

REGOLAMENTO DI SETTORE (RDS) CROSS COUNTRY RALLY e SIDE BY SIDE 2020 “RDS CCR COVID 19”

PREMESSA

Gli eventi Cross Country Rally sono organizzati conformemente al presente REGOLAMENTO DI SETTORE ed alla tipologia di Gara, fatta eccezione per quelle Internazionali a cui si applicano anche le Norme FIA, ove necessario. Queste norme si applicano ai campionati Italiani Cross Country Rally **Solo ed unicamente per la stagione 2020, nella quale sono previsti solo eventi di cross country organizzati in coda ai tradizionali rally su terra, viene adottato questo regolamento definito “RDS CCR COVID 19” che si allinea quasi totalmente alla regolamentazione valida per i rally. Questo lo si fa per ridurre al massimo le difficoltà per gli organizzatori che ospitano il CCR. Si raccomanda ai piloti CCR, di prestare attenzione alle variazioni che troverete evidenziate in giallo, mentre ciò che viene tolto sarà barrato in nero. Questo regolamento vale solo per l'anno 2020. In sintesi le vetture di Cross Country parteciperanno alle gare con le stesse regole dei piloti che partecipano al rally tradizionale.**

Art. 1 DEFINIZIONI

1.1

Gli Eventi Cross Country Rally sono gare di regolarità che si svolgono su tutti i terreni, prevalentemente in fuoristrada, aventi caratteristiche che evidenziano l'abilità di guida dei Conducenti e l'affidabilità-adattabilità dei loro Veicoli di tipo “fuoristradistico”.

In ogni Evento l'Itinerario è diviso in Tappe comprendenti uno o più **Prove Speciali** ~~Settori Selettivi~~ collegati fra loro da Settori di Trasferimento, questi ultimi da percorrere a velocità media imposta di massimo 50 km/h.

1.2 Tipologie e caratteristiche degli Eventi Internazionali

Si applicano le norme delle “Fia Cross Country Rally Sporting Regulation 2020” di riferimento, di seguito chiamato “CCRSR2020”; qualora vi fossero differenze rispetto a questo RDS, si applicheranno le regole della FIA indicate nel CCRSR2020.

1.3 Tipologie e caratteristiche degli Eventi organizzati in Italia

1.3.1 Baja con validità per la Coppa del Mondo e Campionato Italiano CCR, i Trofei e le Coppe:

- le caratteristiche sono definite dalle norme FIA (art.1.2.3).

1.3.2 Baja con validità per il Campionato Italiano CCR, i Trofei e le Coppe:

- la lunghezza totale dei **Prove Speciali** ~~Settori Selettivi~~ è di almeno km. **70** ~~420~~, fino ad un massimo di **100** ~~240~~km;

- dura massimo 2 giorni, escluse le verifiche tecniche e/o la Super Speciale;

— è articolato in massimo **2 Tappe e minimo 6 Prove Speciali** ~~2 Tappe e in minimo 2 Settori Selettivi che possono essere percorsi in senso contrario, in tal caso il Settore Selettivo è considerato “diverso”;~~

- una sosta di almeno 8 ore è obbligatoria dopo una durata di guida compresa tra le 12 e le 20 ore.

1.3.3 Baja Sprint

— l'itinerario totale ha una lunghezza minima di km. 100;

— la lunghezza totale dei ~~Settori Selettivi~~ è di almeno km. 80 fino ad un massimo di 120km;

— dura massimo 30 h dall'inizio delle verifiche alla premiazione;

— è articolato in 1 Tappa e in minimo 1 ~~Settore Selettivo~~ che si ripete fino a 4 volte e che può essere percorso in senso contrario, per altre 4.

Ulteriori tipologie di manifestazioni potranno essere valutate e autorizzate dalla commissione ccr-off-road

1.4 Eventi abbinati ai Rally su Terra

Agli eventi Cross Country Rally, possono essere abbinati Rally su Terra iscritti al calendario nazionale/internazionale, previo parere favorevole della commissione.

Entrambi gli Eventi, organizzati secondo le modalità previste dalle rispettive Norme Generali, hanno le seguenti caratteristiche:

- Ordine di Partenza unico, redatto in funzione delle esigenze tecniche di svolgimento dell'Evento;
- Partenza alternata dei Veicoli delle 2 gare, ove possibile;
- differenza nei percorsi, tra i Settori Selettivi e le Prove Speciali, pari a minimo il 40% (salvo deroghe autorizzate dalla Commissione) della loro lunghezza ed aventi le medesime postazioni di Partenza, Intermedie e di Arrivo;
- Parchi Assistenza e Riordinamenti unici;
- Parco Chiuso unico.

1.5 Eventi abbinati alle Moto della FMI

Agli eventi Cross Country Rally, possono essere abbinata Gare della FMI, previo parere favorevole del GdL; è considerato abbinamento con una gara motociclistica, quando questa impegni la totalità o una parte dell'Itinerario della Gara.

Gli Elenchi degli Iscritti, dei Verificati e degli Ammessi alla Partenza, vengono redatti così come previsto dalle rispettive Federazioni, rispettando laddove possibile la seguente successione:

- Moto della FMI;
 - Quad della FMI;
 - Veicoli Cross Country;
 - Camion Cross Country.
- Gli intervalli tra le Partenze dei Veicoli, pur rispettando le Priorità dei Conducenti e/o le diverse Categorie, possono prevedere un intervallo massimo di 10 minuti.

1.6 Validità degli Eventi

Gli Eventi CCR acquisiscono e mantengono la validità per il Campionato Italiano, i Trofei e le Coppe se:

- rispettano il format organizzativo come descritto ai punti 1.3.1, e 1.3.2.;
- si sono già svolti nella configurazione descritta al Punto 1.3.3., con parere positivo espresso dal GdL.

Gli Eventi CCR possono perdere ogni validità se emergono gravi deficienze organizzative o inadempienze dell'Organizzatore durante una delle fasi, sia organizzative, che di svolgimento.

Art.2 REGOLAMENTO DELL'EVENTO

2.1 Condizioni di pubblicazione e di approvazione

Il Regolamento, stampato in formato A5 **o pubblicato sull'albo di gara online**, deve essere conforme alla normativa prevista da:

- il Regolamento Sportivo Nazionale ACI-Sport ed i propri Regolamenti di settore;
- la Regolamentazione specifica del Campionato Italiano Cross Country;
- ogni altra Regolamentazione o interpretazione pubblicata ufficialmente da ACI-Sport;
- il Codice Sportivo della FIA, le sue appendici e le specifiche Prescrizioni Generali, ove applicabili.

Il Regolamento deve essere approvato da ACI-Sport almeno 40 gg. prima della data di inizio dell'Evento.

2.2 Articolazione

- La Regolamentazione di un Evento Cross Country Rally è così articolata e comprende:
- il Regolamento Standard redatto sugli appositi moduli ACI-Sport, integrato dalla Tabella Distanze e Tempi;
- il Piano di Sicurezza rispondente al successivo art. 2.2.2;
- il Piano di Emergenza Sanitaria redatto sugli appositi moduli ACI-Sport, integrato dalla nomina del Medico Capo Responsabile in Gara.

2.2.1 Ufficiali di Gara

Nel Regolamento sono indicati gli Ufficiali di Gara necessari per l'Organizzazione dell'Evento:

- Tre Commissari Sportivi, tra cui il Delegato di ACI-Sport con funzioni di Presidente ;
- il Segretario del Collegio dei Commissari Sportivi;
- il Commissario Tecnico Delegato
- il Direttore di Gara ;

- il Segretario di Manifestazione;
- il Delegato Allestimento percorso (DAP) solo nei Rally;
- il Responsabile del Servizio Medico;
- l'Addetto alle Relazioni con i Concorrenti;
- i Commissari ed i Verificatori Sportivi e Tecnici, come disposto da appendice 5 del RSN;
- gli Apripista, minimo 2 (la licenza minima è quella di Commissario di Percorso) tranne negli eventi in cui il settore selettivo è ripetuto più volte consecutivamente.
- Gli Ufficiali di Percorso, in virtù della collaborazione tra ACI-Sport ed FMI, possono essere anche di quest'ultima Federazione, eccetto quando svolgono funzioni proprie del Capo-Posto.
- Ove possibile, negli eventi validi per il Campionato Italiano, il Presidente del Collegio, Il Commissario Tecnico Delegato e il Direttore di gara dovrebbero essere gli stessi nominativi

2.2.1.1 Addetto alle Relazioni con i Concorrenti

L'Addetto alle Relazioni con i Concorrenti deve essere facilmente identificabile e presente:

- alle Verifiche Sportive e Tecniche ante Gara;
- alla Partenza e all'Arrivo della Tappa o della Gara;
- ai Riordinamenti.

