo deve essere ricoperto da un titolare di licenza di Commissario Sportivo o da un titolare di altre licenze sportive di comprovata esperienza sportiva e tecnica implicando una buona conoscenza dei regolamenti. L'addetto alle relazioni con i concorrenti può assistere alle riunioni dei Commissari Sportivi, al fine di tenersi informato sulle eventuali decisioni prese.
L'addetto alle relazioni con i concorrenti deve essere facilmente identificabile dai concorrenti. A tale fine è consigliabile che:

- Egli indossi un contrassegno od una pettorina entrambi molto visibili
- Egli sia presentato ai concorrenti nel corso dei briefing antegara
- La foto sia pubblicata nel regolamento particolare di gara o in una circolare informativa e all'Albo di Gara.

ART. 3.2.2. - PRESENZA DURANTE LA GARA

Sull'albo Ufficiale di Gara dovrà essere esposto un tabulato con l'indicazione dei luoghi ed orari di presenza dell'addetto alle relazioni con i concorrenti. In particolare sarà presente: alle verifiche sportive e tecniche; presso la segreteria della manifestazione; alla partenza della gara; in prossimità del parco chiuso all'arrivo.

ART. 3.2.3. - FUNZIONI

Rispondere a tutte le domande o questioni poste dai concorrenti il più dettagliatamente possibile;
Dare tutte le informazioni possibili in relazione al regolamento particolare di gara ed allo svolgimento della gara, fornire classifiche.
Evitare di trasmettere ai Commissari Sportivi tutte le richieste che possano trovare una soluzione soddisfacente (nell'ambito dei regolamento) attraverso una semplice spiegazione, per esempio chiarimenti su contestazioni sui tempi con l'assistenza dei cronometristi.
L'addetto alle relazioni con i concorrenti dovrà evitare di riferire qualsiasi notizia o prendere qualsiasi iniziativa che possa portare all'insorgere di reclami.

ART. 4. - CONCORRENTI E CONDUTTORI

ART. 4.1. - AMMISSIONE - LICENZE

Possono partecipare, in qualità di concorrenti e conduttori, i titolari di licenza automobilistica nazionale ed internazionale valida per l'anno in corso, come specificato nella tabella riportata di seguito:

SETTORI DI ATTIVITÀ	COMPETIZIONI - VETTURE	A INT.	B INT.	C/R INT.	D INT.	C Naz. Senior	C Under 23	C Naz.	C Naz. Junior (e)	Entry Level
Velocità in Circuito (a) (b) (c)	Formula 1 (nelle gare valevoli per il Campionato del mondo è richiesta la Super Licenza F.I.A.)	OK								
	Tutte le vetture con un rapporto peso/potenza inferiore o uguale ad 1 kg/hp	OK								
	Tutte le vetture con un rapporto peso/potenza compreso tra 1 kg/hp e 2 kg/hp	OK	OK							
	Tutte le vetture con un rapporto peso/potenza compreso tra 2,5 kg/hp e 2 kg/hp	OK	OK	OK (d)		OK (d)				
	Tutte le vetture con un rapporto peso/potenza compreso tra 3 kg/hp e 2,5 kg/hp	OK	OK	OK		OK	OK (d)	OK (d)		
	Tutte le vetture con un rapporto peso/potenza superiore a 3 kg/hp	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK		
	Italian F.4 Championship powered by Abarth			OK	OK	OK		OK	OK	
	Gare Pre-agonistiche									OK

(a) Nelle Gare valevoli per i Campionati F.I.A. (escluse F.1 e GP2) è richiesta la licenza B.
(b) I conduttori minorenni dovranno rispettare integralmente quanto previsto dall'appendice 1 – art. A4.
(c) Per condurre le vetture delle classi Turismo oltre 2000, GT oltre 2000, Prototipi fino 2000, Prototipi oltre 2000, Formula fino 2000, Formula fino 1600 (minorenni) è obbligatorio aver superato un test di abilitazione della Scuola Federale. Il test potrà essere effettuato presso i circuiti/mini-impianti omologati, più vicini alla residenza dei richiedenti, a cura della Scuola Federale.
(d) A condizione che i conduttori abbiano il certificato di abilitazione della Scuola Federale di Pilotaggio ACI Sport. L'abilitazione non è richiesta a chi è in grado di autocertificare di avere condotto in gara, negli ultimi cinque anni, una vettura con un rapporto peso/potenza equivalente a quella che dovranno utilizzare.
(e) I minorenni che avranno compiuto 15 anni nell'anno in corso e sino al compimento del sedicesimo anno di età, potranno ottenere la licenza di conduttore C Nazionale Junior.
Essi dovranno aver conseguito l'abilitazione presso la Scuola Federale ACI ed avere l'autorizzazione da chi esercita la potestà genitoriale.
La loro partecipazione sarà ammessa nelle manifestazioni e nelle prove previste nell'Italian F4 Championship powered by Abarth e del Campionato Italiano Sport Prototipi con la supervisione, sul campo di gara, degli istruttori della Scuola Federale ACI.

Per le gare pre-agonistiche, a basso contenuto agonistico, è stata istituita una nuova licenza denominata Entry Level. E' richiesto il certificato medico non agonistico.

ART. 4.2. - EQUIPAGGIAMENTO DEI CONDUTTORI

Durante le prove e le gare è fatto obbligo ai conduttori di indossare l'abbigliamento di protezione e il casco omologati secondo

le prescrizioni della vigente appendice 4 – artt. 9 e 10 e della tabella sotto riportata.
I conduttori dovranno inoltre avere allacciata la cintura di sicurezza conforme a quanto previsto dall'Allegato J al Codice ed accertare, al momento dell'ingresso in pista, che le sicure degli estintori siano aperte ed il manometro indichi l'efficienza degli stessi.
Parimenti dovranno essere utilizzati tutti gli equipaggiamenti di sicurezza obbligatori previsti dai Regolamenti F.I.A. ed ACI SPORT: sedili, Frontal Head Restraint (FHR), impianti di estinzione/estintori, valvola anti ritorno carburante, cavetti ruote, etc..
Eventuali eccezioni dovranno essere approvate dall'ACI SPORT e riportate nei Regolamenti Particolari dei Campionati/Trofei/Serie.

Tipologia Abbigliamento di Protezione	Norma FIA
Casco	SNELL SA2010 + FIA 8858-2002 SNELL SA2010 + FIA 8858-2010 8859-2015 8860-2004 8860-2010 8860-2018 E FIA 8860-2018-ABP
FHR (sistema di ritenuta della testa) Verificare la compatibilità con i caschi	8858-2002 8858-2010 8859-2015 8860-2004 8860-2010 8860-2018
Dispositivi Biometrici	8868-2018
Abbigliamento (Tuta-Scarpe-Balaclava-Sottotuta-Guanti-Calze)	8856-2000 8856-2018

ART. 4.3. - COMPORTAMENTO DEI CONDUTTORI

Durante le prove e la gara i conduttori dovranno attenersi scrupolosamente alle norme di comportamento dettate dal Codice (Allegato L – Cap. 4) e dal R.S.N. vigente, in quanto applicabili, che si intendono qui integralmente trascritte.
In particolare:

- **presentarsi alla partenza in buone condizioni fisiche e psichiche;**
- **attenersi alle segnalazioni degli Ufficiali di gara;**
- **una vettura che è in pista può utilizzarne la larghezza completa.**
- **il conduttore deve usare la pista in ogni momento. Le linee bianche che definiscono i limiti esterni sono considerati pista mentre i cordoli no.**
- **se una vettura dovesse lasciare il circuito per qualsiasi ragione, il conduttore può ritornare in pista. Ma ciò può essere solo fatto in condizioni di sicurezza e senza che lo stesso ne abbia tratto un vantaggio. Si considera, per chiarezza, che una vettura abbia lasciato la pista quando nessuna parte della stessa vi è a contatto.**
- **nel caso in cui fosse raggiunta da una vettura che stesse per doppiarla, il conduttore doppiato dovrà consentire al conduttore più veloce di superarlo alla prima opportunità possibile. Al conduttore in corso di doppiaggio saranno esposte le bandiere blu. I conduttori doppiati o che stanno per essere doppiati, devono immediatamente cedere il passo al conduttore doppiante, eventualmente anche rallentando l'andatura;**
- **mantenere di norma la propria traiettoria, evitando manovre scorrette;**
- **i sorpassi, tenuto conto della situazione del momento, possono avvenire da entrambi i lati.**
- **è consentito, per difendere la posizione, un solo cambio di direzione;**
- **mantenere la propria traiettoria, dopo aver superato un'altra vettura, per un tratto sufficiente a non interferire con la marcia del veicolo superato;**
- **transitare al largo davanti ai box, salvo il caso di fermata agli stessi;**
- **entrare ai box curando di non intralciare le vetture in corsa e tenendo una velocità ridotta per non creare pericolo alle persone presenti nella zona box;**
- **effettuare gli eventuali rifornimenti e le altre operazioni ai box secondo le prescrizioni della vigente normativa e del regolamento particolare della competizione;**
- **assicurarsi, nel lasciare il proprio box, di non intralciare le altre vetture ed immettersi in pista solo nel rispetto del vigente Regolamento di Settore;**
- **è vietato in ogni caso, sotto pena di esclusione dalla manifestazione, compiere con la vettura l'intero percorso o tratti di esso in senso opposto a quello stabilito;**

- **non procedere in retromarcia fuori dello spazio antistante ai box;**
- **non effettuare, in genere, manovre che per la loro natura o per le circostanze in cui avvengono possano risultare pericolose. Una condotta di gara pericolosa comporta l'esclusione dalla competizione anche se non intenzionale o se imputabile a imperizia o deficienza umana o meccanica, quale quella risultante da ripetuti testa coda o uscite di strada. In tali casi i provvedimenti non hanno carattere disciplinare;**
- **Manovre con l'intenzione di ostacolare altri piloti, come accompagnare lateralmente un avversario fuori dei limiti del circuito o qualsiasi altro cambio di direzione non normale sono severamente vietate.**
- **non attraversare per alcun motivo la pista a piedi se non previa autorizzazione e sotto la sorveglianza di un ufficiale di gara;**
- **spostare subito la vettura, nel caso di arresto lungo il percorso, fuori dalla pista o, in assenza di banchina, quanto più possibile sul margine della pista stessa, collocandola lontano dalle curve ed in modo visibile per gli altri conduttori, e chiedendo comunque l'intervento degli ufficiali di gara; in curva la vettura deve essere collocata all'esterno e comunque al di fuori della normale traiettoria.**
- **il conduttore, per raggiungere a piedi il proprio box, dovrà percorrere il margine della pista fino al primo cancello di uscita.**
- **un conduttore coinvolto in un incidente, non potrà lasciare il Circuito, senza l'approvazione degli Ufficiali di Gara.**

Le presenti disposizioni valgono, in quanto applicabili, per tutti i tipi di competizioni e di percorso. Ogni infrazione sul percorso sarà segnalata al Direttore di Gara e potrà portare, a giudizio dei Commissari Sportivi, all'esclusione del conduttore dalla gara.

ART. 4.4. - DOPING

L'uso di sostanze considerate "doping" è vietato.
Controlli in tal senso potranno essere effettuati sui conduttori secondo le prescrizioni del vigente Regolamento Sportivo Nazionale sui controlli antidoping.

ART. 5. - VETTURE

ART. 5.1. - CARBURANTE

I concorrenti sono tenuti ad impiegare, tanto durante le prove di qualificazione quanto durante la corsa, unicamente carburante del tipo prescritto dall'Allegato "J" al Codice.
Prelievi per le verifiche potranno essere effettuati in ogni momento della manifestazione.
L'uso di carburante diverso da quello stabilito dai vigenti Regolamenti comporterà l'esclusione del concorrente dalla classifica.

ART. 5.2 - PUBBLICITÀ SULLE VETTURE

Su tutte le vetture di qualsiasi categoria, gruppo e formula partecipanti alle gare automobilistiche di qualsiasi specie è ammessa la pubblicità, intesa come qualsiasi scritta o disegno che riguardi un prodotto in commercio od un marchio di fabbrica notoriamente conosciuto, disciplinata dalle seguenti norme:

a) la pubblicità potrà utilizzare tutta la parte della carrozzeria non riservata ai numeri di gara e/o quanto previsto dai rispettivi Regolamenti; comunque non dovrà in alcun modo disturbare la lettura e la chiarezza dei numeri di gara.
b) Fermo restando quanto sopra, su ogni vettura è ammessa la pubblicità di una o più Ditte, sempre che i prodotti reclamizzati non siano in concorrenza tra di loro e fatto salvo quanto previsto al successivo comma H).
c) Non sono ammesse alle gare vetture aventi carrozzerie pubblicitarie e di conseguenza carovane a carattere pubblicitario.
d) I Commissari Sportivi, in sede di verifiche, avranno la facoltà di non ammettere alla gara vetture con pubblicità palesemente immorale.
e) Essi dovranno inoltre accertare che la pubblicità corrisponda ai requisiti di cui agli articoli precedenti escludendo, a loro insindacabile giudizio, quella pubblicità che eventualmente ne fosse difforme.
f) Il contratto di pubblicità non potrà in alcun modo interferire nei rapporti fra Concorrenti, Conduttori, Organizzatori od Ufficiali di Gara, essendo il tutto regolato dalle norme del Codice e del R.S.N..
g) L'ACI SPORT è del tutto estranea ai rapporti tra il Concorrente e la Ditta concessionaria della pubblicità e pertanto non assume alcuna responsabilità, né per eventuali permessi delle Autorità competenti, né per tasse governative e comunali sulla pubblicità stessa, né di qualsiasi altro genere.
h) Gli Sponsors dei Campionati ACI SPORT hanno diritto agli spazi pubblicitari concordati con l'ACI SPORT.
i) Se un organizzatore vuole imporre una pubblicità, dovrà precisarlo sul regolamento particolare di gara e sulle domande di iscrizione.
j) Un organizzatore non può imporre a un concorrente la pubblicità per un prodotto in diretta concorrenza con quello pubblicizzato dal concorrente stesso o dalla sua vettura.

ART. 5.3. - NUMERI DI GARA

Ad ogni vettura verrà assegnato, dal Comitato Organizzatore, un numero di gara. Nell'assegnarlo, il Comitato Organizzatore escluderà il numero con lo zero nelle decine intere (es.: 10, 20, 30, 40, ecc.) ed i numeri compresi nella decina del 60 (61, 62, 63, ecc.) o in quella del 70 (71, 72, 73, ecc.). Il numero di gara verrà messo a disposizione dei concorrenti, in triplice serie, all'atto delle verifiche sportive preliminari.

Il numero di gara dovrà essere applicato anteriormente sulla carrozzeria e su entrambi i lati della stessa prima delle verifiche tecniche preliminari e prima delle eventuali prove libere antegara.

Ogni cifra componente il numero, dovrà essere di colore nero su fondo bianco ed avere una larghezza d'asta di cm. 4 per un'altezza di cm. 22. In caso di presenza di Conduttori diversamente abili i numeri di gara dovranno essere di colore rosso.

Il Comitato Organizzatore darà le opportune disposizioni riguardo all'applicazione dei numeri stessi, applicazione che verrà comunque fatta sempre nello stesso punto o negli stessi punti della carrozzeria.

È vietata l'applicazione nella parte interna dei vetri delle vetture.