I compiti dell'Addetto alle Relazioni con i Concorrenti sono:

- informare ed avere un dialogo continuo con i Concorrenti ed i Conducenti;
- fornire loro informazioni e chiarimenti relativi alla Regolamentazione e allo svolgimento della Gara;
- approfondire le problematiche che possono essere preventivamente risolte e nel caso, informarne e/o sottoporle al Direttore di Gara e/o ai Commissari Sportivi.

2.2.2 Piano della Sicurezza

Nel Piano della Sicurezza sono indicate:

- a) le disposizioni generali per gli Ufficiali di Gara;
- b) le disposizioni generali per le postazioni radio che obbligatoriamente devono essere in comunicazione con la Direzione di Gara ed ubicate:
 - alla PARTENZA **della Prova Speciale Settore Selettivo**;
 - nelle eventuali postazioni **o punti radio** INTERMEDIE, poste a **massimo** circa km. **4** e l'una dall'altra;
 - **possibilmente in tutte le postazioni di commissari di percorso; e comunque al massimo una ogni 500m di Prova Speciale, con una tolleranza del 20% in eccesso**
 - allo STOP del Settore Selettivo;
 - **ai Parchi di Assistenza e/o di Riordino, quando in questi manchi ogni altro mezzo di comunicazione;**
- c) le disposizioni per l'intervento dell'eventuale Elisoccorso;
- d) le disposizioni per l'intervento delle Ambulanze, così disposte:
 - alla Partenza **della Prova Speciale Settore Selettivo, di tipo 4x4**, attrezzata per la rianimazione e/o abbinata ad un veicolo **4x4** atto a trasportare un ferito barellato sui quali deve poter prendere posto il Medico esperto in manovre di rianimazione previsto per la postazione;
 - **ulteriori ambulanze una seconda di tipo 4x4**, attrezzata per la rianimazione e/o abbinata ad un veicolo 4x4 atto a trasportare un ferito barellato sui quali deve poter prendere posto il Medico previsto per la postazione, posizionata **al massimo ogni 7,5km di Prova Speciale in un punto strategico del percorso** ed in comunicazione con la Direzione di Gara;
 - una terza di scorta Jolly, posizionata in prossimità **delle Prove Speciali i Settori Selettivi** o nei Parchi Assistenza-Riordini, anche a disposizione del Pubblico.
- e) le disposizioni generali per i mezzi di sgombero, in comunicazione con la Direzione di Gara o con la partenza **della Prova Speciale Settore Selettivo**, così disposti:
 - un **Carro Soccorso mezzo 4x4** alla Partenza **della Prova Speciale Settore Selettivo**, equipaggiato in modo da poter agevolmente liberare il percorso da altri veicoli;
 - **Nelle Prove Speciali più lunghe di Km.15 dovrà essere assicurata la presenza di un Carro Soccorso ogni 15km, oltre a quello della partenza**
 - **altri mezzi 4x4 nei punti valutati "problematici" (guadi - fangaie - salite/discese estreme - passaggi difficili) e/o nei punti intermedi dotati di postazioni radio;**
- f) le disposizioni per i Veicoli Apripista, in cui sia presente almeno 1 titolare di licenza ACI Sport o di Operatore Radio; nelle gare non in coda ai rally, l'apripista può essere motociclista.
- g) le indicazioni degli orari di chiusura delle strade e copia delle relative Autorizzazioni;

- h) l'elenco degli Ufficiali di Gara, e/o degli Addetti previsti dall'Organizzatore, presenti in ogni **Prova Speciale Settore Selettivo** ed in ogni posto di controllo;
- i) l'indicazione degli accorgimenti presi per informare i residenti, interessati **dalle Prove Speciali dai Settori Selettivi**, e le eventuali prescrizioni per il pubblico.

2.2.3 Ordine di Servizio

L'Organizzatore predispose l'Ordine di Servizio, anche incluso nel Piano di Sicurezza, in cui sono indicati:

- i Numeri Telefonici di quanti collaborano con l'Organizzatore, degli Ufficiali di Gara, dei Coordinatori dei Servizi, degli Ospedali allertati, dei Medici, delle Ambulanze, delle Autorità e delle Forze dell'Ordine;
- l'Organizzazione di Segreteria, Verifiche e di tutti i Servizi;
- la Planimetria **delle Prove Speciali dei Settori Selettivi** con l'indicazione dei Servizi presenti negli stessi e del Quartier Generale;
- la disposizione dei Commissari di Percorso;
- la dislocazione delle Forze dell'Ordine.

2.3 Modifiche del Regolamento e Circolari Informative

Le disposizioni contenute nel Regolamento di Gara possono essere modificate solo come previsto dagli Art. 57 e 61 del Regolamento Sportivo Nazionale di ACI-Sport.

Tutte le modifiche o disposizioni supplementari sono illustrate nelle Circolari Informative che entrano a far parte integrante del Regolamento se datate, numerate, emesse e sottoscritte da:

- il Comitato Organizzatore, che ne richiede l'approvazione di ACI-Sport, fino al giorno delle verifiche;
- i Commissari Sportivi durante tutta la durata della Gara;
- il Direttore di Gara, solo per quanto attinente l'Itinerario della Gara ed i suoi tempi.

Le Circolari Informative sono pubblicate ed affisse nell'Albo Ufficiale di Gara e, nel più breve tempo possibile, devono essere notificate ai Concorrenti che firmano per presa visione.

Le Circolari Informative sono stampate su carta a contrasto (gialla).

2.4 Notifica dei documenti all'albo di gara

L'organizzatore, il direttore di gara ed i CCSS hanno la facoltà di pubblicare all'albo di gara i documenti destinati ai concorrenti, ai conduttori ed a chiunque sia legato alla tutela del diritto sportivo, di pubblicare i documenti all'albo di gara. L'albo di gara rappresenta e costituisce a tutti gli effetti valore di notifica efficace.

Art.3 VEICOLI AMMESSI

3.1 Veicoli Cross Country

Ai Cross Country possono essere iscritti i Veicoli immatricolati dei seguenti Gruppi:

- T1, T2, T3, T4, TH, TE, TX aventi un peso totale complessivo a pieno carico inferiore o uguale a kg. 3.500;
- T5 aventi un peso totale complessivo a pieno carico superiore a kg. 3.500 (Su specifica autorizzazione aci sport).

Tutti i Veicoli devono essere conformi alle norme dalla convenzione internazionale sulla circolazione stradale, nonché di sicurezza imposte dalla FIA, da ACI Sport e dalle presenti prescrizioni specificatamente previste per ciascun Gruppo.

Il Regolamento specifico dei campionati italiani di specialità, specificheranno quali campionati ci saranno e quali gruppi di veicoli saranno ammessi.

3.2 Categorie dei Veicoli Cross Country

3.2.1 Gruppo T1 / Prototipi Cross Country

I veicoli di gruppo T1 non partecipanti a gare con validità FIA, potranno mantenere un sistema di estinzione conforme all'art. 7.1.1 allegato J 2016, con divieto di impiegare i motori benzina sovralimentati.

3.2.2 Gruppo T2 / Veicoli di serie Cross Country

Conformi all'Allegato J - art. 284-2017 aventi omologazione FIA o ACI-Sport, o di altra federazione nazionale riconosciuta dalla FIA, purchè venga consegnata ad aci sport la scheda di omologazione.

A questi Veicoli non si applicano le prescrizioni dell'Appendice 2 alle "Prescrizioni Generali Cross Country FIA" condizioni specifiche per i Veicoli T2 e T4 nelle gare valide per i titoli FIA. I veicoli di gruppo T2.2n potranno mantenere il circuito del carburante ed il serbatoio di serie secondo quanto previsto dagli artt. 283.3.2 e 284.6.8 dell'allegato J 2016

3.2.3 Gruppo T3 / Veicoli side by side

Conformi all'Allegato J - art. 286-2019.

3.2.5 Gruppo TH

Veicoli non rientranti nei Gruppi precedenti ed in possesso di Passaporto Tecnico, anche scaduto, che dimostri il passato agonistico oppure la provenienza dai Trofei di seguito indicati.

In questo Gruppo rientrano i seguenti Veicoli:

- a) Veicoli a 2 o 4 ruote motrici ad esclusione dei sovralimentati a benzina, con carrozzeria chiusa, in possesso di Passaporto Tecnico rilasciato da una A.S.N. e conformi ai regolamenti della categoria e/o gruppo di provenienza;
- b) Veicoli di scaduta omologazione, conformi al regolamento di cui alla N.S.22 del 2000;
- c) Veicoli provenienti dal Gran Criterium Italiano Amatoriale by F.I.F. o così identificabili;
- d) Veicoli provenienti dal Trofeo del Mediterraneo 2011 o così identificabili;
- e) Veicoli identificabili nel regolamento del "Suzuki Challenge Classic 2017"
- f) Veicoli di serie con carrozzeria Chiusa, omologati dalla FIA o dall'ACI-Sport o non omologati, che siano commercializzati dall'1 Gennaio 2000, con 4 o più posti in origine, ai quali si applicano le Norme di cui all'Allegato A

Non sono ammessi nel Gruppo TH i veicoli in possesso di passaporto tecnico in corso di validità rilasciati nei gruppi T1-T2-T3.

3.2.6 Gruppo T4 / Quadricicli denominati "Side by Side"

Veicoli ai quali si applicano le Norme di cui all'Allegato B

3.2.7 Gruppo TE / Veicoli elettrici ed ibridi

Veicoli conformi agli articoli 281-282-283-284-285-286 dell'allegato J vigente e per quanto inerente il motore elettrico all'articolo 253.18 vigente per quanto applicabile.

3.2.8 Gruppo TX / Veicoli Cross Country "Ultra4"

Veicoli a 2 o 4 ruote motrici, con spiccate particolarità "fuoristradistiche"; per le caratteristiche tecniche dei veicoli TX si fa riferimento all'allegato "X".

3.2.9 Gruppo T5 / Camion di serie Cross Country

Conformi all'Allegato J - art. 287-2017; partecipano alle gare Baja a discrezione dell'Organizzatore e con autorizzazione dell'A.S.N., ma non concorrono all'assegnazione di alcun titolo.

3.3 Integrazioni ed eccezioni normative riguardanti i Veicoli Cross Country

3.3.1 Diametro delle flange previste per i motori dei Veicoli dei Gruppi T1

Benzina:

- | | |
|---|---------|
| - Prototipo (veicolo conforme All. J art. 285/2009) | 32 mm |
| - Standard (veicolo conforme All. J vigente) | 36 mm |
| - Standard - V8 superiore a cc 5200 4x2 (veicolo conforme All. J vigente) | 37.2 mm |
| - Standard - V8 superiore a cc 5200 4x4 (veicolo conforme All. J vigente) | 36 mm |

Diesel:

- | | |
|---|-------|
| - Prototipo sovralimentato (veicolo conforme All. J art. 285/2009) | 35 mm |
| - Standard sovralimentato (veicolo conforme All. J vigente) | 39 mm |
| - Standard sovralimentato biturbo (veicolo conforme All. J vigente) | 38 mm |

Nei Veicoli del Gruppo T2 quando l'orifizio entrata aria nel compressore dei motori turbodiesel ha un diametro inferiore al limite fissato dall'art. 284-2017 dell'allegato J, non è richiesto il montaggio della flangia.

3.3.2 Veicolo Gruppo T2 portato nel Gruppo T1

Un Veicolo di serie, non più omologato in Gruppo T2, può essere accettato nel Gruppo T1 con una sicurezza e livello di preparazione T2 in conformità dell'Allegato J art. 284-2017.

3.3.3 Veicolo 4x4 con motore centrale o posteriore

Un Veicolo 4 ruote motrici in possesso di un Passaporto Tecnico FIA o di ACI Sport emesso prima del 31/12/2005, in cui sia chiaramente indicata la posizione del motore, può essere accettato anche se detto motore è posizionato in corrispondenza dell'interasse medio posteriore.

3.4 Classi dei Veicoli Cross Country

I Veicoli sono ripartiti nelle seguenti Classi:

Gruppo T1:

- Classe T1.1 = 4x4 Benzina e Diesel
- Classe T1.2 = 4x2 Benzina e Diesel

Gruppo T2:

- Classe unica Benzina e Diesel

I Veicoli Omologati da ACI Sport, sono individuati dalla "N" aggiunta alla classe (es.: T2.2n)

Gruppo T3:

- Classe unica = SxS Prototipi

Gruppo TH:

- Classe TH.1 = Benzina
- Classe TH.2 = Diesel

Gruppo TX:

- Classe unica

Gruppo T4:

- Classe Unica

Gruppo TE:

- Classe Unica

Le classi si costituiscono se vi partecipano almeno tre veicoli)

3.5 Norme tecniche del Gruppo TH

Sono previsti i seguenti requisiti minimi:

- Cinture di sicurezza conformi alla norma FIA 8853/98 o successive installate in accordo alle prescrizioni dell'Allegato J Art. 283.6 vigente. L'uso di sistemi di ritenuta della testa è vivamente consigliato;
- Sedili conformi alla norma FIA 8855/99 o successive montati in accordo alle prescrizioni dell'Allegato J Art. 283.20 vigente.
- Estintori/sistemi di estinzione conformi all'art. 283.7 dell'Allegato J-2016 per quanto riguarda caratteristiche, montaggio, prodotti estinguenti, omologazione FIA, ecc.. Per i veicoli a carrozzeria aperta sono ammesse dotazioni con almeno 2 estintori brandeggiabili in alternativa a un sistema di estinzione conforme Art. 283-7;
- Serbatoi di carburante di serie o in caso diverso, conformi alle prescrizioni dell'All. J vigente Art. 283-14;
- Roll bar (a gabbia), avente minimo 6 punti di ancoraggio alla scocca/telaio, conforme all'Allegato J-2016 nella configurazione minima del disegno 283-1A per vetture omologate fino al 31-12-2004 e 283-1B per quelle omologate dal 1-1-2005.
- Comando per lo spegnimento del motore / stacca batteria, conforme alle prescrizioni dell'Allegato J Art. 283-13 vigente. (è ammesso anche un solo interruttore alla base del montante del parabrezza);

I Veicoli con carrozzeria aperta, devono rispettare le seguenti dotazioni di sicurezza atte a garantire protezione all'equipaggio:

- Roll-bar di cui al punto e), quando non aventi un telaio-scocca a gabbia;
- parabrezza in vetro stratificato o in policarbonato con spessore non inferiore a mm. 5;
- barre porta, saldate od imbullonate al roll-bar o al telaio-scocca a gabbia;
- pannelli metallici saldati a chiusura sia del varco inferiore compreso tra le barre porta ed il pavimento che quello corrispondente al tetto;
- protezioni inferiori per la meccanica, il cambio, il motore ed il serbatoio, ma anche in corrispondenza dell'abitacolo in conformità a quanto previsto dall'art. 284.6.6.1 dell'All. J;
- tutte le aperture dell'abitacolo, compresa quella anteriore in mancanza di adeguato parabrezza, devono essere protette in modo da non consentire il passaggio di una mano o di un braccio con una rete. La maglia della rete può essere massimo 60x60 mm se costituita da filo di diametro almeno 3

mm oppure compresa tra 10x10 e 25x25 mm se costituita da filo di diametro almeno 1 mm.. Le reti devono essere solidamente fissate alla gabbia (costituente il telaio/scocca), ad eccezione del vano laterale, inquadrato al di sopra delle barre porta che deve essere permanentemente fissata alla sommità e sganciabile in basso sia dall'esterno che dall'interno al fine di consentire l'uscita per l'equipaggio.

Per quanto non specificato nel presente art. 3.6 si fa riferimento alle prescrizioni dell'Allegato J Art. 283 vigente.

3.6 Ruote e pneumatici

In tutte le gare Cross Country Rally valide per i Titoli ACI Sport (comprese quelle iscritte al Calendario ENPEA) non si applicano le limitazioni all'utilizzo degli pneumatici previste dall'Art. 12 e seguenti, delle Prescrizioni Generali FIA CCR 2018.

I veicoli, utilizzano solo i pneumatici riportati nel catalogo commerciale di un produttore o di un ricostruttore di pneumatici.

Tutte le ruote (montate e di scorta) presenti sul veicolo all'uscita dai parchi assistenza devono essere presenti al rientro negli stessi. La sostituzione delle ruote al di fuori dei parchi assistenza deve avvenire esclusivamente con i mezzi a bordo del veicolo.

Art. 4 EQUIPAGGI

4.1 Equipaggi

Sono ammessi alla Partenza tutti gli Equipaggi iscritti da un Concorrente titolare di licenza valida per l'anno in corso. L'equipaggio può essere composto da uno o due conduttori, fatto salvo il gruppo T5 dove possono esserci fino ad un massimo di 4 conduttori con un minimo di due

I membri dell'Equipaggio possono condurre il loro Veicolo se in possesso dei requisiti previsti.