ART. 6. – ISCRIZIONI

ART. 6.1. - PROCEDURA

Le domande di iscrizione firmate dal Concorrente titolare della relativa licenza, devono essere inviate all'organizzatore unitamente alla tassa di iscrizione prevista dal Regolamento particolare di gara nei limiti di quanto riportato nelle seguenti tabelle:

TASSE DI ISCRIZIONE ALLE GARE PER LA STAGIONE AGONISTICA 2018

TIPOLOGIA		Campionato Italiano	Trofeo/Coppa Nazionale/Gara Nazionale non titolata	
Autodromi Categoria (*)	Gara (durata max 50' cad.)	A	A	B
Formula oltre 2.501 cc.	Singola	1.400,00	1.300,00	970,00
Formula oltre 2.501 cc.	Doppia	1.800,00	1.750,00	1.400,00
Formula da 1.701 cc. a 2.500 cc.	Singola	930,00	930,00	560,00
Formula da 1.701 cc. a 2.500 cc.	Doppia	1.330,00	1.330,00	830,00
Formula fino a 1.700 cc.	Singola	575,00	500,00	360,00
Formula fino a 1.700 cc.	Doppia	650,00	650,00	450,00
Italian F.4 Championship powered by Abarth	Tripla	900,00		
Sport Prototipi	Singola	800,00	700,00	600,00
Sport Prototipi	Doppia	1.000,00	900,00	800,00
Gran Turismo	Singola	1.100,00	1.000,00	760,00
Gran Turismo	Doppia	1.600,00	1.480,00	1.000,00
Porsche Carrera Cup Italia	Doppia		1.400,00	1.100,00
Turismo oltre 2.001 cc.	Singola	800,00	800,00	650,00
Turismo oltre 2.001 cc.	Doppia	1.300,00	1.300,00	1.030,00
Turismo fino a 2.000 cc.	Singola	700,00	700,00	500,00
Turismo fino a 2.000 cc.	Doppia	1.000,00	1.000,00	835,00
Clio Cup Italia	Doppia		1.300,00	1.100,00
Trofeo Nazionale Abarth	Doppia		900,00	550,00
GT - Turismo (Gare di durata)	Da 2 a 4 ore	3.000,00	2.950,00	2.565,00
GT - Turismo (Gare di durata)	Da 4 a 6 ore	3.500,00	3.450,00	3.015,00
Racing Start	Singola	275,00	250,00	180,00
Racing Start	Doppia	450,00	425,00	340,00

(*) Autodromi Categoria:	A:	Imola Misano Monza Mugello Vallelunga	Adria Franciacorta Magione Pergusa Varano	B:	Binetto Modena Mores Racalmuto

Queste possono essere inviate, oltre che per Assicurata postale complete di relativa tassa, anche tramite telegramma o fax che ai sensi dell'Art. 43 comma 6 D.P.R. 445/2000 e successive modificazioni assume valore di originale.
In questi due casi, le tasse di iscrizione dovranno essere inviate entro la data della chiusura delle iscrizioni tramite bonifico bancario o vaglia postale.
È fatto obbligo al concorrente che abbia inviato regolare domanda di iscrizione, di preavvisare l'organizzatore, prima della chiusura delle verifiche ante gara, della eventuale impossibilità a partecipare alla manifestazione. Il mancato preavviso comporta il deferimento agli organismi di giustizia sportiva dell'ACI SPORT.
Se detta comunicazione perviene all'organizzatore prima del termine di chiusura delle iscrizioni, il concorrente avrà diritto al rimborso della tassa di iscrizione.
Se la comunicazione perviene dopo tale termine, l'organizzatore avrà il diritto di trattenersi o pretendere la tassa di iscrizione.
Sulla domanda di iscrizione, il Concorrente dovrà obbligatoriamente indicare il numero del Codice Fiscale al fine del pagamento degli eventuali premi in denaro.
Le domande di iscrizione pervenute dopo la scadenza del termine di chiusura sono nulle.
Qualsiasi iscrizione contenente una falsa dichiarazione è nulla; nel caso in cui il firmatario della stessa sia ritenuto colpevole di scorrettezza, l'organizzatore potrà deferirlo all'ACI SPORT per l'adozione delle penalità previste dal Regolamento Sportivo Nazionale vigente.
L'organizzatore può rifiutare l'iscrizione di un concorrente o di un conduttore (R.S.N. vigente).
Il RPG può stabilire che la tassa di iscrizione venga rimborsata, in tutto o in parte, ai concorrenti che abbiano soddisfatto a determinate condizioni. La tassa deve essere comunque rimborsata ai concorrenti la cui iscrizione non sia accettata e nel caso in cui la gara non abbia luogo.
In casi particolari, con l'approvazione dell'ACI SPORT, gli organizzatori possono richiedere, ed il RPG può stabilire, che ogni concorrente versi, a garanzia della propria partecipazione, una cauzione da rimborsarsi se lo stesso avrà regolarmente preso la partenza.
Le domande di iscrizione prive di una delle indicazioni relative al cognome, nome, indirizzo, categoria e numero di licenza sportiva dei concorrenti e dei conduttori, al modello, gruppo/formula e classe delle vetture, alla firma del concorrente e ad altre eventuali indicazioni richieste dall'Organizzatore nel modulo di iscrizione (numero della patente, della targa della vettura, della fiche di omologazione, del fax, del telefono, ecc.) e non regolarizzate entro il termine di chiusura delle iscrizioni sono nulle a tutti gli effetti.
Indipendentemente da quanto previsto nel comma precedente, sono parimenti nulle le domande di iscrizione inviate senza la tassa di iscrizione.
Le domande di iscrizione devono altresì riportare le indicazioni relative al cognome, nome, indirizzo, categoria e numero degli eventuali Noleggiatore e Preparatore; inoltre devono riportare la potenza dichiarata ed il numero di passaporto tecnico della vettura.
È fatto obbligo al concorrente che abbia inviato regolare domanda di iscrizione, di preavvisare l'organizzatore, prima della chiusura delle verifiche ante gara, della eventuale impossibilità a partecipare alla manifestazione. Il mancato preavviso comporta il deferimento agli organismi di giustizia sportiva dell'ACI SPORT.

Costi Prove Libere Velocità in Circuito

VALORE 30 MINUTI DI PROVE LIBERE PREVISTE NELLE GARE PER LA STAGIONE AGONISTICA 2019 (importo massimo a cui aggiungere l'I.V.A. ai sensi di legge)		
Autodromi Categoria (*)	A	B
Formule	180,00	150,00
Sport Prototipi	180,00	150,00
Gran Turismo	180,00	150,00
Turismo	180,00	150,00
Auto Storiche	130,00	90,00
Racing Start	60,00	50,00

ART. 6.2 - OBBLIGHI DEL CONCORRENTE

Con l'iscrizione il concorrente:

- dichiara di conoscere, impegnandosi a rispettare ed a farle rispettare, le disposizioni del Codice e suoi Allegati, del R.S.N., del Regolamento di Settore e del Regolamento Particolare;
- riconosce l'ACI SPORT quale unica giurisdizione competente, salvo il diritto di appello previsto dal Codice e dal R.S.N.; rinuncia, conseguentemente, ad adire arbitri o altra giurisdizione per fatti derivanti dall'organizzazione e dallo svolgimento della competizione;
- ritiene sollevati l'ACI, l'ACI SPORT, gli Organizzatori, il Promotore, tutti gli ufficiali di Gara nonché il proprietario o

gestore del percorso da ogni responsabilità per danni subiti per colpa di terzi, da esso concorrente, suoi conduttori, passeggeri, dipendenti o beni.

ART. 6.3 - FACOLTÀ DEL CONCORRENTE CONDUTTORE DI RISERVA

Il concorrente ha diritto di designare un conduttore titolare ed uno di riserva per ciascuna vettura iscritta; essi dovranno essere dichiarati nella scheda di iscrizione entro il termine di chiusura delle iscrizioni.
La sostituzione di un conduttore precedentemente designato potrà essere ammessa dai Commissari Sportivi, purché richiesta almeno due ore prima della partenza delle Prove Ufficiali e purché il conduttore subentrante abbia effettuato le verifiche sportive ante-gara.
Da quel momento, il subentrante diventerà conduttore titolare e quello sostituito cesserà di esserlo e non potrà più rientrare in gara.

ART. 7 - SVOLGIMENTO DELLE GARE

ART. 7.1 – VERIFICHE PRELIMINARI ANTE-GARA

Si rinvia all'Appendice 5.
Al fine di ridurre i tempi di attesa, si raccomanda agli organizzatori di programmare le verifiche di in modo da avere un accesso continuo e graduale dei concorrenti, riservando, ad esempio, a ciascuna classe di vetture una specifica finestra temporale (programma di verifiche a scaglioni).
Ove possibile, compatibilmente con le esigenze organizzative, si potrà prevedere l'effettuazione delle verifiche anche al sabato mattina. E' data facoltà ai Commissari Sportivi di procedere all'annullamento dei tempi conseguiti con vetture che dovessero risultare irregolari alle verifiche tecniche eseguite al termine dei turni di qualificazione, a meno che non ricorrano gli estremi della frode, per la quale è prevista l'esclusione dalla gara.

ART. 7.2. - VERIFICHE POST-GARA

Al termine della gara, tutte le vetture dovranno essere immediatamente condotte nell'apposito recinto (parco chiuso), predisposto dagli organizzatori secondo la vigente normativa, e messe a disposizione dei Commissari Sportivi.
All'interno del parco chiuso nessuna operazione è consentita sulle vetture e queste ultime potranno essere rimosse o ritirate soltanto su autorizzazione del Direttore di Gara, sentiti i Commissari Sportivi.
I Commissari Sportivi potranno disporre che vengano sottoposte a verifica tecnica una o più vetture, a loro insindacabile giudizio secondo quanto previsto dai regolamenti dei rispettivi campionati.
Queste vetture dovranno essere portate, a cura del concorrente, nel luogo che verrà designato durante le verifiche ante-gara e dovranno esservi lasciate fino al completamento delle verifiche che dovranno essere effettuate entro le 24 ore successive il termine della competizione.
I concorrenti che non rispettassero tale disposizione verranno esclusi dalla classifica e deferiti alla ACI SPORT per i provvedimenti del caso.
Alle verifiche dovranno essere presenti il concorrente (o persona munita di sua delega scritta) ed i meccanici della vettura da verificare.
I concorrenti sono tenuti al rispetto di quanto prescritto dalla vigente normativa ed in particolare dall'Appendice 5. In caso di smontaggio di parti componenti le vetture, si utilizzerà la vigente la normativa "Tariffario spese verifica rimontaggio per vetture".

ART. 7.3 - SEGNALAZIONI

Durante le prove di qualificazione e la gara saranno usate le segnalazioni conformi alle disposizioni e prescrizioni dettate dall' Allegato "H" e "L" al Codice Internazionale (vedi appendice al R.D.S.).
I conduttori dovranno osservare le segnalazioni e tutte le disposizioni impartite dal Direttore di Gara.

ART. 8. - CLASSIFICHE E PREMI

ART. 8.1. - Classifiche

Le classifiche sono redatte secondo le disposizioni del presente R.D.S. rispettivamente per le gare in circuito.
Sono considerate ufficiali, subordinatamente all'omologazione da parte dell'ACI SPORT, le classifiche sottoscritte dal Direttore di Gara ed esposte nell'Albo Ufficiale di Gara.
Le classifiche diventano definitive nei termini e nei modi previsti dalla vigente normativa.

ART. 8.2. - PREMI

I premi in denaro previsti dal regolamento particolare della competizione, al netto delle ritenute fiscali previste dalle leggi vigenti, saranno liquidati direttamente dall'organizzatore ai concorrenti che ne avranno maturato il diritto.
La dotazione minima dei premi previsti dal Regolamento Particolare deve essere, in linea generale, interamente erogata.
L'ACI SPORT si riserva di non autorizzare altre gare a quegli Organizzatori che non ottemperino all'obbligo di corrispondere i premi in denaro previsti al termine della gara.

Il pagamento dei premi deve avvenire nel corso della premiazione, se prevista, o al termine della gara, su esplicita autorizzazione dei Commissari Sportivi. Non devono essere pagati soltanto i premi di quelle classi o formule la cui classifica è sospesa per ricorsi in appello.
I premi d'onore dovranno essere ritirati personalmente dagli aventi diritto, o da persona munita di delega scritta.

ART. 9. - RECLAMI E APPELLI

Sono disciplinati dal vigente R.S.N.

ART. 10. - CIRCOLARI INFORMATIVE E/O INTEGRATIVE

Gli organizzatori si riservano di fare conoscere a tutti gli iscritti, a mezzo di apposite circolari, eventuali variazioni o integrazioni del regolamento Particolare e del programma preventivamente approvate dalla ACI SPORT, nonché informazioni o chiarimenti per la loro migliore applicazione, a norma del vigente R.S.N.

ART. 11. - BUREAU DELL'ACI SPORT

Il Bureau permanente dell'ACI SPORT è una commissione la cui fondamentale missione è mantenere l'equilibrio delle prestazioni tra le vetture partecipanti ai Campionati e far in modo che tutte le partecipazioni di una vettura rispettino le regole dei Campionati e non turbino l'equilibrio dello stesso.

ART. 11.1. - COMPOSIZIONE DEL BUREAU.

Il Bureau comprende 3 membri:
Il Presidente del Bureau: Ing. Giuseppe D'Agostino;
N° 2 Componenti: Ing. Ignazio Lunetta (settore meccanica), Ing. Enrico Alviano (settore elettronica).
Il Presidente e i membri sono designati dalla Giunta Sportiva ACI SPORT.
Il loro mandato è rinnovabile senza limitazioni.

ART. 11.2. - FUNZIONI DEL BUREAU

Il Bureau permanente dell'ACI SPORT potrà:

ART. 11.2.1. - Trattare di questioni riguardanti l'accettazione di vetture al Campionato;
ART. 11.2.2. - Regolamentare su questioni riguardanti l'equilibrio delle prestazioni delle vetture partecipanti ai Campionati;
ART. 11.2.3. - Programmare eventuali sessioni private di test prima dell'inizio dei Campionati e anche nel corso della stagione.

ART. 11.3. - PROCEDURA

Il Bureau potrà d'ufficio occuparsi di tutte le questioni che ricadono sotto la sua competenza ed agire con propria autonomia.
In questo contesto, potrà anche agire su richiesta di qualsiasi concorrente regolarmente iscritto al Campionato interessato, o di qualsiasi persona fisica o giuridica che voglia partecipare con un veicolo che corrisponda ai criteri fissati dal Regolamento Sportivo del Campionato/Trofeo/Serie.
Qualsiasi richiesta deve pervenire alla segreteria del Bureau, che si trova a Roma, tramite fax, e mail o posta.: ACI SPORT - Via Solferino 32 - 00185 Roma - Fax: +39 0644702225 - E mail: marco_ferrari@csai.aci.it
I membri del Bureau hanno facoltà di richiedere al concorrente qualsiasi ulteriore informazione e una valutazione professionale se necessario il cui costo sarà a carico del concorrente.
Suddetti elementi devono pervenire alla segreteria entro i cinque giorni seguenti la data in cui il concorrente riceve la notifica della richiesta del Bureau.

ART. 11.4. - DECISIONE

Le decisioni del Bureau sono prese all'unanimità dai suoi membri.
Ogni decisione deve essere riportata per conoscenza al Presidente dell'ACI ed al Segretario dell'ACI SPORT.
Il Bureau dovrà motivare ogni sua decisione.
Le decisioni del Bureau interessano solo la stagione in corso del Campionato/Trofeo/Serie interessati.
Tutte le decisioni prese nel contesto delle funzioni definite nell'Art. 11.2. devono essere pubblicate sul sito dell'ACI SPORT entro il giorno di chiusura delle iscrizioni della Manifestazione che può essere condizionata da tale decisione e notificata al Presidente del Collegio dei Commissari e al Delegato Tecnico in carica durante tale Manifestazione.

ART. 11.5. - EFFICACIA DELLE DECISIONI

Le decisioni del Bureau saranno considerate, a tutti gli effetti, parte integrante del regolamento del Campionato/Trofeo/Serie.

NORME PARTICOLARI (N.P.)

ART. 12. - PERCORSO, IMPIANTI E SERVIZI DI SICUREZZA

ART. 12.1. - Le caratteristiche del tracciato, delle protezioni e degli impianti per lo svolgimento delle gare devono essere conformi alle disposizioni della FIA citate nel vigente R.N.S. e nella sua Appendice 4.

ART. 12.2. - I requisiti dei servizi di sicurezza (organizzazione generale; sorveglianza della pista; segnalazioni; vettura staffetta; servizio medico; servizio antincendio; mezzi di pronto intervento) sono definiti dall'allegato H al Codice, citate nel vigente R.N.S. e nella sua Appendice 4.

ART. 12.3. - La presenza di un mezzo di decarcerazione, con equipaggio, è obbligatoria in ogni manifestazione a contenuto agonistico (vedi Appendice 4).
Tutti i team di decarcerazione che vorranno operare nel settore velocità in circuito, se non soggetti pubblici (Vigili del Fuoco, ecc.), dovranno essere titolari di specifica licenza rilasciata da ACI SPORT.

ART. 12.4. - La presenza di un mezzo di estricazione, con equipaggio, è obbligatoria in ogni manifestazione con la presenza di formule. Si raccomanda l'utilizzo negli eventi con altra tipologia di vettura.

ART. 13 - VETTURE AMMESSE

Alle gare in circuito sono ammesse le categorie di vetture indicate nell'atto di omologazione del circuito, il cui contenuto è riportato nell'Appendice 4 "Sicurezza" – art. 4.
N.B.: Nelle gare di Campionati F.I.A. le vetture ammesse sono definite dal Regolamento Tecnico di ciascun campionato.

ART. 14. - QUALIFICAZIONE E AMMISSIONE DELLE VETTURE

ART. 14.1. – PROVE UFFICIALI DI QUALIFICAZIONE

Tutti i conduttori, per essere ammessi alla gara, debbono prendere parte alle prove ufficiali di qualificazione che si svolgeranno sul percorso indicato sul regolamento particolare, secondo turni, date e orari indicati nello stesso o, se variati, comunicati in sede di verifiche sportive.
Gli Organizzatori stabiliranno obbligatoriamente turni di prove ufficiali di qualificazione con le modalità previste dal rispettivo Regolamento Sportivo vigente.
Il tempo di qualificazione si acquisisce soltanto nell'ambito dei propri turni di prova. Eventuali prove al di fuori dei propri turni (ricognizione) non danno diritto al rilevamento dei tempi.
Ogni conduttore per essere ammesso alla gara deve compiere almeno un giro dell'intero percorso con la stessa vettura che condurrà in gara o secondo quanto previsto dai singoli Campionati.
I turni di prove stabiliti dall'Organizzatore potranno essere modificati dai Commissari Sportivi, previa tempestiva comunicazione a tutti gli iscritti mediante esposizione di circolare presso la Direzione di Gara.
Durante le prove ufficiali funzionerà un servizio di cronometraggio e verranno registrati i tempi sul giro ai fini dell'ammissione alla gara e dell'assegnazione dei posti di partenza.
Al termine del o dei turni di prove di qualificazione, tutte le vetture dovranno essere avviate al parco chiuso dove dovranno permanere almeno 30' salvo diversa disposizione prevista dai regolamenti particolari di gara.
Una vettura che si ferma lungo il percorso, durante le prove di qualificazione (o la gara), ed è aiutata a ripartire, per motivi di sicurezza, dagli Ufficiali di Gara, anche con l'ausilio di mezzi meccanici, può riprendere la prova (o la gara) suddetta.

ART. 14.2. - MINIMI DI QUALIFICAZIONE

Le vetture ed i conduttori per essere ammessi alla gara dovranno aver compiuto un giro di qualificazione in un tempo non superiore alle percentuali (minimi di qualificazione) di cui alla vigente Appendice 4 – art. 6.
Tuttavia, i Commissari Sportivi, sentito il Direttore di Gara, hanno la facoltà di ammettere alla partenza delle vetture che non abbiano realizzato i tempi di qualificazione previsti per ragioni indipendenti dalla volontà dei conduttori, a condizione però che queste vetture non ne eliminino altre già qualificate, che siano giudicate in grado di conseguire i minimi di qualificazione e che i conduttori rispondano alle condizioni di sicurezza (conoscenza del circuito, ecc.).
Le vetture così ammesse verranno schierate agli ultimi posti della griglia di partenza.

ART. 14.3. - AMMISSIONE ALLA PARTENZA

L'ammissione alla partenza verrà stabilita come segue:
Competizioni in unica gara:

L'ammissione delle vetture di ciascuna classe avverrà in base al tempo migliore realizzato durante le prove di qualificazione, proporzionalmente al numero delle vetture qualificate nel raggruppamento.
Per la ripartizione delle vetture qualificate nelle varie classi si procederà come segue:

$$\text{Vetture ammesse} = \frac{A \times B}{C}$$

in cui:
A = numero totale delle vetture ammesse alla partenza;
B = numero delle vetture che hanno effettuato le prove di qualificazione,
C = numero delle vetture qualificate nelle prove.

Esempio: numero delle vetture ammesse alla partenza: 30;
numero totale delle vetture qualificate: 54.
Ripartizione delle vetture qualificate in ciascuna classe, come segue:
1ª classe = 14 - 2ª classe = 18 - 3ª classe = 22

il calcolo verrà fatto come segue:

$$\text{Vetture ammesse per la prima classe} = \frac{30 \times 14}{54} = 7{,}7 \text{ vetture}$$

$$\text{Vetture ammesse per la seconda classe} = \frac{30 \times 18}{54} = 10{,}0 \text{ vetture}$$

$$\text{Vetture ammesse per la terza classe} = \frac{30 \times 22}{54} = 12{,}2 \text{ vetture}$$

Saranno pertanto ammesse:
alla prima classe: 8 vetture
alla seconda classe: 10 vetture
alla terza classe: 12 vetture.

Qualora l'Organizzatore intenda accettare un numero di iscrizioni inferiore a quello delle vetture ammesse alla partenza, dovrà prevedere l'ammissione di tutti i Gruppi, curando che tutte le classi possano essere costituite in maniera equilibrata.
Se il numero dei qualificati supera del 20% il numero massimo di vetture ammesse in pista, la gara verrà effettuata con il sistema delle batterie e finale definito nel comma b) seguente.
Delle relative decisioni sarà data notizia ufficiale a tutti gli iscritti entro un'ora dal termine delle prove di qualificazione mediante esposizione di circolare presso la direzione di gara.

b) Competizioni articolate in batterie e finale:
l'ammissione dei piloti alle batterie avverrà in base ai migliori tempi realizzati da ciascun pilota su un giro durante le prove ufficiali di qualificazione. Nel caso in cui 2 o più vetture abbiano realizzato dei tempi di qualificazione identici, la priorità sarà data a quella che nell'ambito del proprio turno l'avrà realizzata per prima.
La suddivisione dei conduttori nelle batterie avviene in base ai tempi fatti registrare nelle prove ufficiali di qualificazione; ad esempio:
- nel caso di due batterie i tempi occupanti posizioni dispari nella graduatoria (1, 3, 5 ecc.) vengono assegnati alla prima batteria, quelli occupanti posizioni pari (2, 4, 6, ecc.) alla seconda;
- nel caso di tre batterie il miglior tempo è assegnato alla prima batteria, il secondo tempo alla seconda batteria, il terzo tempo alla terza batterie, il quarto tempo alla prima, e così via;
- nel caso di quattro batterie il miglior tempo è assegnato alla prima batteria, il secondo tempo alla seconda batteria, il terzo tempo alla terza batteria, il quarto tempo alla quarta batteria, il quinto tempo alla prima e così via.

Alla fine saranno ammessi, esclusivamente con la stessa vettura con la quale hanno partecipato alla batteria, i conduttori che, nell'ordine di arrivo di ciascuna batteria, indipendentemente dal numero di giri effettuati, saranno compresi entro il numero di posti che risulterà dall'applicazione della seguente formula:

$$F = \frac{N}{S}$$

dove:

N indica il numero massimo di vetture ammesse sul circuito (v. Art. 5);
S indica il numero di batterie svolte;
F indica il numero di vetture che nella graduatoria di arrivo di ciascuna batteria acquisiranno il diritto di partecipazione alla finale.

Nel caso che N e S non fossero esattamente divisibili, per il raggiungimento del numero massimo di vetture ammesse sarà preso in considerazione, a parità di posto nell'ordine di arrivo della batteria, la vettura che avrà compiuto il maggior numero di giri; a parità di giri verrà data la precedenza al miglior tempo.
Per quanto riguarda la ripartizione delle vetture qualificate delle varie classi nella finale, si applica il criterio indicato nel comma a) precedente.

ART. 14.4. - BRIEFING

Il Briefing si terrà nel luogo e nell'ora indicata nel programma. Tutti i conduttori dovranno obbligatoriamente essere presenti. I conduttori che si schierassero sulla griglia di partenza senza essere stati presenti al briefing o che la loro presenza non sia comprovata dalla firma sull'apposito verbale saranno passibili di un'ammenda pari a Euro 260,00.
Il concorrente/conduttore che ricada in tale circostanza potrà prendere la partenza previo pagamento dell'ammenda.

ART. 14.5. - NUMERO MASSIMO DI VETTURE AMMESSE ALLA PARTENZA

Il numero massimo di vetture ammesse contemporaneamente sul percorso durante la gara è quello indicata dalla vigente Appendice 4 "Sicurezza" – art. 5.
Durante i turni delle prove libere e di qualificazione, esso potrà, tenuto conto che non tutti gli ammessi ai singoli turni provano contemporaneamente, essere aumentato del 30% rispetto al numero di vetture ammesse durante la gara.
Nel caso di applicazione della normativa F.I.A. (All.O al Codice Sportivo Internazionale Supplemento n. 2) il valore preindicato deve intendersi ridotto al 20%.

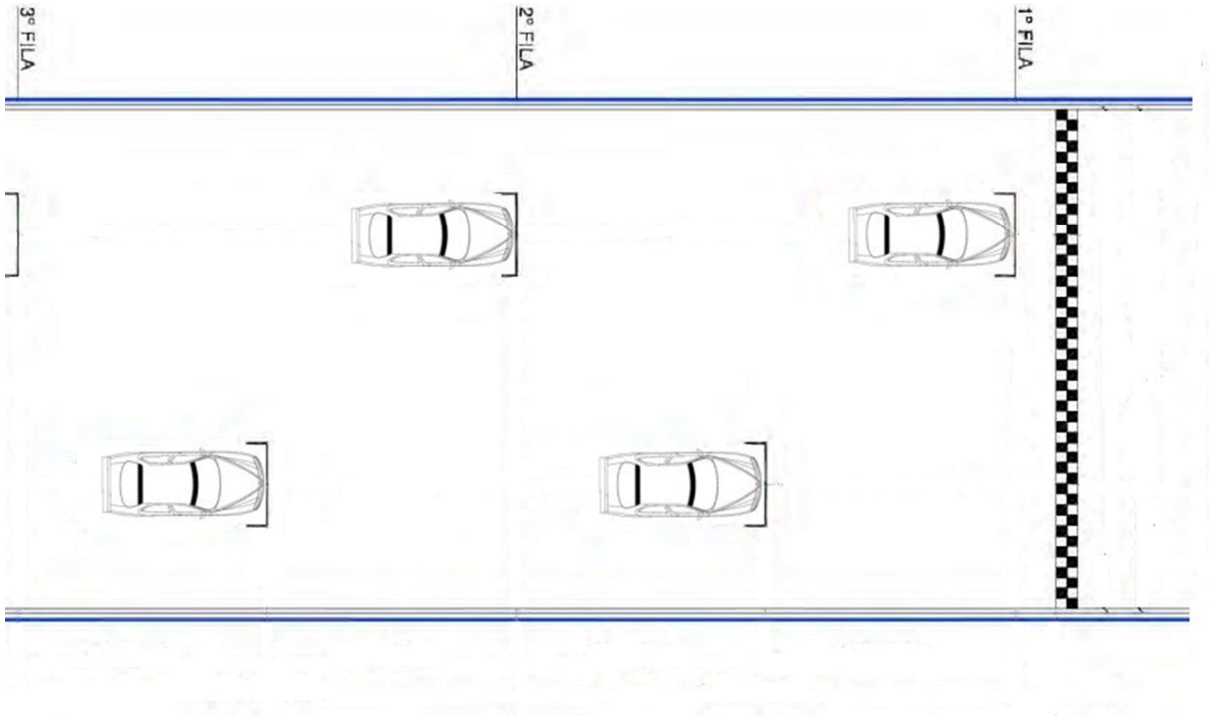
ART. 14.6. - PARTENZA

ART. 14.7. – GRIGLIA DI PARTENZA

Alla griglia di partenza parteciperanno le vetture ammesse secondo il precedente art. 14.5 e disposte secondo quanto previsto dalla vigente normativa.
Le partenze in gruppo sono regolamentate dal Cap. VI del COD. e dal vigente R.S.N. e dal presente R.D.S.; sono ammesse:

- la partenza in linea da fermo con griglia semplice;
- la partenza in linea lanciata.
- non sono ammesse partenze tipo "Le Mans".

La griglia sarà ottenuta dividendo la carreggiata in 2 corsie intersecate da linee trasversali corrispondenti alle file, iniziando dalla linea di partenza, come segue:



N.B.: Nelle prove valide per il Campionato del Mondo di F. 1 le due file di vetture sfalsate saranno disposte in modo tale che tra una vettura e l'altra di una stessa fila ci siamo almeno 16 metri e quindi una distanza nella griglia di almeno 8 metri tra una vettura di una fila e la successiva vettura dell'altra fila.
Per le gare di Campionati, Trofei e Coppe ACI SPORT o FIA, va adottata la disposizione eventualmente prescritta dai rispettivi Regolamenti Sportivi Nazionali o Internazionali vigenti.
La posizione più avanzata sullo schieramento di partenza sarà considerata "pole position" e dovrà essere accettata come tale dal conduttore che avrà realizzato il miglior tempo durante le prove ufficiali di qualificazione (o abbia vinto la sua batteria col miglior tempo); se due o più piloti hanno realizzato il miglior tempo, la precedenza verrà data a chi l'ha cronologicamente ottenuto per primo.
Le vetture degli altri conduttori saranno disposte sulla griglia di partenza nell'ordine della graduatoria dei tempi.
Le vetture si dovranno posizionare nello spazio, loro riservato in griglia, all'interno dell'area delimitata dalle relative righe bianche ~~laterali~~.
I Concorrenti che si trovassero nell'impossibilità di prendere il via dovranno comunicarlo al Direttore di Gara.
In questo caso il loro posto in griglia verrà occupato dal Concorrente immediatamente successivo secondo l'ordine della graduatoria dei tempi e così via sino al completamento della griglia.
La griglia di partenza sarà esposta contestualmente alla pubblicazione della classifica definitiva delle prove di qualificazione; potrà essere modificata fino a 60' prima della partenza della relativa gara.
Dopo tale termine il posto di ogni conduttore che si trova nell'impossibilità di prendere il via sarà lasciato libero, mentre gli altri conduttori manterranno la posizione d'origine sulla griglia.
In caso di competizioni articolate in 2 batterie e finale, lo schieramento della finale sulla griglia di partenza si farà come segue:

- fino a concorrenza del numero di vetture ammesse alla partenza, le 2 batterie saranno schierate sulla griglia in due corsie;
- la "pole position" verrà attribuita al conduttore che ha vinto la sua batteria col miglior tempo; la batteria alla quale appartiene questo conduttore sarà schierata sulla griglia dietro di lui secondo l'ordine di arrivo;
- l'altra batteria occuperà la seconda corsia.

Nel caso di più di 2 batterie la griglia di partenza sarà predisposta secondo la graduatoria dei tempi, indipendentemente dalla batteria nella quale sono state realizzate.
Se durante le prove cronometrate, a causa di mutate condizioni atmosferiche o per altri motivi, venga registrata tra la media dei cinque migliori tempi di una sessione di prove e la media dei cinque migliori tempi dell'altra sessione uno scarto superiore all'1% per ammissione allo schieramento di partenza non si terrà conto dei tempi assoluti bensì dei tempi conseguiti in ciascun turno di prove.
La percentuale di qualificazione sarà naturalmente riferita ai tempi conseguiti nell'ambito di ciascun turno di prova e lo schieramento avverrà con le modalità seguenti:

- Se il numero dei verificati, in rapporto alla capienza della pista avrà consentito la suddivisione in due soli raggruppamenti (pari e dispari) la pole position verrà assegnata al conduttore che avrà conseguito il miglior tempo ed i conduttori del suo raggruppamento verranno schierati sulla griglia dietro di lui secondo l'ordine dei rispettivi tempi.
- Se il numero dei verificati avrà richiesto la suddivisione in più di due raggruppamenti, la pole position verrà assegnata al conduttore che avrà conseguito il miglior tempo, poi verranno schierati nell'ordine i conduttori che avranno ottenuto i migliori tempi nei rispettivi raggruppamenti e così di seguito per i secondi, i terzi etc.

ART. 14.8. - PARTENZA DA FERMO

La partenza da fermo sarà data mediante segnali luminosi.
La messa in moto dei motori dovrà avvenire esclusivamente mediante il dispositivo elettrico di bordo: è vietato nel modo più assoluto la messa in moto a spinta.
Ove fosse previsto, è consentito l'uso di una sorgente supplementare collegata provvisoriamente a una presa di corrente adeguata fissata sulla vettura.
Le operazioni che precedono immediatamente il via si svolgeranno, di norma, come segue:

- **15' (quindici minuti)** prima dell'ora annunciata per la partenza, le vetture lasceranno la zona dei box ed effettueranno un giro del circuito, schiereranno le loro vetture sulla griglia al posto loro assegnato e spegneranno il motore; da questo momento fino all'esposizione del pannello 5' si può operare sulla vettura;
- **10' (dieci minuti)** prima dell'ora annunciata per la partenza, l'uscita dei box verrà chiusa; qualsiasi vettura che si trovasse ancora nell'area dei box potrà prendere il via solo dopo il passaggio di tutto il gruppo davanti all'uscita dei box durante il primo giro di corsa; la chiusura dell'uscita dell'area dei box verrà segnalata a mezzo di un segnale sonoro dato con un preavviso di 2';
- l'avvicinarsi della partenza sarà annunciato a mezzo dei seguenti pannelli accompagnati da un segnale acustico:
- **Pannello 5':** inizia il conto alla rovescia; con l'esposizione del pannello l'accesso alla griglia di partenza sarà chiuso, qualsiasi vettura che non avrà occupato in quel momento il posto che le è stato riservato sulla griglia, partirà dal retro della griglia; non

si può più operare sulla vettura;

- **Pannello 3':** tutte le persone, esclusi i piloti, gli ufficiali di gara ed i componenti delle squadre che azionano la fonte di energia esterna, dovranno sgombrare la pista.
- **Pannello 1':** i motori verranno avviati mediante l'avviamento di bordo della vettura; se necessario e consentito con ausilio di una fonte di energia esterna; totale sgombero della griglia.
- **Pannello 30'':** dopo la presentazione di questo pannello verrà spiegata una bandiera verde davanti alla griglia per indicare che le vetture devono procedere ed iniziare un giro completo del circuito, mantenendo le rispettive posizioni nella formazione; il pilota che occupa la "pole-position" dovrà uniformare la propria andatura a quella tenuta dalla "Safety Car" (vettura pilota) mantenendo da questa una distanza non superiore ai venti metri. In eventuale assenza di "Safety Car" il pilota partito in "pole position", regolerà l'andatura del gruppo.