Per tutta la durata della Gara, quando il Concorrente sia una persona giuridica, tutti i suoi obblighi e le responsabilità incombono al 1° Conduttore dichiarato nella scheda di iscrizione. Il concorrente persona fisica deve far parte dell'equipaggio

L'abbandono di un membro dell'Equipaggio o l'aggiunta di un terzo a bordo, con l'esclusione del caso di trasporto di feriti, comporta l'esclusione dalla Gara.

4.2 Dotazioni di sicurezza degli Equipaggi

Durante i Settori Selettivi, i Conduttori devono indossare il casco (di cui alla lista tecnica FIA n°25) corredato di dispositivo di ritenuta della testa (FHR), l'abbigliamento protettivo (tute, sottotute, scarpe, guanti, [facoltativi per il 2° Conduttore] —calze e sottocasco omologato secondo la norma FIA 8856-2000, consegnando alle verifiche tecniche quanto indicato al art. 9.4

Gli inadempienti verranno esclusi dalla manifestazione e deferiti alla Giustizia Sportiva

4.2.1 Eccezioni per gli equipaggi dei Veicoli T3 TH T4

L'Equipaggio dei Veicoli aventi carrozzeria aperta, deve obbligatoriamente usare caschi integrali con visiera o con occhiali da motocross.

Gli Equipaggi del Gruppo TH usano facoltativamente il dispositivo di ritenuta della testa (FHR) .

4.3 Responsabilità dell'Equipaggio

Qualsiasi atto sleale, scorretto o fraudolento commesso da un Concorrente o da un membro dell'Equipaggio verrà valutato dai Commissari Sportivi.

Art. 5 ISCRIZIONI

5.1 Iscrizioni alle Gare

Le Iscrizioni si aprono 30 giorni prima della data di inizio della Gara, così come risulta dal Calendario Sportivo Nazionale pubblicato da ACI Sport, e si chiudono entro le ore **24 del mercoledì della settimana precedente 18 del lunedì precedente la data di inizio della Gara**; Non sono ammesse Iscrizioni condizionate.

5.2 Scheda di Iscrizione

Coloro che intendono partecipare alla Gara, devono indirizzare la Domanda di Iscrizione alla Segreteria della Manifestazione, come da Scheda-Tipo compilata che riporta:

- i dati del Concorrente
- i dati dell'Equipaggio;
- le caratteristiche ed i dati del Veicolo.

Nelle Gare internazionali o a partecipazione straniera autorizzata (ENPEA), i Concorrenti, i primi ed i secondi Conduttori, di una nazionalità diversa da quella italiana, devono adeguarsi all'Art. 3.9.4 del Codice Sportivo Internazionale FIA e munirsi dell'Autorizzazione a partecipare rilasciata dalla loro A.S.N..

5.3 Sostituzione del Concorrente e del Conduttore

La sostituzione del Concorrente è consentita fino al termine di chiusura delle Iscrizioni.

La sostituzione di un Conduttore, che non sia anche il Concorrente persona fisica, costituente l'Equipaggio può essere autorizzata da:

- l'Organizzatore, prima dell'inizio delle Verifiche Sportive;
- dai Commissari Sportivi, entro la pubblicazione dell'elenco dei Partenti.

La sostituzione del Concorrente o dell'intero Equipaggio può essere autorizzata solamente da ACI Sport.

5.4 Sostituzione del Veicolo

Un Concorrente può sostituire il Veicolo iscritto, con un altro dello stesso Gruppo prima dell'inizio delle Verifiche Sportive. Un Veicolo non conforme al Gruppo in cui è stato iscritto, può essere cambiato di Gruppo nel corso delle Verifiche Tecniche ante-Gara anche su proposta dei Commissari Tecnici ma con decisione dei Commissari Sportivi, oppure definitivamente respinto.

5.5 Chiusura delle Iscrizioni

L'elenco degli Iscritti deve essere inviato ad ACI Sport entro le ore 18.00 del martedì precedente la data di inizio della gara.

5.6 Tassa di Iscrizione

La domanda di Iscrizione è accettata soltanto se accompagnata dalla Tassa di Iscrizione richiesta dall'Organizzatore e non superiore a quanto stabilito da ACI Sport.

5.7 Rimborso della Tassa di Iscrizione

La tassa di Iscrizione viene interamente rimborsata:

- ai Concorrenti a cui viene rifiutata l'iscrizione;
- se l'Evento non ha luogo.

L'Organizzatore è tenuto a rimborsare il 50% della tassa di iscrizione al concorrente che abbia motivato in modo circostanziato la propria impossibilità di partecipare alla gara entro la chiusura delle iscrizioni. Dopo detto termine l'organizzatore è autorizzato a trattenere l'intera tassa di iscrizione.

Art. 6 IDENTIFICAZIONE

L'Organizzatore fornisce a ciascun Equipaggio i seguenti Pannelli di identificazione:

- 2 placche, riportanti il numero di Gara con dimensioni di cm.50 x cm.47 (chiamati portanumero) che nelle gare abbinata ai Rally su Terra, possono essere adeguati a quelli previsti per le Vetture; A scelta l'organizzatore può utilizzare le placche porta numero come da norma FIA, incollate sulle portiere della vettura
- 1, riportante il logo della Manifestazione con dimensioni di cm.43 x cm 21,5 (chiamato targa).

Durante la durata della Gara, tutti i Pannelli devono essere visibilmente esposti secondo quanto previsto dal presente Regolamento:

- i porta-numero A sono applicati su ciascuno dei due lati del Veicolo e, ove previsto dal Regolamento, sul tetto in maniera da poter essere letto da dietro;
- la targa B realizzata in materiale adesivo o rigido, è posizionata in modo leggibile sul cofano anteriore.
 - La mancanza di detti pannelli comporterà un'ammenda pari al 60% della tassa di iscrizione, mentre la loro errata affissione o la non leggibilità comporterà un'ammenda del 10%

- Il Cognome, il Nome, il fattore RH e la bandiera nazionale dei componenti l'Equipaggio, aventi altezza tra mm.30 a 50, sono applicati sui parafanghi o sulle portiere anteriori del Veicolo su entrambi i lati.

La bandiera nazionale dei componenti l'Equipaggio è quella dell'A.S.N. che ha rilasciato le Licenze.

Art. 7 NUMERI DI GARA ed ORDINE DI PARTENZA

7.1 Attribuzione dei numeri di Gara ed Ordine di Partenza

L'ordine di attribuzione dei numeri di Gara è il seguente e coincide con quello della **gara** 4[^]Tappa:

- 1) Piloti Prioritari CCR FIA;
 - 2) Piloti Prioritari Rally FIA;
 - 3) Piloti Prioritari CCR ACI Sport
 - 4) Piloti Prioritari Rally ACI Sport;
 - 5) Piloti Stranieri o di Particolare Notorietà, a discrezione dell'Organizzatore;
 - 6) Tutti gli altri piloti in ordine di Gruppo secondo le disposizioni della commissione Off Road-CCR;
 - 7) Piloti Prioritari CCR ACI Sport dei Gruppi TH e, a seguire, quelli con Priorità di Partenza e gli altri;
- Dopo ciascuna gara viene aggiornata la Lista dei Piloti Prioritari.

La commissione può valutare la richiesta di un Costruttore o di una Scuderia per l'inserimento di un Conduttore, con un significativo curriculum sportivo, nella lista di cui al punto 7.3.

Ad inizio anno l'Organizzatore di un Trofeo Monomarca può chiedere che i Trofeisti iscritti partano, in ciascun Gruppo, secondo l'ordine di Classifica del Trofeo, fornendone l'elenco Gara per Gara.

7.2 Attribuzione dei numeri nelle Gare abbinata

Nelle Gare abbinata, la successione dei numeri è la seguente:

- con FMI, a) Moto, dal n°1 al n°199; b) Veicoli CCR dal n°200 in poi.
- con i Rally su Terra, a) Vetture, dal n°1 al n°199, b) Veicoli CCR dal n°200 in poi.
- Quando il numero dei partenti lo giustifichi, le numerazioni indicate aumentano di decine a scalare.