Durante questo giro è vietato superare un'altra vettura, effettuare prove di partenza e le vetture dovranno essere il più serrato possibile. Ogni pilota che si trovi nell'impossibilità di avviare la propria vettura lo segnalerà immediatamente alzando il braccio; appena tutte le altre vetture avranno lasciato la griglia, i meccanici, sotto la diretta sorveglianza degli Ufficiali di Gara, dovranno spingere la vettura ai box.
Qualora nel corso di questa operazione la vettura dovesse essere in grado di riavviarsi, il pilota potrà riprendere il proprio giro di formazione, qualora raggiungesse la formazione principale, egli si terrà in ultima posizione senza sorpassare alcuna vettura. Conseguentemente al termine del giro di formazione il pilota si schiererà in ultima posizione.
Se un conduttore ha difficoltà nel lasciare la propria posizione in griglia di partenza all'esposizione della bandiera verde per l'inizio del giro di schieramento, potrà riprendere la propria posizione in griglia, prima della partenza della gara, se non viene superato da tutte le vetture partite per il giro di formazione.
In caso contrario, se tutte le vetture in griglia superano la vettura in difficoltà all'esposizione della bandiera verde per il giro di formazione, il conduttore attardato non potrà riprendere la propria posizione di griglia e dovrà schierarsi in ultima posizione.
Nel caso una vettura non riuscisse a partire ed i meccanici e/o gli ufficiali addetti non fossero in grado di spingerla, dovrà intervenire un mezzo di soccorso che, sollevatala porterà la stessa al box. In tal caso la vettura potrà, una volta riparata, ripartire dalla corsia box, a corsa iniziata.
Compiuto il giro di formazione le vetture si fermeranno al loro posto di partenza con il motore avviato, secondo lo schieramento iniziale.
Al termine del giro di formazione, qualora una vettura abbia dei problemi per la partenza, il conduttore dovrà immediatamente segnalarlo (alzando un braccio); in questo caso l'addetto alla partenza della corrispondente fila agiterà immediatamente una bandiera gialla.
Il Direttore di Gara potrà decidere di ritardare la partenza: accenderà le luci gialle di annullamento della partenza e mostrerà il cartello "extra formation lap".
Ai conduttori verrà mostrata la bandiera verde e questi dovranno effettuare un nuovo giro di formazione; appena tutte le altre vetture avranno lasciato la griglia, i meccanici, sotto la diretta sorveglianza degli Ufficiali di Gara, dovranno spingere la vettura impossibilitata a partire ai box.
Nel caso di utilizzo dell"extra formation lap" la gara sarà ridotta di un giro o, in caso di gare di durata, di due minuti.
In corrispondenza di ogni fila della griglia si troverà un addetto alla partenza che innalzerà un cartello numerato e che lo abbasserà quando tutte le vetture della rispettiva fila saranno ferme: alla fine dello schieramento un ufficiale di Gara, quando anche l'ultima vettura dello schieramento si sarà fermata, innalzerà una bandiera verde.
La partenza potrà essere data in uno dei seguenti modi:

a) Circuiti dotati di cinque semafori:
Quando tutte le vetture si saranno fermate, si accenderà il semaforo dei cinque secondi seguito dal semaforo dei quattro secondi e così via sino all'accensione dell'ultimo semaforo da un secondo.
In qualsiasi momento, dopo l'accensione del quinto semaforo, la gara verrà fatta partire spegnendo tutti e cinque i semafori contemporaneamente.

b) Circuiti dotati di un semaforo:
Il Direttore di Gara e/o di prova mostrerà un pannello "5 secondi" e 5 secondi più tardi accenderà la luce rossa del semaforo.
Il segnale di partenza si avrà con lo spegnimento della luce rossa.
Di solito il tempo che intercorre tra l'accensione del semaforo rosso ed il suo spegnimento, sarà normalmente tra 4 e 7 secondi.

Gli addetti alla partenza (uno per ogni fila dello schieramento) segnaleranno eventuali partenze anticipate. Le loro decisioni sono inoppugnabili.
I nominativi degli addetti alla partenza saranno comunicati con apposita circolare informativa.
Ogni falsa partenza, o comportamento difforme da quanto prescritto, segnalata degli addetti alla partenza incaricati, sarà penalizzato con un "Drive Through".
Al fine di ridurre i tempi della procedura di partenza delle vetture, laddove esiste uno spazio idoneo, esterno alla pista è consentito

prevedere una pre-griglia delle vetture ammesse alla partenza.
Detta pre-griglia dovrà obbligatoriamente essere completata nei dieci minuti antecedenti la partenza preannunciata la gara; in questo tempo si potrà operare sulle vetture fino al loro ingresso in pista preannunciato da un pannello indicante 5'.
Quelle vetture, qualora all'esposizione del cartello, che si trovassero fuori di detto spazio potranno prendere il via solo dalla corsia box dopo il passaggio di tutto il gruppo durante il primo giro.
Una volta entrate in pista e formato lo schieramento, la procedura di partenza proseguirà con l'esposizione dei cartelli 3'; 1'; 30".

ART. 14.8.1. - PARTENZA RITARDATA

Se, nel corso della procedura di partenza, la pista divenisse improvvisamente inutilizzabile, un cartello "PARTENZA RITARDATA" sarà presentato sulla linea di partenza e ne sarà data comunicazione ai concorrenti.
Non appena le condizioni lo permetteranno, la procedura di partenza sarà ripresa iniziando con la presentazione del cartello "5 MINUTI".
I concorrenti saranno informati di queste disposizioni.

ART. 14.9. - PARTENZA "LANCIATA"

La partenza lanciata sarà data mediante segnali luminosi.
La messa in moto dei motori dovrà avvenire esclusivamente mediante il dispositivo elettrico di bordo: è vietato nel modo più assoluto la messa in moto a spinta.
Ove fosse previsto, è consentito l'uso di una sorgente supplementare collegata provvisoriamente a una presa di corrente adeguata fissata sulla vettura.
Le operazioni che precedono immediatamente il via si svolgeranno, di norma, come segue:

- **15' (quindici minuti)** prima dell'ora annunciata per la partenza, le vetture lasceranno la zona dei box ed effettueranno un giro del circuito, schiereranno le loro vetture sulla griglia al posto loro assegnato e spegneranno il motore; da questo momento fino all'esposizione del pannello 5' si può operare sulla vettura;
- **10' (dieci minuti**) prima dell'ora annunciata per la partenza, l'uscita dei box verrà chiusa; qualsiasi vettura che si trovasse ancora nell'area dei box potrà prendere il via solo dopo il passaggio di tutto il gruppo davanti all'uscita dei box durante il primo giro di corsa; la chiusura dell'uscita dell'area dei box verrà segnalata a mezzo di un segnale sonoro dato con un preavviso di 2';
- l'avvicinarsi della partenza sarà annunciato a mezzo dei seguenti pannelli accompagnati da un segnale acustico:
- **Pannello 5':** inizia il conto alla rovescia; con l'esposizione del pannello l'accesso alla griglia di partenza sarà chiuso, qualsiasi vettura che non avrà occupato in quel momento il posto che le è stato riservato sulla griglia, partirà dal retro della griglia; non si può più operare sulla vettura;
- **Pannello 3':** tutte le persone, esclusi i piloti, gli ufficiali di gara ed i componenti delle squadre che azionano la fonte di energia esterna, dovranno sgombrare la pista.
- **Pannello 1':** i motori verranno avviati mediante l'avviamento di bordo della vettura; se necessario e consentito con ausilio di una fonte di energia esterna; totale sgombero della griglia.
- **Pannello 30'':** dopo la presentazione di questo pannello verrà spiegata una bandiera verde davanti alla griglia per indicare che le vetture devono procedere ed iniziare un giro completo del circuito, mantenendo le rispettive posizioni nella formazione; il pilota che occupa la "pole-position" dovrà uniformare la propria andatura a quella tenuta dalla "Safety Car" (vettura pilota) mantenendo da questa una distanza non superiore ai venti metri. In eventuale assenza di "Safety Car" il pilota partito in "pole position", regolerà l'andatura del gruppo.

Durante questo giro è vietato superare un'altra vettura, effettuare prove di partenza e le vetture dovranno essere il più serrato possibile.
Ogni pilota che si trovi nell'impossibilità di avviare la propria vettura lo segnalerà immediatamente alzando il braccio, appena tutte le altre vetture avranno lasciato la griglia, i meccanici, sotto la diretta sorveglianza degli Ufficiali di Gara, dovranno spingere la vettura ai box.
Qualora nel corso di questa operazione la vettura dovesse essere in grado di riavviarsi, il pilota potrà riprendere il proprio giro di formazione e, qualora raggiungesse la formazione principale, egli si terrà in ultima posizione senza sorpassare alcuna vettura.
Se un conduttore ha difficoltà nel lasciare la propria posizione in griglia di partenza all'esposizione della bandiera verde per l'inizio del giro di schieramento, potrà riprendere la propria posizione in griglia, prima della partenza della gara, se non viene superato da tutte le vetture partite per il giro di formazione.
In caso contrario, se tutte le vetture in griglia superano la vettura in difficoltà all'esposizione della bandiera verde per il giro di formazione, il conduttore attardato non potrà riprendere la propria posizione di griglia e dovrà schierarsi in ultima posizione.
Nel caso una vettura non riuscisse a partire ed i meccanici e/o gli ufficiali addetti non fossero in grado di spingerla, dovrà intervenire un mezzo di soccorso che, sollevatala porterà la stessa al box.
In tal caso la vettura potrà, una volta riparata, ripartire dalla corsia box, a corsa iniziata.
Durante il giro di formazione tutti i conduttori dovranno mantenere la posizione di griglia, in merito alla distanza tra la propria vettura e quella del conduttore che lo precede, il Direttore di Gara fornirà precise istruzioni in occasione del briefing antegara; è

vietato in ogni caso il sorpasso.
Allorché la vettura pilota (Safety Car) si ritirerà, la vettura in "pole-position" deve continuare a mantenere la stessa velocità, senza accelerazioni o decelerazioni, fino al momento in cui verrà data la partenza a mezzo di segnali luminosi e con la seguente procedura:
All'ingresso delle vetture, allineate secondo la procedura di cui sopra, sul rettilineo di partenza, il semaforo sarà rosso e tutti i conduttori continueranno a tenere la stessa andatura; **se l'allineamento è valido lo starter azionerà la luce verde per dare la partenza della gara.**
Le vetture potranno iniziare le operazioni di sorpasso solo ed esclusivamente al momento dell'accensione della luce verde; sino a quel momento dovranno obbligatoriamente mantenere la loro posizione.
In caso di falsa partenza le luci rosse resteranno accese e la procedura di partenza riprenderà con il giro di formazione, in cui varranno le stesse norme di cui sopra; non essendovi più la Safety Car il pilota in pole‑position sarà responsabile dell'andatura che dovrà comunque essere uniformata alle norme già previste per l'andatura regolata dalla Safety Car.
In caso di falsa partenza il cronometraggio inizierà comunque al termine del primo giro di formazione.
Gli addetti alla partenza (uno per ogni fila dello schieramento) segnaleranno eventuali partenze anticipate. Le loro decisioni sono inoppugnabili.
Ogni falsa partenza, o comportamento difforme da quanto prescritto, segnalata degli addetti alla partenza incaricati, sarà penalizzato con un "Drive Through".
I nominativi degli addetti alla partenza saranno comunicati con apposita circolare informativa.
Al fine di ridurre i tempi della procedura di partenza delle vetture, laddove esiste uno spazio idoneo, esterno alla pista è consentito prevedere un preallineamento delle vetture ammesse alla partenza.
Detto preallineamento dovrà obbligatoriamente essere completato nei dieci minuti antecedenti la partenza preannunciata la gara. in questo tempo si potrà operare sulle vetture fino al loro ingresso in pista preannunciato da un pannello indicante 5'. Quelle vetture, qualora all'esposizione del cartello, che si trovassero fuori di detto spazio potranno prendere il via solo dalla corsia box dopo il passaggio di tutto il gruppo durante il primo giro. Una volta entrate in pista e formato lo schieramento, la procedura di partenza proseguirà con l'esposizione dei cartelli 3'; 1'; 30".

ART. 14.9.1. - PARTENZA RITARDATA

Se, nel caso della procedura di partenza, la pista divenisse improvvisamente inutilizzabile, un cartello "Partenza ritardata" sarà presentato sulla linea di partenza e ne sarà data comunicazione ai concorrenti.
Non appena le condizioni lo permetteranno, la procedura di partenza sarà ripresa iniziando con la presentazione del cartello "5 Minuti".
I concorrenti saranno informati di queste disposizioni.

ART. 14.10. – SAFETY CARS (VETTURE DI SICUREZZA)

a) La vettura deve essere identificata "SAFETY CAR" lateralmente e sul posteriore, con lettere di dimensioni simili a quelle dei numeri di gara. Sul tetto deve avere tre girofari lampeggianti, ciascuno dei quali alimentato da un diverso circuito elettrico. Sarà guidata da un Pilota esperto e pratico di circuiti. Avrà a bordo un Osservatore in grado di riconoscere tutte le vetture in competizione e che sarà in contatto radio permanente con la Direzione Gara.
b) La Safety Car può essere resa operativa su decisione dei Direttore di Gara, per neutralizzare una gara.
c) Sarà usata solo se concorrenti ed ufficiali si trovino in una situazione di immediato pericolo fisico, ma quando le circostanze non siano tali da rendere necessario l'arresto della gara.
d) Quando, durante la gara, sarà ordinato di impiegare la Safety Car, tutte le postazioni d'osservazione esporranno bandiere gialle agitate ed un cartello "SC" che saranno mantenuti sino a quando non sia concluso l'intervento in pista della Safety Car.
e) Durante la gara, la Safety Car con i girofari accesi partirà dalla corsia dei box ed entrerà in pista indipendentemente da dove si trovi il leader della gara.
f) Tutte le vetture in competizione si accoderanno in fila dietro la Safety Car ad una distanza non superiore alla lunghezza di 5 vetture. Sono assolutamente vietati tutti i sorpassi (eccetto quanto riportato nel punto n) sotto indicato), a meno che una vettura non sia invitata a farlo dalla Safety Car.
g) Quando il Direttore di gara lo ordinerà, l'Osservatore a bordo della Safety Car utilizzerà una luce verde per segnalare a qualsiasi vettura tra la Safety Car ed il leader della gara, che può passare.
   Queste vetture continueranno a velocità ridotta e senza sorpassare sino a quando raggiungeranno la fila di vetture dietro la Safety Car.
h) La Safety Car sarà usata almeno fino a quando la vettura in testa le si troverà dietro, con al seguito tutte le restanti vetture allineate dietro la vettura di testa (o, quando c'è più di una Safety Car, tutte le vetture nel settore di questa Safety Car).
i) Una volta dietro la Safety Car, la vettura di testa alla gara (o il leader di quel settore) dovrà restare ad una distanza inferiore alla lunghezza di 5 vetture dalla Safety Car e tutte le restanti vetture devono mantenere la formazione più serrata possibile.
j) Mentre viene impiegata la Safety Car, le vetture in competizione potranno fermarsi al proprio box, ma potranno rientrare in pista solo quando la luce verde all'uscita della corsia box sarà stata accesa. Essa sarà accesa permanentemente, tranne quando la Safety Car e la fila delle vetture che la seguono passeranno o staranno per passare davanti all'uscita dei box.
k) Una macchina che rientri sulla pista deve procedere a velocità ridotta sino a quando raggiunga la fine della fila di vetture

che si trovano dietro la Safety Car.

l) Quando il Direttore di Gara richiama la Safety Car, i suoi girofari verranno spenti per indicare ai piloti che alla fine di quel giro rientrerà ai box. A questo punto la vettura che si trova in linea dietro la Safety Car regolerà l'andatura e se necessario aumenterà la distanza delle 5 vetture.
Al fine di evitare la possibilità di incidenti, prima che la Safety Car rientri nella pit lane, dal punto in cui le luci della vettura saranno spente, la vettura di testa ed i restanti conduttori dovranno procedere ad una velocità costante, senza accelerazioni, frenate o altre manovre che mettano in pericolo gli stessi o pregiudichino la corretta ripartenza della gara.

m) Quando la Safety Car rientra ai box, alle postazioni verranno ritirate le bandiere ed i cartelli "SC" e verranno sventolate per un giro le bandiere verdi.

n) Quando la Safety Car avrà lasciato la pista e le vetture si staranno avvicinando alla Linea di partenza verranno accese le luci verdi e una bandiera verde verrà agitata. I sorpassi restano fermamente vietati sino a quando le vetture passino sulla linea di controllo a meno che una vettura non rallenti per un ovvio problema.

o) Ciascun giro compiuto mentre è impiegata la Safety Car, sarà conteggiato come giro di gara.

p) In circostanze eccezionali la gara può essere iniziata dietro la Safety Car. In questo caso, i suoi girofari gialli verranno accesi in qualsiasi momento prima del segnale "1 minuto". Per i Piloti questo è il segnale che la gara inizierà dietro la Safety Car. Quando si accenderanno le luci verdi, la Safety Car lascerà la griglia con tutte le vetture al seguito nel loro ordine di griglia, ad una distanza inferiore alla lunghezza di 5 vetture. Non ci sarà giro di formazione e la gara comincerà quando la vettura in testa passa la Linea di partenza per la prima volta. Soltanto durante il primo giro è consentito il sorpasso se una vettura è ritardata quando sta per lasciare la sua posizione di griglia e le vetture che le stanno dietro non possono evitare di passarla senza ritardare ulteriormente il resto del gruppo. In questo caso, i piloti possono sorpassare solo per ristabilire l'ordine originale di partenza.

q) Qualsiasi pilota che viene ritardato nel lasciare la griglia non può sorpassare un'altra vettura in movimento se egli era fermo dopo che le vetture restanti avevano oltrepassato la Linea di partenza e deve prendere posizione alla fine della fila di vetture che sono dietro la Safety Car. Se questo succede a più di un pilota, essi devono prendere posizione alla fine del gruppo nell'ordine in cui hanno lasciato la griglia.

r) Una penalità in tempo sarà inflitta a qualsiasi pilota che, ad opinione dei Commissari Sportivi, abbia sorpassato senza necessità un'altra vettura nel corso del primo giro.

s) Sarà impiegata una sola Safety Car per volta, fatta eccezione per circuiti di lunghezza superiore ai 7 Km. dove possono essere autorizzate altre Safety Cars, posizionate lungo il circuito in punti equidistanti. Se è autorizzata più di una Safety Car, verrà rispettato quanto evidenziato, così come le seguenti condizioni:

t) Tutti i Piloti devono essere informati del punto di partenza di ciascuno Safety Car;

u) Quando le Safety Cars lasciano il circuito, nei loro rispettivi punti di partenza saranno accese le luci verdi. Tutte le postazioni di osservazione esporranno allora una bandiera verde. Il sorpasso rimane fermamente vietato sino a quando le vetture in gara passano davanti alla luce verde al successivo punto di partenza della Safety Car. Le bandiere verdi saranno ritirate dopo un giro.