I veicoli dovranno partire in questo ordine:

7.3 Acquisizione delle Priorità ccr e sxs

Classificato al 1° posto dei Campionati Italiani dell'anno precedente validità 3 anni

Classificati dal 2° al 5° posto dei Campionati Italiani dell'anno precedente validità 2 anni

Classificato nei primi cinque posti dei Trofei FIA-CEZ dell'anno precedente validità 1 anno

Pilota Prioritario FIA Cross Country Rally, uscito dall'elenco validità 1 anno

Classificato al 1° posto dei Trofei T1 - T2 - T3 - TM - TH dell'anno precedente validità 1 anno

Vincitore del gruppo TM 2017, 3 anni (nel CCSXS)

Classificato al 1° posto di una Gara di Campionato (con validità immediata) validità nell'anno in corso e nell'anno successivo.

7.4 Ordine di Partenza della Tappa comprendente il Prologo

La Partenza della Tappa comprendente il prologo, e di ogni altra Tappa, è data con intervallo di 2 minuti per i primi 10 Veicoli; l'intervallo tra 2 Veicoli, dopo i prioritari ACI Sport, e comunque dopo i primi 10, può essere ridotto ad 1 minuto.

Il Direttore di Gara decide circa l'Ordine di Partenza del prologo (anche inverso) e dell'intervallo tra i Veicoli.

L'ordine di partenza dei gruppi, sarà definito dalla commissione Off road e CCR:

Può essere scelto l'ordine T1 T3 T4 T2 TX TH.

Anche La distanza tra T2 e TX deve essere almeno di 5 minuti nelle gare in cui partecipano i TX.

In ogni caso tutti i prioritari partiranno a due (2) minuti ed avranno la facoltà di incollare sul vetro anteriore in alto dx (lato co-pilota) un disco rosso da 10 cm di diametro, con inscritto il numero "2" di colore bianco. L'assenza del disco rosso, potrebbe permettere al direttore di gara di NON dargli i due minuti alla partenza **delle P.S.-S.S.**

In caso di abbinamento a gara di rally, tra l'ultima vettura del Rally e la prima del CC ci devono essere almeno 5 minuti, con P.S. inferiori a 15 km

Secondo l'ordine di arrivo del prologo, i primi 10 Concorrenti scelgono così la loro posizione di partenza della 4[^] Tappa:

- il Concorrente con il 10° tempo può scegliere di partire tra le prime 10 posizioni;
- il Concorrente con il 9° tempo può scegliere di partire prima o dopo il 10°;

~~il Concorrente con l'8° tempo può scegliere di partire prima, dopo o fra i Concorrenti precedenti, e così via.~~

~~Tutti gli altri Conduitori partono secondo l'ordine di arrivo del prologo.~~

7.5 Ordine di Partenza della 1^a Tappa preceduta, e non, dal prologo

~~L'Ordine di Partenza della 1^a Tappa, articolata in un Settore Selettivo e preceduta dal Prologo segue l'Ordine di Classifica di cui al precedente art. 7.4, senza considerare eventuali penalità acquisite durante e dopo il prologo, in quanto le stesse sono riepilogate ed applicate solo a fine Tappa.~~

~~Se non viene effettuato il prologo, i Concorrenti partono con i criteri previsti dall'Art. 7.1.~~

7.6 Ordine di Partenza della Seconda Tappa e delle eventuali Tappe successive

~~A partire dalla 2^a Tappa, e per tutte le successive, l'Ordine di Partenza segue la Classifica Generale della Tappa precedente.~~

7.7 Ordine di Partenza dei Camion – Gruppo T5

~~Salvo i casi previsti dal Regolamento, il primo Camion T4 prende la partenza dietro l'ultimo Veicolo.~~

Art. 8 PUBBLICITA'

8.1 Restrizioni

Ai Concorrenti è consentito apporre pubblicità sui Veicoli, a condizione che:

- sia conforme ai Regolamenti della FIA, di ACI Sport e alle Leggi delle Nazioni attraversate;
- non sia contraria al costume e alla morale;
- non impegni gli spazi riservati ai Pannelli forniti dall'Organizzatore ed alla fascia parabrezza;
- non limiti la visuale dell'Equipaggio.

8.2 Spazi riservati agli Organizzatori

Gli spazi riservati agli Organizzatori per la pubblicità obbligatoria sono:

- spazio di cm.14 x cm.50, posto sopra o sotto il numero, in minimo 2 pannelli (portanumero) di cui all'art.6 A (è autorizzato in alternativa, l'utilizzo dei format FIA);
- spazio di cm.9 x cm.43, nel pannello (targa) di cui all'art.6 B;
- 2 pannelli di cm.50 x cm.52, applicati sulle due portiere-fiancate dietro il portanumero, ma solo nelle Gare F.I.A.;
- 2 adesivi di cm.10 x cm.25, applicati sui due angoli alti del parabrezza.

8.3 Pubblicità non consentita

L'Organizzatore deve precisare nel Regolamento Particolare di gara o tramite circolare informativa quali siano le pubblicità obbligatorie.

Il rifiuto di affissione della pubblicità obbligatoria comporta un'ammenda pari al 60% della tassa di iscrizione, mentre la non leggibilità comporterà un'ammenda pari al 10%

La pubblicità obbligatoria non può contemplare il nome di un costruttore di automobili, in quanto non associabile al nome della Gara e non riproducibile negli spazi pubblicitari imposti dall'Organizzatore.

Art. 9 VERIFICHE AMMINISTRATIVE e TECNICHE

9.1 Orari di convocazione

~~L'Organizzatore deve prevedere orari di convocazione degli Equipaggi alle Verifiche ante gara in funzione del loro numero e comunque per gruppi di almeno ogni 10 Iscritti.~~

~~La Partenza è rifiutata all'Equipaggio che si presenti alle Verifiche Sportive e/o Tecniche trascorsi i tempi previsti dal Regolamento, salvo che nei casi di forza maggiore accertati ed autorizzati dai commissari Sportivi.~~

~~Il ritardo di presentazione all'orario di verifica assegnato verrà sanzionato con una ammenda di euro 100.~~

9.2 Documenti da esibire alle Verifiche Amministrative-Sportive

Online, Secondo Protocollo

Le Verifiche Sportive si svolgono conformemente alle disposizioni della Norma e comportano il controllo dei documenti menzionati nel Regolamento:

- a) Licenza di Concorrente e di Conduttore, o Tessere ACI;
- b) Patente di guida;
- c) Certificato Medico;
- d) Assicurazione RCA del veicolo

9.3 Documenti da esibire alle Verifiche Tecniche

Gli Equipaggi che concludono le Verifiche Sportive presentano il proprio Veicolo, a cui siano stati applicati tutti i pannelli e le pubblicità obbligatorie previste. Le verifiche ante-gara riguardano la corrispondenza del veicolo circa la classe dichiarata, la marca, il modello e tutti gli elementi di sicurezza in conformità al codice della strada ed al codice sportivo. In tale caso possono essere eseguite delle punzonature..

A seguito delle Verifiche Tecniche, in caso di non conformità di un Veicolo al corrente Regolamento Tecnico e/o di sicurezza, i Commissari Sportivi possono concedere altro tempo per consentire la regolarizzazione di detto Veicolo.

I veicoli che non superino le verifiche tecniche per quanto previsto dai regolamenti FIA/ACI SPORT, non saranno ammessi alla partenza.

In qualsiasi momento, durante la Gara possono essere effettuate delle verifiche supplementari concernenti sia i membri dell'Equipaggio che il Veicolo.

Il Concorrente è responsabile in ogni momento della conformità tecnica del proprio Veicolo.

Il fatto di presentare un Veicolo al controllo tecnico, costituisce una dichiarazione implicita di conformità.