ART. 14.11. – VIRTUAL SAFETY CAR

a) La "Virtual Safety Car" può essere resa operativa su decisione dei Direttore di Gara, per neutralizzare una prova e/o una gara.

b) La "Virtual Safety Car" sarà usata solo se concorrenti ed ufficiali si trovino in una situazione di immediato pericolo fisico, ma quando le circostanze non siano tali da rendere necessario l'utilizzo della Safety Car o l'arresto della gara.

c) Nel caso di utilizzo della "Virtual Safety Car", il Direttore di gara si uniformerà alle seguenti norme:

c.1) **Limite di velocità imposto su tutto il percorso**: in questo caso, in ogni postazione, sarà esposto il cartello FCY (che significa "Full Yellow Course") che sarà accompagnato da una bandiera gialla agitata.
Il Direttore di gara potrà decidere di far esporre, nella postazione precedente la zona dell'incidente, doppie bandiere gialle agitate.
All'esposizione del cartello FCY tutte le vetture dovranno limitare la velocità a 60 Km/h, mantenendo lo stesso distacco dalle altre vetture, sino alla ripresa delle prove e/o delle gare.
Il termine dell'imposizione del limite di velocità sarà indicato con una bandiera verde.
Ciascun giro compiuto in regime di Virtual Safety Car, sarà conteggiato come giro di gara.

c.1) **Limite di velocità imposto su uno o più settori**: in questo caso, nella postazione situata prima dell'incidente sarà esposto il cartello "SLOW" accompagnato da una doppia bandiera gialla agitata. Questo cartello e le bandiere saranno esposte in tutte le postazioni del/i settore/i interessato/i.
Nel/i settore/i interessati tutte le vetture dovranno limitare la velocità a 60 Km/h, mantenendo lo stesso distacco dalle altre vetture, sino alla prima postazione utile dove sarà esposta la bandiera verde.
Ciascun giro compiuto in regime di Virtual Safety Car, sarà conteggiato come giro di gara.

c.2) Quando il Direttore di Gara dichiarerà terminata la Virtual Safety Car, in tutte le alle postazioni verranno ritirate le bandiere gialle ed i relativi cartelli e verranno sventolate per un giro le bandiere verdi.

Ogni comportamento difforme da quanto sopra prescritto sarà penalizzato dai Commissari Sportivi.

ART. 14.12. - PROCEDURA DA SEGUIRE IN CASO DI PIOGGIA

Se le condizioni atmosferiche al momento del via sono incerte, la gara sarà dichiarata gara da tempo umido ed un cartello "Wet Race" (corsa con tempo umido) sarà esposto sulla linea di partenza durante i primi 5 giri. Ai conduttori sarà permesso l'utilizzo degli pneumatici rain.
La corsa in questo caso non verrà interrotta in caso di pioggia "normale" (vedi qui di seguito).
Quando una pista viene dichiarata WET e/o una vettura è equipaggiata con pneumatici rain, i fari e/o il fanale posteriore rosso e/o il fendinebbia posteriore dovranno essere costantemente accesi.
I commissari tecnici potranno controllare il funzionamento di queste luci sino a 10' prima della bandiera verde.
Nessuna penalità verrà comminata se le luci, per un malfunzionamento, si spegneranno durante una gara, e la vettura non verrà fermata.
Se improvvisamente si mettesse a piovere mentre le vetture effettuano il giro di ricognizione che precede immediatamente il via, un cartellone "PARTENZA RITARDATA, START DELAYED" sarà esposto sulla linea di partenza e la procedura del via ripresa al punto "10 minuti", e cioè al termine d'accesso alla griglia. Se però la quantità d'acqua sulla pista fosse tale da non poter essere utilizzata in condizioni di sicurezza, anche con pneumatici da pioggia, il Direttore di gara potrà differire la partenza fino al momento in cui le condizioni saranno migliorate.
Se la corsa inizia su pista asciutta e la pioggia si mette a cadere in proporzioni normali, avendo come conseguenza un aumento del 20% del tempo della vettura di testa, spetterà al Direttore di gara, decidere se sia il caso o meno di interrompere la gara.
Se il volume dell'acqua fosse tale che la pista ne sia allagata in diversi punti della pista al punto che la competizione diventi impossibile con qualsiasi pneumatico, il Direttore di gara interromperà immediatamente la corsa.
La procedura preliminare ed una nuova partenza sarà iniziata a partire dal "15 minuti" e questo non appena le condizioni atmosferiche lo permetteranno.
La gara sarà considerata come disputata in due "manches" e la classifica sarà stabilita sommando i tempi ottenuti in queste due manches; la classifica della prima manche (parte della gara già disputata) sarà quella stabilita al termine del giro precedente l'interruzione della corsa: questa classifica dovrà essere comunicata ai concorrenti prima della partenza della seconda parte e determinerà la griglia di partenza della seconda manche.

ART. 14.13. - INTERRUZIONE DELLE PROVE E/O DI UNA GARA E NUOVA PARTENZA

Se fosse necessario interrompere **le prove** e/o la gara a causa di incidente o delle condizioni atmosferiche, verrà agitata una bandiera rossa sulla linea di arrivo e delle bandiere rosse ad ogni postazione dei Commissari di Percorso.
La decisione di interrompere la gara spetta al Direttore di Prova e/o al Direttore di gara.
Non appena queste bandiere verranno mostrate, tutte le vetture cesseranno di disputare **la prova** e/o la gara, rallenteranno e ad andatura ridotta si porteranno, a seconda delle disposizioni del Direttore di gara, sulla griglia di partenza nella posizione originariamente assegnata, oppure al loro box, tenendo presente che:

- la pista rischia di essere interamente ostruita;
- veicoli di soccorso possono rendere difficile la circolazione;
- la classifica è quella stabilita al termine del giro precedente l'esposizione della bandiera rossa;
- **sarà consentito lavorare sulle vetture sino all'esposizione del cartello 5'.**

Nel caso di interruzione della gara con bandiera rossa la procedura da seguire varierà in base al numero di giri completati dal leader della corsa prima dell'interruzione della stessa:

A) Se la bandiera rossa viene mostrata alla vettura di testa, prima che questa abbia superato la linea di arrivo al termine del suo secondo giro di gara, potranno verificarsi le seguenti situazioni:

- Le vetture lentamente devono portarsi in griglia di partenza e rioccupare la posizione originaria;
- **Sarà consentito lavorare sulle vetture sino all'esposizione del cartello 5'.**
- Verrà comunicato il nuovo orario di partenza e la procedura di partenza sarà ripresa con l'esposizione del cartello 5 minuti.
- **La distanza da percorrere sarà di due giri inferiore, o, in caso di gare di durata, di quattro minuti (compreso quello di formazione) più corta rispetto alla distanza originaria e con lo stesso schieramento della prima partenza.**

B) Se più di due giri completi, ma meno del 75% della distanza prevista sono stati completati dalla vettura di testa:

- le vetture lentamente devono riportarsi sulla griglia di partenza o in corsia box, secondo le disposizioni della Direzione Gara;
- **sarà consentito lavorare sulle vetture sino all'esposizione del cartello 5';**

- la gara sarà considerata come disputata in due "manches" e la classifica sarà stabilita sommando i tempi ottenuti in queste due manches;
- la classifica della prima manche (parte della gara già disputata) sarà quella stabilita al termine del giro precedente l'interruzione della gara (1): questa classifica dovrà essere comunicata ai concorrenti prima della partenza della seconda parte;
- la distanza da percorrere nella seconda manche sarà di tre giri inferiore, o, in caso di gare di durata, di cinque minuti (compreso quello di formazione) più corta rispetto alla distanza originariamente prevista per la corsa da cui sarà dedotta la prima parte;
- la posizione delle vetture sulla griglia di partenza sarà in funzione della classifica della prima parte di gara;
- potranno partecipare a questa seconda parte solo le vetture che hanno preso il via, a condizione che non si siano ritirate, che abbiano potuto raggiungere la griglia di partenza o il loro box, come detto sopra, con i propri mezzi seguendo un itinerario autorizzato, e che siano state giudicate idonee a ripartire dai Commissari Tecnici. A questa partenza non saranno ammesse vetture di riserva.

Nei casi A) e B) verrà comunicato il nuovo orario di partenza e la procedura sarà ripresa al 15° minuto (ved. Art. 14.8 - Partenza da Fermo e Art. 14.9 - Partenza Lanciata).

C) Nel caso che la gara non possa essere ripresa nella stessa giornata e la distanza percorsa sia compresa tra il 30 ed il 75% della distanza totale, la gara sarà considerata come terminata e darà luogo ad una attribuzione del 50% dei premi e della scala normale dei punteggi: la classifica sarà quella dell'ordine dei passaggi al termine del giro precedente l'interruzione della gara.
Se almeno il 75% della distanza prevista è stato completato, la gara sarà considerata come ultimata e non ci sarà alcuna nuova partenza: la classifica sarà quella dell'ordine dei passaggi al termine del giro precedente l'interruzione della gara (1).
Sia i premi che i punteggi saranno assegnati integralmente.

(1) Es.: se la gara fosse interrotta nel corso del 10° giro, la classifica sarà quella relativa al 9° giro.

ART. 15. - INFRAZIONI

Ogni infrazione alle disposizioni del presente Art. 15 sarà punita ai termini del vigente Codice e del R.S.N.; in casi particolarmente gravi, le infrazioni potranno arrivare fino all'esclusione dalla gara.

ART. 16. - PENALITÀ IN TEMPO, STOP AND GO, DRIVE THROUGH E RETROCESSIONE IN GRIGLIA

Tali sanzioni sono inflitte per condotte in violazione delle norme sportive di comportamento in gara e sono costituite da:

a) Penalità in tempo e giri

La penalità in tempo deve essere espressa in minuti e/o secondi, la penalità in giri deve essere espressa in giri.
Le penalità sopra riportate potranno essere utilizzate entrambe.
Non è richiesta la convocazione dell'incolpato al fine dell'applicazione delle penalità in tempo e giri.

b) Stop and Go

Nelle gare di Velocità in Circuito, il Collegio dei Commissari Sportivi, nel caso in cui un conduttore tenga un comportamento in gara che violi le norme sportive, deve applicare la penalità dello "stop and go", con l'osservanza delle seguenti procedure:
- la penalità dello "stop and go" deve essere segnalata al conduttore penalizzato mediante esposizione del pannello "stop and go", accompagnato dal rispettivo numero di gara. Il pannello deve essere esposto per due giri;
- dal momento della prima esposizione del pannello, il conduttore entro i tre giri successivi, deve rientrare nella corsia box, percorrendola ad andatura moderata sino al termine della stessa, dove incontrerà l'Ufficiale di Gara incaricato allo "stop and go";
- l'Ufficiale di Gara incaricato allo "stop and go" deve segnalare alla vettura dove arrestarsi e quando avrà constatato l'arresto completo della vettura stessa, dovrà verificare che la vettura resti ferma per la durata prevista dal Regolamento del Campionato/Trofeo/Serie vigente.
- una volta terminata la sosta prevista deve autorizzare l'immediata ripartenza.
- l'uscita dalla corsia box deve essere regolata mediante semaforo.
- ai conduttori che non rispettano le disposizioni relative allo "stop and go", deve essere esposta la bandiera nera e comminata la sanzione dell'ammenda di € 516,00.

La penalità dello "stop and go" non deve essere applicata negli ultimi cinque giri. In sostituzione, al tempo di gara del conduttore interessato devono essere aggiunti 25".
Tuttavia, tranne che il conduttore non sia già nella corsia box per effettuare lo "stop and go", egli non potrà effettuare tale penalità se la gara sarà sotto regime di safety car. Il numero di volte che il pilota attraverserà la linea del traguardo dietro la safety car verrà aggiunto al numero massimo di volte che potrà attraversare la linea del traguardo in pista.
Durante l'effettuazione dello "stop and go" non sarà possibile lavorare sulla vettura. Tuttavia, se il motore si dovesse spegnere potrà essere riavviato dopo l'effettuazione della penalità.

Le decisioni dell'Ufficiale di Gara incaricato allo "stop and go" in materia di esecuzione della penalità sono immediatamente esecutive e non sono suscettibili di autonoma impugnazione.
Il Collegio dei Commissari Sportivi ha la facoltà di applicare a fine gara, oltre alla penalità dello "stop and go", anche una penalità in tempo e/o giri.

c) Drive Through

Nelle gare di Velocità in Circuito, il Collegio del Commissari Sportivi potrà applicare la penalità del Drive Through (DT) con l'osservanza delle seguenti procedure:
- nel caso in cui un conduttore incorra in una falsa partenza;
- nel caso in cui un conduttore tenga un comportamento in gara che violi le norme sportive.

La penalità del Drive Through viene segnalata al conduttore penalizzato mediante esposizione del pannello Drive Through accompagnato dal rispettivo numero di gara; tale segnalazione dovrà essere esposta per due giri. Dal momento della esposizione del pannello, il conduttore entro il terzo giro deve rientrare nella corsia box percorrendola nel rispetto del limite di velocità, sino a rientrare in pista al termine della stessa.
L'uscita dalla corsia box sarà regolata mediante semaforo.
La penalità del Drive Through non deve essere applicata negli ultimi 5 giri o, in caso di gare di durata, negli ultimi 8 minuti escluso l'eventuale giro finale.
In sostituzione, al tempo di gara del conduttore interessato, devono essere aggiunti 25 secondi.
Tuttavia, tranne che il conduttore non sia già nella corsia box per effettuare lo "stop and go", egli non potrà effettuare tale penalità se la gara sarà sotto regime di safety car. Il numero di volte che il pilota attraverserà la linea del traguardo dietro la safety car verrà aggiunto al numero massimo di volte che potrà attraversare la linea del traguardo in pista.
Ai conduttori che non rispettano le disposizioni relative al Drive Through deve essere esposta la bandiera nera e comminata la sanzione dell'ammenda di € 516,00.
Le decisioni dell'Ufficiale di Gara incaricato al "drive through" in materia di esecuzione della penalità sono immediatamente esecutive e non sono suscettibili di autonoma impugnazione.
Il Collegio dei Commissari Sportivi ha la facoltà di applicare a fine gara, oltre alla penalità dello "drive through", anche una penalità in tempo e/o giri.

d) Retrocessione In Griglia

Il Collegio dei Commissari Sportivi potrà infliggere la sanzione di retrocessione sulla griglia di partenza da scontare alla prima successiva partecipazione.

Ai sensi del Codice FIA, le sanzioni dello 'Stop and go' o 'Drive through' e le penalità in tempo espressamente definite nei RDS sono inappellabili.

ART. 17 - RIFORNIMENTI E RIPARAZIONI

Ogni concorrente avrà diritto ad un posto gratuito nei box di rifornimento in pista.
I rifornimenti, se previsti dal Regolamento Sportivo del Campionato/Trofeo/Serie, e le riparazioni durante l'evento (prove libere, prove di qualificazione, manche o batterie, finali, gare) sono permessi ma devono essere effettuati solo nell'apposito spazio antistante i box e nei limiti previsti dai regolamenti particolari delle singole competizioni.
Al box possono essere effettuate tutte le riparazioni ad esclusione della saldatura con fiamma.
Le riparazioni al box saranno controllate dai Commissari addetti, i quali, peraltro, non interferiranno nel lavoro dei tecnici del concorrente.
Gli eventuali rifornimenti di carburante, se previsti dal Regolamento Sportivo del Campionato/Trofeo/Serie, devono essere effettuati secondo le seguenti disposizioni:

a) Per i circuiti che siano muniti di un sistema di rifornimento centralizzato la pressione standard sarà definita come segue: pressione generata da una colonna di benzina la cui altezza non potrà superare 3 metri al di sopra della pista nel punto in cui si effettua il rifornimento. Tale pressione potrà essere ottenuta soltanto per gravità.
b) Nel caso in cui il sistema di rifornimento sia realizzato dal concorrente, la superficie superiore del serbatoio di rifornimento non deve essere posta ad una altezza superiore a 2 metri dal suolo. Il tubo di riempimento deve avere una lunghezza minima di 5 metri ed un diametro interno di 50 mm e la sezione orizzontale del serbatoio di rifornimento non dovrà essere superiore a 0,6 m²; esso deve inoltre essere munito di un sistema di chiusura.
c) I circuiti aventi un sistema di rifornimento centralizzato dovranno dare ai concorrenti che lo desiderano la possibilità di montare l'accoppiamento standard sul tubo di riempimento (per quanto riguarda la specifica dell'accoppiamento standard vedere l'All. J al COD vigente).
d) Non sono ammessi recipienti aperti o imbuti; in ogni caso il carburante non può essere a contatto con l'aria tra il recipiente ed il serbatoio della vettura. I recipienti usati devono risultare collaudati dall'autorità competente.
e) Durante le operazioni di rifornimento sono obbligatori la presenza, presso la vettura, di un uomo munito di estintore e l'uso

di una coperta di materiale incombustibile e impermeabile da stendersi sulla vettura intorno al bocchettone, munita a tal fine di foro in modo che il tubo o i tubi di scappamento vengano protetti da eventuale fuoriuscita di carburante.