Alle verifiche tecniche è necessario presentare tali documenti:

- Passaporto Tecnico Nazionale o Internazionale
- Scheda di omologazione Fia, ove prevista
- Scheda di omologazione Aci Sport per i veicoli gruppo T2 con omologazione nazionale
- Carta di circolazione
- Scheda di equipaggiamento di sicurezza

Art. 9.4 – REQUISITI MINIMI DI SICUREZZA DELLE VETTURE

Sono previsti i seguenti requisiti minimi:

a) Cinture di sicurezza conformi alla norma FIA 8853/98 o successive, installate in accordo alle prescrizioni dell'Allegato J Art. 283.8 vigente. L'uso di sistemi di ritenuta della testa (FHR) è obbligatorio;

b) Sedili conformi alla norma FIA 8855/99 o successive montati in accordo alle prescrizioni dell'Allegato J Art. 283.20 vigente.

c) Estintori/sistemi di estinzione conformi all'art. 283.7 dell'Allegato J-2016 per quanto riguarda caratteristiche, montaggio, prodotti estinguenti, omologazione FIA, ecc.. Per i veicoli a carrozzeria aperta sono ammesse dotazioni con almeno 2 estintori brandeggiabili in alternativa a un sistema di estinzione conforme Art. 283-7;

d) Serbatoi di carburante di serie o in caso diverso, conformi alle prescrizioni dell'All. J vigente Art. 283- 14;

e) Roll bar (a gabbia), avente minimo 6 punti di ancoraggio alla scocca/telaio, conforme all'Allegato J2016 nella configurazione minima del disegno 283-A per vetture omologate fino al 31-12-2004 e 283-1B per quelle omologate dal 1-1-2005.

f) Comando per lo spegnimento del motore / stacca batteria, conforme alle prescrizioni dell'Allegato J Art. 283-13 vigente. (è ammesso anche un solo interruttore alla base del montante del parabrezza);

I Veicoli con carrozzeria aperta, devono rispettare le seguenti dotazioni di sicurezza atte a garantire protezione all'equipaggio:

- Roll-bar di cui al punto e), quando non aventi un telaio-scocca a gabbia; - parabrezza in vetro stratificato o in policarbonato con spessore non inferiore a mm. 5;
- barre porta, saldate o imbullonate al roll-bar o al telaio-scocca a gabbia;
- pannelli metallici saldati a chiusura sia del varco inferiore compreso tra le barre porta ed il pavimento che quello corrispondente al tetto;
- protezioni inferiori per la meccanica, il cambio, il motore ed il serbatoio, ma anche in corrispondenza dell'abitacolo in conformità a quanto previsto dall'art. 284.6.6.1 dell'All. J;
- tutte le aperture dell'abitacolo, compresa quella anteriore in mancanza di adeguato parabrezza, devono essere protette in modo da non consentire il passaggio di una mano o di un braccio con una rete. La maglia della rete può essere massimo 60x60 mm se costituita da filo di diametro almeno 3 mm oppure compresa tra 10x10 e 25x25 mm se costituita da filo di diametro almeno 1 mm.. Le reti devono essere solidamente fissate alla gabbia (costituente il telaio/scocca), ad eccezione del vano laterale, inquadrato al di sopra delle barre porta che deve essere permanentemente fissata alla sommità e sganciabile in basso sia dall'esterno che dall'interno al fine di consentire l'uscita per l'equipaggio. Per quanto non specificato nel presente art., si fa riferimento alle prescrizioni dell'Allegato J Art. 283 vigente.

Art. 9.5 – ABBIGLIAMENTO

Tutti i concorrenti hanno l'obbligo, di indossare esclusivamente l'abbigliamento protettivo omologato (tute, sottotute, scarpe, guanti, calze, sottocaschi) secondo le norme FIA 8856-2000 o 8856-2018, come riportate nel sito www.acisport.it sotto la rubrica Normativa - *Regolamenti Tecnici - Norme FIA*. I capi di vestiario (tute, sottotute, scarpe, guanti, calze, sottocaschi) omologati od approvati secondo la Norma FIA 1986 non potranno più essere utilizzati dal 1-1-2007. Nelle gare iscritte nel calendario Sportivo Internazionale si applicano le prescrizioni dell'Appendice "L" al Codice Sportivo Internazionale, Cap. III, art. 2. Gli utilizzatori devono assicurarsi che gli indumenti non siano troppo stretti poiché ciò riduce il livello di protezione. Il sottocasco deve essere indossato sotto la tuta da competizione. I ricami realizzati direttamente sulla tuta devono essere cuciti unicamente sullo strato più esterno dell'indumento allo scopo di migliorare l'isolamento termico. Il materiale utilizzato per il fondo (o il supporto) dei badges pubblicitari, così come il filo utilizzato per fissarli sulla tuta devono essere resistenti alle fiamme (vedere l'Annesso I della Norma FIA 8856-2000 per le esigenze dettagliate e le altre raccomandazioni agli utilizzatori). La stampa sugli indumenti dei piloti deve essere effettuata solo dal Fabbricante del prodotto e deve essere resistente alle fiamme e conforme alla Norma ISO 15025. Essa non deve ridurre le prestazioni di trasmissione del calore come definite all'art. 8.2 (vedere l'Allegato I della Norma FIA 8856-2000 per le esigenze dettagliate e le istruzioni di uso).

9.6 Scheda di equipaggiamento di sicurezza

Tutti i conduttori costituenti l'equipaggio iscritto alla gara da un concorrente, DEBBONO compilare in tutte le voci riportate la "scheda equipaggiamento di sicurezza" indicante la marca ed il modello la tipologia di omologazione e quant'altro ivi riportato in tutte le voci previste. L'organizzatore di ogni singola gara sarà tenuto, CON OBBLIGO, a pubblicare la scheda in questione sul proprio sito di riferimento, insieme al regolamento.

9.7 Punzonature

Il blocco motore, il telaio e qualsiasi altro particolare meccanico, possono essere identificati da una punzonatura effettuata durante le Verifiche Tecniche.

La manomissione e l'eventuale tentativo fraudolento di ripristino delle punzonature, comporterà la segnalazione ai commissari sportivi. L'integrità delle punzonature responsabilità del concorrente.

9.8 Verifiche Tecniche di Fine Gara

Al termine della Cerimonia d'Arrivo, i Veicoli sono parcheggiati in un Parco Chiuso fino a quando i Commissari Sportivi non ne autorizzano l'apertura.

I Commissari Sportivi, al termine della gara, possono stabilire verifiche tecniche od inseguito reclamo, o su indicazione del Direttore di Gara.

Il ritiro del veicolo prima dell'apertura del parco chiuso comporta l'esclusione dalla classifica e il deferimento alla giustizia sportiva.

Art. 10 RICOGNIZIONI – SHAKE DOWN

10.1 Ricognizioni

La presenza di un Concorrente, o di chiunque sia allo stesso riconducibile, su una parte **delle Prove Speciali** settori ~~selettivi~~ di una Gara, **nei giorni non previsti per le ricognizioni autorizzate e** dopo che lo svolgimento della stessa sia stato reso pubblico, è sanzionato con l'esclusione e con il deferimento al Giudice Sportivo.

~~Il pilota prioritario che desidera visitare nei trenta giorni precedenti una zona che potrebbe essere utilizzata quale Settore Selettivo di una Gara, deve chiedere la preventiva autorizzazione all'Organizzatore che ne informa ACI Sport, anche se la zona ricade nella sua regione tradizionale di residenza.~~

10.2 Shake down

E' facoltà dell'organizzatore organizzare uno shake down con vetture da gara. Tale shake down deve essere organizzato come **una Prova Speciale settore ~~selettivo~~** per ciò che concerne gli apprestamenti di sicurezza ed i veicoli devono avere un numero di riconoscimento. Deve essere organizzato dopo le verifiche tecniche, **fatti salvi casi in deroga autorizzati dalla Commissione Off road GCR**

Art. 11 CIRCOLAZIONE

Nel corso dei Trasferimenti, gli Equipaggi devono attenersi alle norme del Codice della Strada, pena l'erogazione delle sanzioni previste.

Gli Agenti di Polizia che rilevano una infrazione al Codice della Strada commessa da un Equipaggio iscritto alla Gara, devono notificargliela così come ad un qualsiasi utente della strada o possono chiedere all'Organizzatore di applicare le penalità previste purché:

- la notifica dell'infrazione pervenga all'Organizzatore in via ufficiale con nota scritta, prima della esposizione della Classifica in cui è stata commessa l'infrazione;
- i fatti riscontrati non siano di diversa interpretazione.

È proibito, pena l'esclusione dalla Gara trasportare i Veicoli;

- E' vietato bloccare intenzionalmente il passaggio di altri Veicoli in gara od impedire loro il sorpasso; prima infrazione 500 euro d'ammenda, la seconda penalità sarà stabilita dai CCSS.

Art. 12 ITINERARIO UFFICIALE ed ASSICURAZIONE

12.1 Definizione dell'Itinerario

L'itinerario ufficiale è quello indicato nel Road-Book e definito da disegni.

L'itinerario deve essere programmato di modo che la maggior parte dei Concorrenti possa **concludere le Prove Speciali i Settori Selettivi** con la luce solare (prima del Tramonto), senza l'ausilio di fari supplementari, fatte salve eventuali deroghe Aci Sport

L'itinerario ed i disegni del Road-Book, indicanti la direzione e la strada, devono essere seguiti.