Sempreché si verifichino le condizioni di cui ai precedenti commi a) e b), durante il rifornimento in corsa il pilota rimarrà a bordo della vettura, allo scopo di assicurare il perfetto allacciamento della cintura di sicurezza quando riparte.
In assenza di uno dei sistemi di cui al comma a) o della possibilità di realizzare le condizioni di cui ai commi b) o c), il rifornimento in corsa è vietato. Se del caso, la competizione deve essere suddivisa in manche di lunghezza tale da non richiedere rifornimenti.
Se il carburante è immagazzinato nei box, il concorrente deve essere provvisto di almeno due estintori efficienti della capacità minima di 5 litri.
Completate le operazioni di rifornimento o di riparazione, i meccanici dovranno immediatamente sgombrare il terreno da ogni materiale che potrebbe trovarvisi.
Ogni qualvolta le vetture si fermeranno ai box dovranno avere i motori spenti.
Nel caso in cui una vettura si fermi al di là del suo box non potrà retrocedervi ma vi dovrà essere spinta a mano dai meccanici addetti e dal conduttore.
Terminata la sosta ai box, le vetture dovranno ripartire con il dispositivo di bordo azionato dal conduttore. Ove fosse previsto, è consentito l'uso di una sorgente supplementare collegata provvisoriamente a una presa di corrente adeguata fissata sulla vettura.
In nessun caso, al di fuori di quello sopra citato, il conduttore o i suoi meccanici potranno spingere la vettura, pena l'esclusione dalla gara.
Il rientro sul percorso dovrà essere autorizzato dall'Ufficiale di Gara designato a tale compito.
Sono permesse le riparazioni lungo il percorso purché effettuate dal solo conduttore con i mezzi recati a bordo, dopo aver collocato la vettura fuori della sede stradale o fuori dalla traiettoria delle vetture in gara. Dopo la riparazione la vettura, avviata senza interventi esterni, potrà rientrare in pista sotto il controllo di un Commissario.
Un conduttore non può abbandonare la vettura per andare a procurarsi pezzi di ricambio o altro e ritornare poi alla vettura per effettuare riparazioni.
N.B.: Sia durante le prove che durante le gare sono vietati i rifornimenti sul percorso.

ART. 18 - DISCIPLINA AI BOX

Nei box di pista è vietato fumare; l'infrazione constatata dai Commissari addetti provocherà l'immediato allontanamento dei trasgressori.
Ogni concorrente è responsabile dell'ordine e della disciplina nel proprio box. In ogni box potranno essere presenti per ciascuna vettura, al massimo 4 persone compresi i meccanici del concorrente ed i tecnici delle fabbriche di accessori, pneumatici, freni, equipaggiamenti elettrici, muniti di speciali contrassegni rilasciati dall'ACI Sport o dall'Organizzatore.
Se il pilota resta a bordo della vettura non deve essere conteggiato tra questi. In caso di infrazione alle norme di sicurezza e di disciplina, il Commissario addetto darà al concorrente, o al suo rappresentante il limite di tempo per porre fine all'infrazione.
Scaduto tale termine e perdurando l'infrazione, il Commissario ai box segnalerà il fatto alla Direzione di Gara per i provvedimenti del caso che potranno arrivare fino all'esclusione del concorrente dalla gara.
In qualunque momento della Manifestazione all'interno della corsia box dovrà essere rispettato una velocità non superiore ai 60 Km/h.
I Conduttori saranno responsabili del rispetto di questo limite.
La velocità delle vetture sarà controllata dagli Ufficiali di gara che agiscono in veste di Giudici di Fatto e le cui decisioni sono inoppugnabili.
Pertanto i Conduttori dovranno partire dalla propria zona di assistenza lentamente e mantenere lungo tutta la corsia dei box una andatura moderata e sicura, senza superare la velocità limite di 60 km/h.
Il mancato rispetto della velocità limite di 60 Km/h nella corsia box sarà sanzionato con le seguenti penalità:

1. Durante le prove: Euro 100,00 ogni 5 Km superiori al limite di 60 Km./h e sino ad un max di 80 Km/h. Oltre gli 80 Km/h al conduttore sarà applicata la sanzione della bandiera nera, gli sarà comminata una multa di 1.000,00 Euro e saranno annullati tutti i tempi ottenuti.
2. Durante le gare: Drive Throught.

Il mancato rispetto di queste norme è sanzionato dai Commissari Sportivi fino all'esclusione dalla gara.
Durante la competizione l'ingresso in corsia box dovrà essere effettuato in condizioni di sicurezza.
Sarà vietato cambiare repentinamente la direzione attraversando, in qualsiasi senso, la linea che separa la corsia box e la pista.
Allo stesso modo sarà vietato rientrare in pista superando la linea che separa le vetture che lasciano i box da quelle che transitano in pista.

ART. 19. - ARRIVO

L'arrivo sarà cronometrato su una linea tracciata di fronte al posto di cronometraggio. Sarà classificato primo:

- per le gare di distanza il conduttore che avrà coperto il numero di giri previsti nel minor tempo;
- per le gare a tempo allo scadere del tempo di durata della gara, al completamento del giro in corso, il primo dei conduttori che hanno compiuto il maggior numero di giri.

La corsa ha termine dopo che la vettura presunta al primo posto taglierà il traguardo d'arrivo.
Tutte le vetture saranno fermate al loro passaggio sul traguardo dopo che avranno compiuto il giro iniziato al momento dell'arrivo della prima vettura.
Ai fini del conteggio dei giri, l'ultimo verrà conteggiato soltanto se compiuto in un tempo non superiore al doppio del giro più veloce (per le gare internazionali titolate F.I.A.: 4 volte il giro più veloce).

1) La bandiera a scacchi sarà ritirata allo scadere di detto tempo massimo.
2) Se il segnale di fine gara è dato per inavvertenza o qualsiasi altra ragione prima che la vettura di testa abbia compiuto il numero di giri previsto e prima che il tempo di gara prescritto sia effettivamente scaduto, la corsa, sarà nondimeno considerata come terminata fin dal momento in cui il segnale è stato esposto.
3) Se il segnale di fine gara è esposto in ritardo per inavvertenze, la classifica finale sarà stabilita secondo le posizioni reali al momento di fine della gara previsto dal Regolamento Particolare.
4) La bandiera a scacchi verrà esposta alla vettura di testa.
5) Se la bandiera a scacchi è, senza alcun dubbio possibile, esposta ad un altro concorrente che non sia in testa, sarà considerata come l'annuncio differito di un arrivo come previsto dal paragrafo precedente, e la classifica della gara sarà stabilita come se la bandiera a scacchi fosse stata esposta alla vettura di testa.

ART. 20. - PARCO CHIUSO

È obbligatorio custodire in parco chiuso tutte le vetture possibili e recuperabili. In particolare, nelle competizioni in circuito (per qualsiasi specialità) debbono essere portate in parco chiuso tutte le vetture che hanno preso la partenza, anche se poi fermatesi lungo la pista.
Quanto sopra, per evitare che un concorrente interessato sia sostanzialmente privato del diritto ad un reclamo tecnico che, se presentato non può avere corso qualora manchi dal parco chiuso la vettura reclamata.

ART. 21. - CLASSIFICHE: MODALITÀ DI COMPILAZIONE

Le classifiche devono essere predisposte a cura del Capo del Servizio di Cronometraggio sulla base dei dati ufficiali rilevati dai Cronometristi o forniti dai Giudici di merito secondo le prescrizioni del Regolamento Particolare della gara.
Le classifiche devono essere esposte, sottoscritte dal Direttore di gara nell'ora e nel luogo indicati dal Regolamento Particolare.
Le classifiche definitive che faranno parte dell'incartamento di chiusura da inviare all'ACI SPORT per l'omologazione dei risultati, dovranno contenere, di norma, le seguenti indicazioni:

1) numero di gara, nominativo/i del Conduttore/i, nominativo del Concorrente
2) nominativo della Scuderia di appartenenza solo se in possesso di regolare licenza ACI SPORT in corso di validità
3) vettura utilizzata
4) classe di appartenenza
5) numero di giri e tempo impiegato e velocità medi
6) distacco dal primo classificato
7) giro veloce e relativo tempo impiegato da ciascun conduttore
8) miglior giro veloce tra tutti i conduttori
9) indicazioni relative, per ogni classe, al numero dei partiti, dei classificati, dei non classificati, degli esclusi dalla gara o dalla classifica.
10) Condizioni climatiche e temperatura
11) Circuito, data ed ora di inizio e fine della gara
11) Solo i titolari di una licenza ACI SPORT possono essere menzionati nei documenti ufficiali di gara.

Al riguardo bisogna tenere presente che sono considerati:

- iscritti tutti i concorrenti compresi nell'elenco ufficiali degli iscritti eccezion fatta per le eventuali iscrizioni condizionate e non perfezionate;
- partiti tutti i conduttori che, superate tutte le operazioni preliminari e qualificatisi, si sono posti in griglia di partenza, con le rispettive vetture, agli ordini dello starter;
- partenti tutti i conduttori che, superate tutte le operazioni preliminari e qualificati, non si sono posti in griglia di partenza agli ordini dello starter;
- non classificati i conduttori che all'atto dell'abbandono definitivo della gara non avessero, con il loro ultimo passaggio sulla linea del traguardo, almeno i 7/10 dei giri, del percorso o del tempo del primo classificato;
- non classificati tutti i conduttori che pur transitando dopo l'arrivo del primo nel tempo massimo previsto, non hanno compiuto almeno i 7/10 dei giri, del percorso o del tempo del primo classificato;
- esclusi dalla gara o dalla classifica i concorrenti e i conduttori fatti oggetto di un tale provvedimento dei Commissari Sportivi in seguito alla violazione di norme regolamentari o di disposizioni degli Ufficiali di Gara oppure in seguito a comportamento scorretto;
- classificati tutti i concorrenti e conduttori che hanno compiuto, nei termini del Codice e del R.S.N., i 7/10 dei giri, del percorso

o del tempo del primo classificato. L'ultimo giro non verrà conteggiato se ultimato oltre lo scadere del tempo massimo previsto dal regolamento particolare. Qualora il R.P. non prevedesse un tempo massimo, questo sarà considerato pari a 2 volte il tempo sul giro più veloce.
Ai fini della classifica per l'attribuzione del punteggio nelle gare titolate valgono le prestazioni minime previste dai paragrafi precedenti.

I 7/10 del percorso sono calcolati con arrotondamenti per difetto.

Dei non classificati e degli esclusi bisogna indicare, oltre al numero, anche il nominativo ed il relativo numero di gara.

NOTA: l'ora ufficiale di una competizione è quella del Capo Servizio Cronometraggio.

ART. 22. – ISPEZIONI

ART. 22.1. - Le Manifestazioni saranno valutate, al termine della stagione sportiva, in base:
a) ai rapporti degli Ispettori inviati dall'ACI SPORT;
b) al giudizio della Commissione Velocità.

ART. 22.2. - L'obbligo dell'ispezione sussiste per tutte le Manifestazioni valevoli per un titolo nazionale.
In queste Manifestazioni le ispezioni saranno disposte d'ufficio. Per le Manifestazioni non titolate per le quali si intende porre la candidatura per un titolo nazionale, le ispezioni dovranno essere richieste dagli Organizzatori entro il mese di febbraio dell'anno in cui si svolgerà la Manifestazione.
La Commissione Velocità potrà disporre in ogni caso le ispezioni che riterrà opportune.
ART. 22.3. - Per le gare che dovessero ancora svolgersi al momento della formulazione delle proposte per l'assegnazione delle validità nazionali, la Commissione terrà conto dei rapporti ispettivi delle gare svolte nell'anno precedente.

ART. 22.4. - Qualora l'Organizzatore non rispettasse il regolamento approvato e/o le disposizioni di cui al presente R.D.S. e suoi annessi, o comunque il rapporto ispettivo fosse oltremodo sfavorevole, l'ACI SPORT potrà non confermare o non concedere la validità per l'anno successivo.

ART. 23. - CALENDARIO

ART. 23.1 - Se una Manifestazione, pur non mantenendo la denominazione originaria cambia l'organizzatore, può perdere, con valutazione discrezionale della Giunta Sportiva dell'ACI SPORT, i diritti acquisiti in ordine ai titoli nazionali.
Una Manifestazione che cambi denominazione e/o circuito, può conservare o cambiare la validità, con valutazione discrezionale della Giunta Sportiva dell'ACI SPORT, sentita la Commissione Velocità, a condizione che l'Organizzatore resti lo stesso.

ART. 23.2. - Qualora la Manifestazione titolata venga rinviata dall'Organizzatore ad altra data rispetto a quella approvata nel Calendario definitivo, perderà il titolo per l'anno in corso (salvo casi di forza maggiore) mentre per l'anno immediatamente successivo potrà conservare la propria titolazione qualora il rapporto ispettivo sia stato favorevole.

ART. 23.3. - Se una Manifestazione titolata non viene effettuata e l'organizzatore l'iscrive nuovamente a Calendario per l'anno seguente, il mantenimento o meno della validità sarà deciso dalla F.I.A. (se la Manifestazione è valevole per un titolo F.I.A.) o dalla Giunta Sportiva dell'ACI SPORT (se la Manifestazione è valevole per un titolo ACI SPORT).

ART. 23.4. - L'ACI SPORT sentito il Delegato Regionale interessato, si riserva di non accettare nuove iscrizioni di Manifestazioni dopo l'approvazione del Calendario.

ART. 23.5. - Non sono ammesse concomitanze di data tra gare Titolate e Gare non Titolate aventi le stesse categorie di vetture ammesse. Eventuali deroghe potranno essere concesse ad insindacabile parere dell'ACI SPORT.

ART. 23.6. - In sede di discussione e approvazione annuale del Calendario avranno precedenza, nell'ordine, le seguenti serie di Manifestazioni:

- Manifestazioni valevoli per un Campionato F.I.A.;
- Manifestazioni valevoli per un Campionato Italiano;
- Manifestazioni valevoli per un Trofeo Nazionale o per uno Challenge ACI SPORT;
- Manifestazioni Internazionali non titolate;
- Manifestazioni Nazionali non titolate.

Prima di discutere le date di una serie, dovranno essere definite tutte le date della serie precedente.

APPENDICE AL R.D.S.
Cahier des Charges - Settore Velocità in Circuito

TIPOLOGIE DI INTERVENTO RELATIVE ALLE ATTIVITÀ COMUNICAZIONALI COORDINATE TRA ACI SPORT SPA E GLI ORGANIZZATORI DELLE MANIFESTAZIONI DEL SETTORE VELOCITÀ IN CIRCUITO DEI CAMPIONATI ITALIANI ED ALTRI TROFEI ABBINATI

N.B. Le attività di comunicazione saranno parte integrante della valutazione dell'evento.
Di seguito sono riportate le tipologie di intervento di Pubblicità e Promozione che ACI Sport SpA e gli Organizzatori saranno obbligati a mettere in atto per la massima promozione dell'evento:

Pubblicità e Promozione degli eventi a carico di ACI Sport SpA

- Provvedere alla realizzazione della copertura televisiva degli eventi; saranno a suo carico gli oneri per la relativa produzione
- Realizzare l'immagine coordinata degli eventi da trasmettere agli organizzatori
- Realizzare il testo per uno spot radiofonico e televisivo coordinato per tutti gli eventi
- Organizzare manifestazioni promozionali collaterali all'evento automobilistico
- Coordinare iniziative promozionali per l'evento da sviluppare con gli organizzatori.

Pubblicità e Promozione dell'Evento a carico degli Organizzatori

- Elaborare un piano di comunicazione, in linea con l'importanza dell'evento, da sottoporre all'ACI attraverso ACI Sport SpA almeno 60 giorni prima dello svolgimento dello stesso.
- Garantire uno Speaker unico per tutti gli eventi condiviso con ACI Sport SpA.
- Prevedere facilitazioni sull'ingresso del pubblico con operazioni 2x1 o free ticket con differenza paddock.
- Prevedere un unico biglietto a pagamento valido sia per l'accesso al paddock che alle tribune di importo massimo di euro 10,00.
- Garantire adeguati spazi nel paddock per la sistemazione logistica delle hospitality di ACI Sport SpA, degli Sponsors del Campionato, di eventuali Trofei di Marche con i quali ACI Sport SpA avrà chiuso accordi di partnership per la stagione vigente. In quest'ultimo caso verranno concessi gli spazi tecnici ai team e uno spazio di mq. 200 all'hospitality del trofeo. Gli spazi eccedenti saranno regolarizzati con l'autodromo. L'hospitality dell'eventuale Trofeo Abarth verrà utilizzata anche per l'Italian F.4 Championship powered by Abarth.

Tipologia di intervento dell'Ufficio logistico e sportivo di ACI Sport SpA e dell'Organizzatore

L'ufficio logistico di ACI Sport SpA dovrà provvedere a:

- Stesura del programma della Manifestazione in accordo con la segreteria sportiva dell'autodromo
- Eventuale sistemazione logistica hospitality ACI Sport SpA, hospitality Sponsors del Campionato e per iniziative promozionali.
- Informazioni relative alle necessità logistiche dei Team e relativa sistemazione nel paddock
- Sistemazione logistica delle strutture tecniche del Campionato (pneumatici, carburante, etc.)
- Cartellonistica o spazi previsti per le pubblicità degli sponsors del Campionato
- Indicare la tipologia del podio e modalità di premiazione
- Fondale interviste
- Sistemazione logistica sul campo di gara legata alle riprese televisive della società incaricata ufficialmente dall'ACI Sport SpA e controllo dell'attività.
- L'organizzatore dovrà mettere a disposizione di ACI Sport SpA il flusso dei dati dai cronometristi al service televisivo per la realizzazione delle grafiche in diretta.
- Deve inviare il flusso dei dati dai cronometristi su un server messo a disposizione di ACI Sport SpA con modalità che verranno definite insieme al logistico di ACI Sport SpA per garantire l'effettuazione del live timing per le applicazioni web e mobile dei campionati.

Il responsabile logistico di ACI Sport SpA sarà presente in autodromo dal giorno precedente le verifiche e provvederà a verificare ed attivare quanto precedentemente descritto.
L'organizzatore dovrà mettere a disposizione del responsabile logistico un ufficio dotato di arredamento, energia elettrica, linea telefonica, linea ADSL e/o WI-FI, monitor tempi, monitor televisivo.
In particolar modo al responsabile logistico di ACI Sport SpA spetterà di verificare che i concorrenti iscritti alla manifestazione

siano in regola con l'iscrizione al Campionato, verificherà che sia allestita una bacheca per la distribuzione di ogni tipo di informazione ai concorrenti, etc.
L'organizzatore fornirà, al termine della Manifestazione, e sotto forma di file tutta la documentazione relativa alla stessa: le classifiche delle prove, delle gare, circolari, etc..
Ogni organizzatore metterà a disposizione di ACI Sport SpA la seguente dotazione di titoli per l'accesso all'evento: 1000 pass persona e 250 pass auto.

Tipologia di intervento degli Uffici Stampa dell'Organizzatore ed ACI Sport SpA

Norme per il buon funzionamento dell'attività di Comunicazione e Stampa negli autodromi in occasione delle manifestazioni dei Campionati italiani di Velocità sopra indicati.
Il responsabile dell'ufficio stampa dell'organizzatore, almeno 15 giorni prima della manifestazione, verrà contattato dal responsabile stampa ACI Sport. Spetta a quest'ultimo l'approvazione sul rilascio degli accrediti Stampa e Foto pervenuti, sulla disciplina delle riprese TV. Il responsabile dell'ufficio stampa gara dovrà fornire elenco delle testate giornalistiche locali con cui interagirà per la maggiore diffusione di notizie sullo svolgimento dell'evento.
Il responsabile stampa dell'organizzatore dovrà coordinarsi e collaborare con l'addetto stampa ACI Sport SpA del campionato per quanto segue:

- Individuazione delle postazioni per fotografi e cineoperatori, preparazione delle informazioni stampa, indicazione dei posteggi riservati per la stampa ed indicazioni sulle aree dove i pass Stampa non daranno comunque accesso;
- Curare l'ordine della bacheca in Sala Stampa (sono presenti diversi campionati nello stesso week end) con etichette chiare e precise sugli scaffali;
- Curare il funzionamento dei monitor a circuito chiuso presenti in Sala Stampa
- Provvedere ad individuare una postazione riservata per ogni Addetto Stampa di ACI Sport SpA dotata di almeno una linea telefonica connessione veloce ADSL da usarsi per i collegamenti internet.
- Fotocopiare e distribuire la rassegna stampa prima e durante la manifestazione;
- Dotare la sala stampa dei quotidiani locali e sportivi nazionali nei giorni della manifestazione;
- Realizzare la rassegna stampa della manifestazione.

L'addetto stampa dovrà essere un iscritto a vario titolo all'Ordine dei Giornalisti o possessore di Licenza Addetto Stampa Gare ACI. La Licenza di Addetto Stampa Gare ACI viene rilasciata a seguito della partecipazione obbligatoria ad un master di formazione. Sarà redatto un elenco dei titolari di questa licenza che verrà distribuito a tutti gli organizzatori di gara ACI . Egli dovrà comunicare e/o garantire:

- Orari di apertura e chiusura del Centro Accrediti e modalità relative;
- Orari di apertura e chiusura della sala stampa.
- Disciplina della cerimonia delle premiazioni.
- La presenza, in sala stampa, di cartelloni o di altra forma pubblicitaria, esclusivamente relativa agli Sponsor Ufficiali del Campionato ed a quelli dell'organizzatore.
- Il controllo dell'accesso alla Sala Stampa attraverso la presenza di un addetto dell'organizzazione.
- Invio, obbligatorio ad ACI Sport SpA nei giorni immediatamente seguenti alla effettuazione della gara, di una copia completa della Rassegna Stampa;

Attrezzatura minima obbligatoria per la sala stampa

La sala stampa dovrà essere adeguatamente attrezzata rispettando determinati standard ed in particolare dovrà avere la seguente dotazione minima obbligatoria:
POSTAZIONI: almeno 15 postazioni lavoro con sedie, con un adeguato spazio scrivania computer, con approvvigionamento elettrico (una presa multipla almeno ogni 3 postazioni).
Almeno sei linee telefoniche riservate ai giornalisti e ai fotografi
Predisporre ed attivare un collegamento WI-FI (gratuito per gli addetti di ACI Sport SpA).
N° 2 Fotocopiatori
Un postazione per le cartelline destinate ad ogni accreditato
Una postazione per la cartelline e per i comunicati stampa riservata agli addetti stampa dei team.

Accrediti

Quanto riportato di seguito integra quanto già previsto dai regolamenti ufficiali vigenti dei campionati circa la disciplina, le tipologie e il numero dei lasciapassare.

1) Possono essere accreditati per ciascuna testata solamente due inviati. Tale numero di accrediti riguarda anche le Agenzie stampa e fotografiche.
2) Per essere accreditati i giornalisti devono rappresentare testate giornalistiche ufficialmente registrate.
3) Possono essere accreditati gli addetti stampa dei Costruttori e /o le agenzie che li rappresentano (in questo ultimo caso deve

essere comunque il costruttore ad indicare l'agenzia)

4) Possono essere accreditati i rappresentanti degli uffici stampa dei Team scuderie che ne faranno richiesta all'ufficio Stampa ACI Sport SpA. I Team indicheranno ad inizio anno il nominativo della persona che svolgerà per loro servizio di ufficio stampa.
5) Gli accessi in sala stampa di responsabili di siti internet dovranno essere esclusivamente disciplinati dal responsabile stampa di ACI Sport SpA.

Sono esclusi dalle norme sopracitate tutti i possessori di PASS permanente (ACI SPORT - o eventuale lista predisposta da ACI Sport SpA e comunicata in precedenza agli organizzatori) e il rappresentante dei Costruttori.

Accrediti - TV - Radio - Internet - Produttori di video cassette/DVD e/o altro

L'organizzatore potrà accreditare tutte le emittenti televisive locali e radiofoniche delle zone di svolgimento della gara. Per tutte le altre emittenti il rilascio dell'accredito verrà controllato dall'Addetto Stampa ACI Sport SpA.

Procedura della premiazione

L'organizzatore dovrà provvedere alla fornitura dei premi d'onore. Gli stessi dovranno essere adeguati all'importanza della manifestazione.

La premiazione sarà coordinata dal responsabile organizzativo dei campionati ACI Sport SpA in collaborazione con un addetto dell'organizzazione

Sul Palco dovranno salire in ordine: il terzo pilota classificato, poi il secondo ed il primo.

Nella zona podio non saranno ammesse altre persone se non autorizzate dal responsabile organizzativo dei campionati ACI Sport SpA che regolarizzerà e disciplinerà l'accesso sul podio coadiuvato da personale messo a disposizione dall'organizzatore.

Non sarà possibile intervistare i piloti al termine della gara e sul podio prima che gli stessi non abbiano rilasciato le interviste ufficiali all'addetto stampa di ACI Sport SpA per le relative riprese televisive.

ESTRATTO DELL'ALLEGATO H AL COD (Art. 2)

2.4. SEGNALAZIONI

2.4.1 GENERALITÀ

Per la sorveglianza del percorso, il Direttore di Gara (o i suoi assistenti) e i posti, ricorrono soprattutto all'uso di segnalazioni per contribuire alla sicurezza dei piloti e far rispettare il regolamento.

Durante il giorno le segnalazioni sono fatte con bandiere di differenti colori, eventualmente integrate con segnalazioni luminose.

Durante la notte le bandiere possono essere vantaggiosamente sostituite da segnali luminosi e da pannelli rifrangenti, ma tutti i piloti devono essere preventivamente informati.

Per le manifestazioni che si svolgono di notte le luci gialle sono obbligatorie presso ogni posto (vedi par. 4.2).

… omissis…

2.4.2 BANDIERE

La misura minima di tutte le bandiere di segnalazione è 60 cm. x 80 cm. fatta eccezione per la bandiera rossa e la bandiera a scacchi misureranno almeno 80 cm. x 100 cm..

Colori - I colori delle bandiere dovranno corrispondere alle referenze nel sistema codici Pantone:

Rosso:	186 C
Giallo:	Giallo C
Blu Chiaro:	298 C
Verde:	348 C
Nero:	Nero C
Arancione:	151 C

… omissis…

2.4.4.1. Segnalazioni tramite bandiera che debbono essere usate dal Direttore di Gara o dal suo Assistente sulla linea di partenza:

a) **Bandiera nazionale:** questa bandiera è normalmente utilizzata per dare la partenza della gara. Il segnale di partenza dovrà essere abbassando la bandiera che, per quanto concerne le Prove con la partenza da fermo, non dovrà essere alzata al di sopra del capo sino a quando tutte le vetture non siano ferme, ed in nessun caso per più di 10 secondi. Se, per una qualunque ragione, la bandiera nazionale non viene utilizzata, il colore della bandiera, che non deve causare confusione con qualsiasi altra bandiera descritta in questo Capitolo, dovrà essere specificata nel Regolamento Particolare.
b) **Bandiera rossa:** questa bandiera dovrà essere agitata sulla Linea di partenza quando sarà stata presa la decisione di arrestare

una sessione di prove o la corsa. Simultaneamente, anche in tutte le postazioni di controllo che si trovano sul tracciato dovrà essere esposta una bandiera rossa.

c) **Bandiera a scacchi neri e bianchi:** questa bandiera dovrà essere agitata; significa la fine d'una sessione di prove o della gara.

d) **Bandiera nera:** questa bandiera dovrà essere utilizzata per informare il pilota interessato che la prossima volta che si avvicinerà all'ingresso della corsa dei box, dovrà fermarsi al proprio box o nel posto che sarà stato indicato nel regolamento particolare o nel regolamento del campionato. Se per una ragione qualunque il pilota non rispetta questa segnalazione, questa bandiera non dovrà essere mostrata per più di quattro (4) giri consecutivi. Questo provvedimento comporterà automaticamente l'esclusione del conduttore dalla gara e/o dalle prove.
La decisione di esporre questa bandiera è di esclusiva pertinenza dei Commissari Sportivi e la squadra interessata sarà immediatamente informata della decisione assunta;

e) **Bandiera nera con disco arancione (di diametro di 40 cm.)**: questa bandiera dovrà essere utilizzata per informare il pilota interessato che la sua vettura ha dei problemi meccanici che potrebbero costituire un pericolo per se stesso o per gli altri piloti e che dovrà fermarsi al proprio box nel giro successivo. Quando i problemi meccanici sono stati risolti, a giudizio positivo del capo dei commissari tecnici, la vettura potrà riprendere la gara.

f) **Bandiera nera e bianca divisa in diagonali**: questa bandiera dovrà essere mostrata una sola volta e costituisce un avvertimento; indica al pilota interessato che è stato segnalato per comportamento non sportivo.

Le ultime tre bandiere sopra indicate (ai punti d), e) ed f)) dovranno essere mostrate immobili accompagnate da un pannello nero con un numero bianco corrispondente al numero della vettura al cui pilota dovrà essere mostrato il pannello.
Questi pannelli potranno essere mostrati ugualmente in posizioni anche diverse dalla linea di partenza, nel caso in cui venga ritenuto necessario dal Direttore di Gara.
Di norma, la decisione di esporre le ultime due bandiere (descritte al punto e) ed f)) è subordinata alla decisione del Direttore di Gara, tuttavia questa decisione potrà essere presa dai Commissari Sportivi, a patto che ciò sia evidenziato nel Regolamento particolare o nel Regolamento di Campionato.
La Squadra interessata sarà subito informata circa questa decisione.

… omissis...

2.4.5.1. Segnalazione tramite bandiere usate nelle postazioni di controllo:

a) **Bandiera rossa:** questa bandiera dovrà essere mostrata agitata unicamente su indicazione del Direttore di Gara quando diventa necessario arrestare una sessione di prove o la gara. Tutti i piloti debbono rallentare immediatamente e ritornare alla corsia dei box (o la posizione stabilita, come evidenziato sul Regolamento della Gara), e devono essere pronti a fermarsi se ce ne sarà bisogno. I sorpassi sono vietati.

b) **Bandiera gialla:** è un segnale di pericolo e dovrà essere mostrata ai piloti in due modi, con i seguenti significati:
   - **una (1) sola bandiera agitata:** ridurre la velocità, non superare ed essere pronti a cambiare direzione. C'è un pericolo sul bordo o su una parte della pista; il pilota dovrà rallentare sensibilmente utilizzando il freno e/o riducendo la velocità in quel settore.
   - **due (2) bandiere agitate:** ridurre la velocità, non superare ed essere pronti a cambiare direzione o a fermarsi. Un pericolo ostruisce totalmente o parzialmente la pista.
     Durante le prove libere e le qualifiche, il pilota deve rallentare sensibilmente e rinunciare al giro veloce.

   Normalmente, le bandiere gialle dovranno essere esposte solo alla postazione dei commissari di pista che si trovano immediatamente precedente la zona del pericolo.
   Tuttavia, in certi casi, il Direttore di Gara può ordinare che vengano esposte in più di una postazione a monte del luogo dell'incidente.
   I sorpassi sono vietati tra il punto in cui è mostrata la prima bandiera gialla e la bandiera verde esposta dopo l'incidente.

c) **Bandiera gialla con righe rosse:** questa bandiera dovrà essere mostrata fissa ai conduttori, per avvertirli del deterioramento dell'aderenza dovuto alla presenza sulla pista di olio o di acqua, nell'area in cui vengono esposte le bandiere. Questa bandiera sarà esposta per la durata di almeno (a seconda delle condizioni di aderenza della superficie della pista) 4 giri tranne che la superficie della pista ritorni prima alla normalità. Tuttavia non è necessario che nel settore in cui questa bandiera è stata esposta, venga mostrata una bandiera verde.

d) **Bandiera blu poco intenso:** normalmente dovrà essere agitata, per indicare ad un pilota che sta per essere sorpassato. Ha significati diversi durante le prove e la gara.
   Sempre: una bandiera fissa sarà mostrata al pilota che lascia i box, se una o più vetture si stanno avvicinando sulla pista.
   Durante le prove: Lasciare la strada ad una vettura più veloce che sta per doppiarvi.
   Durante la corsa: normalmente questa bandiera dovrà essere mostrata ad una vettura che sia sul punto di essere passata da una vettura che abbia almeno un giro di vantaggio e, quando viene esposta, il pilota interessato deve permettere alla vettura che lo segue, di passarlo alla prima occasione.

e) **Bandiera bianca:** questa bandiera dovrà essere agitata. È utilizzata per indicare al pilota che c'è un veicolo molto più lento sulla porzione di pista controllata da quella postazione.

f) **Bandiera verde:** dovrà essere utilizzata per indicare che la pista è libera e dovrà essere agitata alla postazione dei Commissari immediatamente dopo il verificarsi di un incidente che abbia reso necessario l'impiego di una o più bandiere gialle.
Se ritenuto necessario dal Direttore di Gara, potrà essere usata per indicare la partenza di un giro di warm-up o la partenza di una sessione di prove.

… omissis…

Allegato H

Questo testo degli Articoli 2.7.2 e 2.7.3 dell'Allegato H non comprende le modifiche approvate dal CMSA del 07.03.2019 e conferma la versione FIA precedente con l'aggiunta degli Articoli 2.7.4 e 2.7.5 che contengono i riferimenti alle Leggi in vigore in Italia

I presenti Articoli sono validi per tutte le gare di Velocità in Circuito che si svolgono in Italia, FIA e non, per il Servizio Antincendio e Decarcerazione. Ove vi fossero contrasti con altre normative, devono essere applicate le norme più restrittive.

2.7.2 Servizio antincendio

2.7.2.1 Missione

Questo servizio è destinato a combattere gli incendi derivanti da incidenti in pista o nei box o nel paddock. Per tutti gli altri settori vi sarà un servizio indipendente stabilito dagli organizzatori in conformità con le prescrizioni delle autorità pubbliche competenti.

2.7.2.2 Organizzazione

In primo luogo, si deve ricordare che il fattore decisivo in ogni operazione antincendio è il personale, e l'importanza di operatori adeguatamente addestrati non può che essere ribadita.

Le disposizioni antincendio dovrebbero soddisfare due requisiti fondamentali:
- raggiungere il fuoco e isolare il pilota da esso;
- disporre di mezzi adeguati e appropriati per estinguere completamente il fuoco.

Le esperienze passate e le prove hanno dimostrato che l'intervento iniziale può essere organizzato in modo più efficiente e pratico in due fasi e, mentre l'attrezzatura e il metodo possono variare nei diversi circuiti, i criteri del primo e del secondo intervento devono essere soddisfatti:

- 1° intervento: non appena possibile dopo un incidente, in qualsiasi punto del circuito, i pompieri con estintori portatili dovrebbero raggiungere la scena ed essere in grado di intervenire con mezzi adeguati per liberare l'abitacolo dell'auto dal fuoco.
- 2 ° intervento: la disposizione dei servizi di emergenza dovrebbe essere calcolata in modo che, idealmente, entro 60 secondi da un incidente, possano essere stabilite le condizioni per il salvataggio del pilota.
- 3° intervento: arrivo di attrezzature supplementari, se necessario.

Non si può fare a meno di insistere sul fatto che il primo e il secondo intervento debbano essere pienamente integrati, poiché la capacità estinguente degli estintori portatili del primo intervento può essere limitata.