12.1.1 Abbandono accidentale dell'Itinerario

Una penalità per il mancato rispetto dell'Itinerario è indicata nel Regolamento Particolare di Gara, pertanto nel caso in cui un Equipaggio accidentalmente abbandoni l'Itinerario, egli deve ritornare sulle sue tracce sino al punto dell'abbandono prima di continuare, ma quando non possa farlo per ragioni di sicurezza. Le penalità in questo caso sono:

- Abbandono del tracciato con l'allungamento del percorso 15 minuti;

- Abbandono del tracciato con l'accorciamento del percorso: Collegio CCSS;

L'equipaggio che abbandoni il tracciato, deve riportarsi nel punto di abbandono in massima sicurezza, senza transitare contromano. Qualora non si attenesse a queste indicazioni ovvero percorresse un tratto di tracciato contromano questo comporterà l'esclusione dalla manifestazione

L'ora del ritiro è considerata quella della comunicazione alla Direzione di Gara o della riconsegna della Tabella di Marcia agli Ufficiali di Gara, mentre, nel caso di Esclusione, l'ora è quella della notifica all'Equipaggio del provvedimento di Esclusione.

La mancata comunicazione di avvenuto ritiro verrà valutata per le decisioni del caso dal collegio dei commissari sportivi

12.1.2 Penalità per tagli di percorso

- Quando l'equipaggio non percorre la strada indicata nel disegno del road book, ma aggira un ostacolo od accorcia il percorso all'interno della stessa nota, deve essere applicata la penalità è di 1 (uno) minuto

- quando un taglio di percorso da parte di un equipaggio determina un accorciamento di almeno 50 metri, al primo caso si applica una penalità di 15' (quindici minuti), semprechè non sia per evitare un veicolo in gara fermo od un ostacolo pericoloso.

- Se lo stesso equipaggio nella stessa gara commette anche involontariamente un secondo taglio, ma in un posto diverso dal precedente, si applicano 30' (trenta minuti) di penalità;

~~Se il taglio avviene nello stesso punto per un'altra volta, viene tolto il tempo impiegato ed applicato il tempo massimo in entrambi i settori selettivi nei quali ha effettuato il taglio;~~

- Il concorrente che dichiara di aver percorso un tracciato diverso da ciò che evidenzia il servizio tracking, dovrà dimostrarlo solo con l'ausilio di dispositivi filmati inconfutabili. In caso contrario il servizio tracking è inappellabile. Il concorrente, partecipando alla gara, accetta questa disposizione senza alcuna riserva.

12.2 Assicurazione

Vedi cap. V del Regolamento Sportivo Nazionale

Tutti i veicoli in gara devono possedere la propria copertura assicurativa RCA seppur non operante

Art.13 ROAD BOOK e NAVIGAZIONE

13.1 Road-Book

Il Road-Book è redatto, conformemente alle Norme, con l'impiego dei Simboli di seguito qui allegati.

A ciascun Equipaggio è consegnato un Road-Book, stampato in formato A5 ~~solo su una facciata, rilegate in alto,~~ ed una cartina con la descrizione dell'Itinerario da seguire, con le seguenti modalità ed integrazioni:

- il Road Book e le cartine ~~sono distribuite giorno per giorno o nella loro interezza, durante un Briefing previsto dal Programma della Gara (da tenersi dopo le Verifiche Sportive e comunque almeno 2 ore prima della Partenza) e restano di proprietà dei Concorrenti o dell'Equipaggio che le abbiano ritirate;~~
- ~~le eventuali modifiche dell'Itinerario, comunicate a mezzo circolare informativa affissa nell'Albo Ufficiale di Gara e distribuita ai Concorrenti al momento della consegna del Road Book, o al più tardi all'inizio del Briefing, possono dipendere dalla verifica obbligatoria del Road Book effettuata dall'Organizzatore nel giorno che precede l'inizio della Gara;~~
- ~~La mancata partecipazione al briefing o il ritardo nella presentazione comporterà un ammenda pari ad euro 200~~

~~LEXIQUE ROAD BOOK FIA ————— FIA ROAD BOOK LEXICON~~

~~(Figura pdf come Prescrizioni generali fia 2019, facoltativo l'uso delle norme CCRSR2020)~~

13.2 Navigazione

L'Equipaggio è autorizzato ad avere nel Veicolo solo il Road-Book che descrive l'itinerario corrente, le modifiche intervenute e gli eventuali appunti personalizzati derivanti da un passaggio precedente (fatto in qualsiasi direzione).

Quando l'Organizzatore di una gara Baja intenda utilizzare WAYPOINT e punti GPS, deve dettagliarlo nel Regolamento Particolare di Gara.

13.3 Informazioni-attrezzature non autorizzate

E' vietato, e sanzionabile con l'esclusione dalla gara, disporre di qualsiasi altra informazione, incluse mappe particolareggiate, che non sia stata distribuita dall'Organizzatore che, ai soli fini della sicurezza, può indicare i punti GPS riferiti alle varie postazioni (Controlli Orari, Partenze, postazioni intermedie di emergenza, Arrivi, Parchi Assistenza, Riordinamenti, ecc.) o ad eventuali altri punti di particolare rilevanza.

I Veicoli possono essere equipaggiati con attrezzature GSM (senza funzione GPS) nelle gare tipo Baja.

Art. 14 SISTEMI di CONTROLLO, di SICUREZZA e di COMUNICAZIONE

14.1 Way point

Si applica quanto previsto dalle norme FIA

14.2 Sistema di Allarme tra Veicoli

Al fine di rendere più sicuri i sorpassi tra i Concorrenti, ogni Veicolo è può essere dotato di un Sistema di Allarme tra Veicoli che è in funzione durante tutta la durata di ciascuna Tappa ed è collegato direttamente alla batteria del Veicolo; il Concorrente/Conducente è sempre responsabile del suo funzionamento.

14.2.1 Obblighi ed eccezioni

Quando un Concorrente/Conducente non risponde all'allarme, i Commissari Sportivi prendono provvedimenti nei sui confronti o nei confronti di un membro dell'Equipaggio.

Le istruzioni per l'uso dell'attrezzatura sono fornite dal produttore e pubblicate in appendice all'R.P.G.

L'attrezzatura è posizionata nel Veicolo in modo che almeno 2 membri dell'Equipaggio possano usarla stando seduti con le cinture allacciate.

14.3 Tracking System e Soccorso a Terzi

Al fine di migliorare la Sicurezza dei Concorrenti **e come ausilio alla Direzione di Gara**, su ogni Veicolo deve essere montato un Sistema di Tracciamento denominato "Tracking System" fornito dall'Organizzatore, una attrezzatura con cui il Rally Control può comunicare con l'equipaggio.

Il Tracking System è in funzione durante tutta la durata di ciascuna Tappa e può essere collegato direttamente alla batteria del Veicolo; il Concorrente/Conducente è sempre responsabile del suo funzionamento.

14.3.1 Obblighi ed eccezioni

Le istruzioni per l'uso dell'attrezzatura sono fornite dal produttore **e pubblicate in appendice all'R.P.G.** Quando un Concorrente arrivi sulla scena di un incidente con presunti feriti, egli si deve fermare per fornire la più adeguata assistenza fino all'arrivo dei Soccorsi; in tal modo può chiedere per iscritto ai Commissari Sportivi che il suo tempo sia rettificato, sempreché gli stessi non abbiano già provveduto a farlo.

Ogni Veicolo ha in dotazione almeno un triangolo rosso che viene posizionato, o dallo stesso Equipaggio o da quello intervenuto in Soccorso, circa mt. 50 prima del Veicolo fermo.

Il Concorrente fermo su un Settore Selettivo è obbligato ad esibire, ad almeno 3 Veicoli in successivo transito, o il Cartello Rosso "SOS", oppure il Cartello Verde "OK", entrambi presenti sul retro del Road-Book, in formato almeno A4.

E' vietato spostare, modificare, rimuovere, riposizionare, manomettere qualsiasi dispositivo installato dall'organizzazione per la sicurezza (tracking, allarme tra veicoli, ecc.). L'infrazione a questo articolo prevederà una penalità di un ora più 300 euro d'ammenda

14.4. Altre Attrezzature Elettroniche

A bordo del Veicolo è vietato detenere qualsiasi attrezzatura elettronica, radio, o di comunicazione, diversa da GSM (**senza funzione GPS**), da telefono cellulare-satellitare o da altro dispositivo espressamente

consentito nell'R.P.G.; è altresì vietato detenere antenne separate, dispositivi hands free, cavi dati, Wi-Fi, bluetooth e simili, compresa ogni forma di trasmissione di dati.

Agli Organizzatori, durante le Verifiche Amministrative, devono essere comunicati i numeri telefonici di qualsiasi apparecchiatura si trovi a bordo del Veicolo.

I telefoni possono essere usati, nei Settori Selettivi, solo all'esterno del Veicolo e non durante la percorrenza degli stessi.