2.7.2.3 Equipaggiamento lungo la pista

Gli estintori portatili, ciascuno con un operatore addestrato, devono essere collocati in posizioni appropriate, ad intervalli non superiori a circa 500 m, lungo entrambi i lati della pista. Se si verifica che è impossibile o poco pratico utilizzare entrambi i lati della pista, essi possono essere tutti disposti su un solo lato.
In questo caso, la distanza massima tra gli operatori deve essere di circa 250 m..
Si raccomanda di fornire un estintore portatile (senza operatore) circa ogni 100 m..
Tutti questi punti dove sono gli estintori devono essere indicati ai piloti in pista da pannelli fluorescenti di colore arancione (riferimento colore consigliato:
Pantone 15-1364 TC "Orange Crush"), di almeno 25 cm x 25 cm, in posizioni chiaramente visibili ad angolo retto rispetto alla prima linea di protezione ed a circa 2 m da terra.
Estintori di riserva dovrebbero essere disponibili per sostituire quelli che sono stati usati.
Dovrebbero essere fornite anche auto veloci attrezzate, collocate in aree protette lungo la pista, ciascuna con almeno due operatori addestrati alla lotta antincendio, in modo da assicurare il 2 ° intervento.

Tali veicoli dovrebbero essere equipaggiati per estinguere completamente un incendio di almeno 180 litri di benzina (questo implica un flusso continuo che dovrebbe, non solo estinguere il fuoco, ma anche proteggere contro la riaccensione dello stesso).
Anche la seguente attrezzatura complementare dovrebbe essere prevista a bordo:
a) strumenti per raddrizzare un'automobile rovesciata, cioè corde, ganci, palanchini lunghi;
b) coperte ignifughe per spegnere il fuoco (180 cm. x 180 cm. min.)
c) guanti resistenti al fuoco rivestiti in alluminio
d) pinze o utensili idraulici per la piegatura di lamiere e altri strumenti speciali per liberare le persone intrappolate da una carrozzeria danneggiata.

2.7.2.4 Equipaggiamento nei box di rifornimento

Oltre agli estintori portatili (uno per box), si consiglia di installare, almeno ogni sei box, un dispositivo costituito da due cilindri da 30 kg di estinguente ciascuno, con un tubo flessibile di lunghezza pari a due terzi della distanza dal dispositivo successivo.
In una posizione centrale nell'area dei box dovrebbe essere presente un complemento di equipaggiamento come specificato al punto 2.7.2.3.
N.B.: Non dovrebbe essere consentito tenere scorte di carburante nei box, a meno che non siano rispettate le condizioni previste dai regolamenti della gara.

2.7.2.5 Equipaggiamento nel paddock

Nel paddock e nelle aree utilizzate dalle auto da competizione o dai veicoli di assistenza collegati all'evento dovrebbe essere fornito un numero sufficiente di estintori portatili e queste aree dovrebbero essere facilmente accessibili alle vetture antincendio dotate di adeguati sistemi estinguenti.

2.7.2.6 Prodotto estinguente

Nella scelta di un prodotto estinguente, saranno presi in considerazione i seguenti fattori: efficacia dell'estinzione degli incendi di veicoli, uso esterno, tasso di tossicità, rispetto delle norme e leggi nazionali.
Sono inoltre auspicabili l'assenza di residui scivolosi e un'influenza minima sulla visibilità.

2.7.3 Servizi di Decarcerazione

2.7.3.1 Obiettivi

Il servizio di decarcerazione deve fornire personale e attrezzature per liberare chiunque sia rimasto intrappolato a seguito di un incidente in pista.
Le prime operazioni di soccorso sono normalmente effettuate dai commissari del posto di percorso più vicino, come descritto al punto 2.7.2.2.
Tuttavia, essendo il loro equipaggiamento limitato, i veicoli specializzati devono intervenire in caso di incidente grave, equipaggiati come indicato nel supplemento 3.
Tali veicoli possono avere funzioni combinate come indicato nell'articolo 2.8. e dovrebbero intervenire idealmente non più tardi di 90 secondi dopo l'incidente.

2.7.3.2 Assistenza tecnica

In caso di incidente in cui un pilota è intrappolato nella sua auto, i servizi di soccorso possono richiedere il parere di un ingegnere del team interessato. In questi casi, il team manager dovrebbe presentarsi in Direzione Gara se non è già stato contattato.
Se è stata richiesta la presenza di personale di squadra, il Direttore di Gara li autorizzerà ad essere accompagnati sulla scena dell'incidente, in modo da renderli noti al capo della squadra di soccorso sul posto.
Qualsiasi altro intervento in pista è strettamente limitato ai servizi di soccorso ed agli Ufficiali di Gara.

2.7.4 Rispetto delle Leggi in vigore

2.7.4.1 Obblighi del Datore di lavoro non delegabili: il DVR e la designazione del responsabile del servizio di prevenzione e protezione dai rischi

Gli Organizzatori devono designare il responsabile del servizio di prevenzione e protezione dai rischi e predisporre il Documento di Valutazione dei Rischi secondo quanto previsto dal D. Lgs 81/2008 Artt. 17 e 28.

2.7.4.2 Abilitazione al servizio antincendio e decarcerazione

Le Aziende/Società che svolgono i servizi antincendio e decarcerazione devono essere in possesso di un Sistema Qualità conforme ai requisiti della NORMA UNI EN ISO 9001:2015 per il campo di applicazione “Erogazione servizio prevenzione e protezione antincendio nelle manifestazioni motoristiche. Erogazione servizio di decarcerazione nelle manifestazioni motoristiche” (settore di accreditamento IAF 35).

Gli Attestati dei corsi di formazione - generica e specifica - e di aggiornamento devono essere emessi nel rispetto del D. Lgs 81/2008 Art.37 e secondo l'Accordo Stato Regioni del 21 dicembre 2011;

Gli Addetti impiegati dalle suddette Aziende/Società nell'espletamento del servizio devono essere in possesso di Attestati per lo svolgimento di addetto antincendio/decarcerazione in autodromo/gare motoristiche rilasciati da organismo accreditato dalla Regione per la formazione continua e permanente. L'organismo che rilascia gli attestati deve anche essere conforme ai requisiti della norma UNI EN ISO 9001:2015 per il campo di applicazione "progettazione ed erogazione corsi di formazione sulla sicurezza e l'antincendio" (settore di accreditamento IAF 37).

Gli Addetti dovranno essere inoltre in possesso dell'idoneità alla mansione specifica di addetto antincendio/decarcerazione rilasciata dal Medico Competente a seguito delle visite mediche periodiche regolarmente effettuate.

Gli Addetti al servizio dovranno avere la dotazione completa dei Dispositivi di Protezione Individuale adeguati alle mansioni di addetto sorveglianza antincendio/decarcerazione a Marchio CE.

2.7.5 Attrezzature impiegate

2.7.5.1 Automezzi

Gli autoveicoli impiegati devono avere omologazione speciale antincendio siano essi fuoristrada 4x4 con verricelli che autovetture veloci.

2.7.5.2 Impianti fissi antincendio degli automezzi

Quale impianto fisso antincendio (v. art. 2.7.2.6) deve essere preferito un sistema che garantisca un elevato potere di spegnimento per classi di fuoco ABC, la massima prestazione in termini di inibizione delle eventuali riaccensioni, mantenimento della visibilità e la non scivolosità.
E' da preferire l'utilizzo di sistemi tipo MicroCAFS (Compressed Air Foam System) PBK Patented Mixing Tecnology, che basano il funzionamento sul mix di schiuma, acqua ed aria compressa per classi di fuoco ABC ed efficacissimi, grazie all'ultimissima tecnologia brevettata, non solo su solidi e liquidi infiammabili ma anche su incendi di gomme, materiale plastico e carbonio garantendo le massime prestazioni anche in termini di inibizione delle eventuali riaccensioni.
Sistemi di questo tipo mantengono inalterata la visibilità e non aggravano la situazione respiratoria del pilota imprigionato.

2.7.5.3 Estintori portatili

Si consiglia l'uso di estintori portatili a base d'acqua LT-6 classe di fuoco 34A-233B e classificazione al fuoco classe F conformi al D.M. 07.01.05 Direttiva PED 2014/68/UE e conformi alla Norma EN 3-10 in fase di produzione con estinguente formulato in collaborazione con primaria azienda produttrice, ovvero miscelato e stabilizzato all'origine per carica diretta negli estintori senza alcuna miscelazione ed operazione a cura di Tecnici Manutentori.

R.S.N. - NORMA FEDERALE

Edizione 2019

REGOLAMENTAZIONE DI SETTORE VELOCITÀ IN CIRCUITO

CAP. II

MINIMPIANTI

PREMESSA

Le competizioni dovranno essere organizzate in conformità al Codice Sportivo Internazionale (Codice) e suoi allegati ed al Regolamento Sportivo Nazionale (R.S.N.) e suoi Regolamenti di Settore (R.D.S.).

Le caratteristiche generali e particolari delle competizioni saranno specificate nel regolamento particolare redatto e pubblicato conformemente al R.S.N..

Le presenti norme prescrivono le condizioni alle quali devono rispondere le competizioni di velocità in mini impianti ed alle quali deve uniformarsi il regolamento particolare.

Le competizioni di velocità in minimpianto sono competizioni nelle quali la velocità costituisce il fattore determinante per la classifica, che si corrono su percorsi chiusi rispondenti alle vigenti disposizioni in materia. Le competizioni possono essere classificate internazionali, internazionali libere o nazionali ed eventualmente riservate nelle condizioni previste dal R.S.N.

In ogni caso esse sono soggette al Codice e suoi allegati ed al R.S.N. e suoi Regolamenti di Settore nonché agli altri regolamenti internazionali e nazionali che le riguardano.

In particolare le competizioni di velocità in minimpianto seguiranno interamente il Regolamento di Settore della velocità Circuito ad eccezione dei seguenti articoli:

ART. 24 CONCORRENTI E CONDUTTORI

Possono partecipare, in qualità di concorrenti e conduttori, i titolari di licenza ACI Sport B Int., C/R Int., C Naz. Senior, C Naz., C Naz. Under 24 e D Naz. (solo per le vetture Gr. N fino a 2000, Gr. A fino a 1600 cm3, Racing Start, Racing Start Plus ed E1 fino a 1600 cm3) valida per l'anno in corso, come specificato nella tabella pubblicata all'art. A6 – Licenze di Conduttore richieste per la partecipazione alle competizioni di velocità su minimpianti.

ART. 25 VETTURE AMMESSE

Alle gare in minimpianto sono ammesse le vetture in base alla capienza massima specificata da ACI Sport all'atto dell'omologazione di ciascun minimpianto (Appendice 4).

Sono ammesse le seguenti vetture, conformi ai regolamenti tecnici vigenti nei Gruppi o Trofei monomarca di appartenenza e munite di Passaporto Tecnico appropriato:

Gruppo Racing Start

Comprende le vetture con Passaporto Tecnico "START" in tutto conformi al relativo regolamento tecnico.

Gruppo Racing Start Plus

Comprende le vetture con Passaporto Tecnico "RSP" ed "R1 Nazionale" in tutto conformi al relativo regolamento tecnico.

Gruppo N

Comprende le vetture con Passaporto Tecnico "N" e **"Produzione di Serie"**, incluse le vetture del Gruppo R1, secondo la tabella di equiparazione stabilita. Le vetture devono essere in tutto conformi al regolamento tecnico di appartenenza in configurazione Velocità oppure Rally (vedi Allegato J Artt. 254 e 260, **Regolamentazione Nazionale Vetture Produzione di Serie** e Regolamento Tecnico R1 Nazionale). E' consentito togliere la ruota di scorta con relativi fissaggi ed il sedile del passeggero purché venga rispettato il peso minimo; sulle vetture **con Passaporto Tecnico** N **e Produzione di Serie** è vietato applicare una zavorra per raggiungere il peso minimo.

Gruppo A

Comprende le vetture con Passaporto Tecnico "A" e **"Produzione Evolute"**, incluse le vetture WRC, Kit Car, Super 1600, SP e Gruppo R2, R3, R4 e R5, secondo la tabella di equiparazione stabilita.

Le vetture devono essere in tutto conformi al regolamento tecnico di appartenenza in configurazione Velocità oppure Rally (vedi Allegato J Artt. 255, 260, 260D e 261 **e Regolamentazione Nazionale Vetture Produzione Evolute**). È consentito togliere la ruota di scorta con i relativi fissaggi ed il sedile del passeggero purché venga rispettato il peso minimo.

Gruppo E1 Italia
Comprende le vetture conformi all'Art. **3.1.10** Cap. I Norme Generali RDS Velocità in Salita incluse le S2000.

Trofeo Alfa 33

Trofeo Lupo Cup

Gruppo E2 Silhouette
Comprende le vetture conformi all'Art. **3.1.14** Cap. I Norme Generali RDS Velocità in Salita, incluse le vetture Top Tuning previste dall'**Allegato N° 1** al Regolamento Tecnico Slalom.

Gruppo GT
Comprende le vetture conformi all'Art. 3.1.11 Cap. I Norme Generali RDS Velocità in Salita

Gruppo TCS
Vetture omologate TCS (Regolamento Tecnico del Campionato Italiano Turismo TCS 2017)

Gruppo CITE
Vetture preparate secondo il Regolamento Tecnico del CITE 2015

Gruppo "Le Bicilindriche"
Comprende le vetture conformi Regolamento Tecnico pubblicato.

Gruppo "Autostoriche"
Comprende le vetture previste dall'Art. 3.2 Regolamento Tecnico Slalom.

Gruppo Speciale Slalom
Comprende le vetture conformi all'Art. 3.9 Regolamento Tecnico Slalom.

Gruppo Prototipi Slalom
Comprende le vetture conformi all'Art. 3.13 Regolamento Tecnico Slalom.

Gruppo CN
Comprende le vetture conformi all'Art. **3.1.7** Cap. I Norme Generali RDS Velocità in Salita e Art. 259 Allegato J.

Gruppo E2SC
Comprende le vetture conformi all'Art. **3.1.12** Cap. I Norme Generali RDS Velocità in Salita e Art. 277 Allegato J, incluse le vetture Sport Prototipi Slalom previste dall'**Allegato N° 2** al Regolamento Tecnico Slalom.

Gruppo E2SS
Comprende le vetture conformi all'Art. **3.1.13** Cap. I Norme Generali RDS Velocità in Salita e Art. 277 Allegato J, **con limitazione della cilindrata massima di 2000 cm³**.

Monoposto a ruote scoperte

Formula Predator's 600, Junior Monza 1.0, Junior Monza 1.2, Monza (Mirage-Renault 1.6), Ford 1600, Ford 1800, Arcobaleno 750, Arcobaleno 1000, Gloria 1000, Azzurra 1000, Azzurra 1600, Renault 1.6, Renault 2.0, Bmw, Fiat Abarth, Alfa Boxer, Europa Boxer, ACI-CSAI Abarth, F. 3 conformi allo specifico Regolamento Tecnico

Monoposto Autocross a 2 RM

conformi al Regolamento Tecnico FIA (Art. 279 Allegato J) o ACI-CSAI (N.S. 13 Annuario CSAI 2004), compresa la tabella dei pesi

Monoposto Autocross a 4 RM anche sovralimentate

conformi al Regolamento Tecnico FIA (Art. 279 Allegato J) o ACI-CSAI (N.S. 13 Annuario CSAI 2004), compresa la tabella dei pesi

Gruppo Legend Cars
Comprende le vetture previste dall'Art. 3.12 Regolamento Tecnico Slalom.

~~**ART. 26 ABBIGLIAMENTO DEI CONDUTTORI**~~

~~I Conduttori sono obbligati ad indossare esclusivamente l'abbigliamento protettivo omologato costituito da tuta, sotto tuta lunga, calze, guanti, scarpe e sotto casco in conformità con la Norma FIA 8856-2000.~~
~~I Conduttori titolari di licenze ACI Sport partecipanti alle competizioni devono usare caschi omologati conformemente alle specifiche approvate dalla FIA.~~
~~Le specifiche di riferimento dei caschi approvate sono quelle riportate nella Lista Tecnica FIA n° 25 reperibile nel sito www.fia.com/homologations.~~
~~I Conduttori delle vetture appartenenti ai Gruppi HST-4, CN, E2SC, E2SS, Monoposto, Monoposto Autocross ed i Conduttori che, indipendentemente dalla vettura impiegata, utilizzano cinture di sicurezza con cinghie da 2" per le spalle, devono obbligatoriamente indossare un sistema di ritenuta frontale della testa conforme alla Norma FIA 8858-2002 (vedere Lista Tecnica FIA n° 29). Per gli altri Conduttori tale dispositivo è raccomandato.~~
~~I Conduttori delle vetture appartenenti ai Gruppi HST-4, CN, E2SC, E2SS, Monoposto, Monoposto Autocross devono inoltre utilizzare caschi integrali la cui mentoniera sia parte della struttura, dotati di visiera.~~
~~Tutti coloro che sono trovati non conformi alla normativa internazionale o nazionale relativamente all'abbigliamento/dispositivi di sicurezza, sono esclusi dalla gara e deferiti alla Giustizia Sportiva.~~

ART. 27 FALSA PARTENZA

Ogni falsa partenza, o comportamento difforme da quanto prescritto dall'art. 14.8, segnalata degli addetti alla partenza incaricati, sarà penalizzata con un "Drive Through".
Ove non fosse possibile applicare la penalità del "Drive Through" al conduttore verrà comminata una penalità di 10".