L'uso del telefono è consentito trasferimenti, nel rispetto delle Leggi vigenti.

14.5 Comunicazioni tra Veicolo e Team

La visualizzazione delle informazioni di un Veicolo è consentita solo nella Zona Assistenza.

La trasmissione di dati o di informazioni ad un Veicolo via radio, telefono o altri mezzi, è vietato durante i Settori Selettivi.

Art. 15 TABELLA di MARCIA

15.1 Definizioni

Alla Partenza della Gara l'Equipaggio riceve la Tabella di Marcia che riporta i Tempi Imposti, per percorrere ciascun Settore di Trasferimento, ed i Tempi Massimi di ciascun Settore Selettivo.

La Tabella di Marcia viene consegnata agli equipaggi al primo Controllo Orario della Gara, viene sostituita con una nuova al Controllo Orario di ingresso di ogni Riordinamento, e viene ritirata al Controllo Orario di ingresso al Riordinamento, e all'Arrivo della gara di ogni Tappa, ed è sostituita da una nuova che è consegnata alla Partenza della Sezione o della Tappa successiva.

La presentazione della Tabella di Marcia ai vari controlli e l'esattezza di quanto annotato sulla stessa, ricade sotto la responsabilità dell'Equipaggio. Per lo smarrimento della Tabella di Marcia verrà applicata una sanzione in tempo di 60", così come la manomissione o la correzione non confermata dall'Udg comporterà l'esclusione.

Solo gli addetti al cronometraggio sono autorizzati ad annotare l'ora di Transito sulla Tabella di Marcia, manualmente o per mezzo di un apparecchio stampante.

Il mancato transito ad un Controllo Orario comporta l'esclusione dell'equipaggio dalla gara.

Per il mancato transito ad un Controllo Orario, onde evitare l'esclusione dalla Gara, il Concorrente viene penalizzato con l'applicazione della Forfetaria.

Il Concorrente che si ritiri durante una Tappa, deve consegnare tempestivamente la propria Tabella di Marcia alla Direzione Gara o agli Ufficiali di Gara facendo precedere ciò, ove possibile, da un'informazione verbale; nel caso in cui intenda riprendere la Gara dalla Tappa successiva, deve consegnare la Tabella di Marcia e transitare all'ultimo Controllo di fine Tappa.

Art.16 PENALITA' FORFETARIE

16.1 Applicazione

Le Penalità Forfettarie consentono ad un Concorrente di rimanere in Gara, pur significativamente penalizzato, quando invece sarebbe stato escluso dalla stessa per essersi trovato nella condizione di:

— Non essere transitato ad un Controllo Orario entro il limite di Tempo Imposto e/o di apertura dello stesso.

— Essere impossibilitato a terminare un Settore Selettivo entro il Tempo Massimo definito per lo stesso.

— Essere impossibilitato a terminare una Tappa.

— Il Veicolo che rimane fermo all'interno di un Settore Selettivo, o che rimane bloccato nello stesso in caso di ripetizione senza che sia quindi possibile intervenire per il recupero, deve raggiungere il riordino immediatamente successivo per poter ripartire nel settore successivo o il parco chiuso di fine tappa, entro e non oltre i 30' prima della partenza del primo concorrente, per poter ripartire nella tappa successiva.

— Il veicolo dovrà essere comunque conforme nel rispetto della normativa tecnica, in caso di danni potrà comunque ripartire ma il Veicolo deve essere visionato da un Commissario Tecnico entro 30' dal suo orario teorico di partenza.

— Quando un veicolo, iscritto alla gara nazionale che corre in coda alla gara internazionale, viene raggiunto da un altro veicolo iscritto alla gara FIA

Le Penalità Forfettarie si esprimono in tempi che vanno aggiunti al tempo massimo di ogni settore selettivo o tappa non completati secondo lo schema seguente e vanno sommate alle eventuali altre penalità inflitte al Concorrente, nei casi specifici menzionati dai Regolamenti, naturalmente in caso di Esclusione decisa dai Commissari Sportivi il concorrente non sarà autorizzato a ripartire o essere classificato. Per poter usufruire dell'applicazione delle Penalità Forfettarie e rimanere in classifica, un Equipaggio deve aver preso la partenza di ciascuna delle Tappe in cui è articolata la gara;

16.2 Definizioni

16.2.1 La penalità "Forfettaria di Sezione" è fissata in 5 ore e si applica quando non viene completato entro il tempo massimo un settore selettivo.

16.2.2 La penalità "Forfettaria di C.O." è fissata in 60 minuti e si applica quando non si transiti al CO entro il tempo massimo di quel Controllo Orario.

Per fugare ogni dubbio la tabella sottostante chiarisce l'applicazione delle penalità forfettarie:

Penalità Forfettarie

Penalizzazione	Applicabilità
10 ore	<p>Penalizzazione Forfettaria DI TAPPA</p> <p>Da applicarsi ai concorrenti che non completano almeno il 50% dei settori selettivi della tappa o giornata, in aggiunta ai tempi massimi di tutti i settori selettivi non completati o completati fuori tempo massimo. Rimangono comunque applicate le penalità commisurate in precedenza, anche all'interno della tappa (ad esempio ritardo ai CO partenze anticipate etc.).</p>
5 ore	<p>Penalizzazione Forfettaria DI SEZIONE</p> <p>Da applicarsi ai concorrenti che non completano il settore all'interno di una sezione o lo completano fuori tempo massimo. Va commisurata in aggiunta al tempo massimo del Settore Selettivo indicato in Tabella Distanze e Tempi, là dove il settore coincida con la tappa (prova unica) si applica solo la penalizzazione precedente</p>
60 minuti	<p>Penalità di mancato transito ai CO</p> <p>Da applicarsi ai concorrenti che pur avendo completato i settori selettivi non transitano o transitano fuori tempo massimo ai controlli orari, applicabile solo in caso di Singoli CO mancanti ma con prove selettive concluse.</p>

16.3 Istruzioni per gli Addetti al Cronometraggio

Agli Addetti al Cronometraggio si suggerisce di assegnare sempre a tutti i concorrenti che prendono la partenza in ciascun Settore Selettivo un tempo di percorrenza che, per i concorrenti che non transitano all'arrivo del medesimo Settore Selettivo, è pari al Tempo Massimo; la classifica è successivamente rettificata, a fine Tappa o Gara, nel caso in cui il Concorrente non sia entrato nel Parco Chiuso, ovvero quando sia definitivamente considerato RITIRATO.

16.3.1 Esempi di applicazione

Il concorrente prende regolare partenza ma non conclude uno su due settori selettivi previsti nella tappa, verrà applicato il tempo massimo del settore selettivo non completato come tempo prova e una penalità di 5 ore.

Il concorrente prende regolare partenza ma non conclude uno su tre settori selettivi previsti nella tappa, verrà applicato il tempo massimo del settore selettivo come tempo prova e una penalità di 5 ore. Il concorrente prende regolare partenza ma non conclude due su tre settori selettivi previsti nella tappa, verrà applicato il tempo massimo dei settori selettivi non completati come tempo prova e una penalità di 10 ore.

Il concorrente prende regolare partenza, conclude tutti i settori selettivi ma transita fuori tempo massimo ad un controllo orario, verrà applicata una penalità di 60 minuti per ogni controllo orario mancante o con transito fuori tempo massimo.

Art. 17 ZONE DI CONTROLLO e SEGNALETICA

17.1 Pannelli

I Controlli e le Zone di Controllo sono individuati dai seguenti Pannelli aventi il diametro di cm.70:

(Figura pdf come 2017 facoltativo l'uso delle norme CCRSR2020)

17.2 Posizione dei Pannelli

L'inizio della Zona di Controllo è segnalata da Pannelli con fondo GIALLO.

Ad una distanza massima di mt.100 da questi, la Postazione di Controllo è segnalata da Pannelli con fondo ROSSO.

Ad una distanza massima di mt.100 dal precedente, la Fine della Zona di Controllo è segnalata da Pannelli con fondo BEIGE riportanti tre strisce trasversali nere.

I Pannelli sono doppi, posti sui lati opposti della strada o in territorio aperto ad un massimo di mt.15 l'uno dall'altro, affinché i Concorrenti passino tra ogni coppia di Pannelli. I pannelli possono essere singoli solo nelle gare abbinata ai rally.

17.3 Obblighi dei Concorrenti

I Concorrenti non possono entrare o uscire dalla Zona di Controllo da direzione diversa da quella prevista dall'itinerario, o rientrare in un Zona di Controllo (es: a retromarcia). Ai trasgressori verrà comminata una penalità in tempo di 10'

17.4 Apertura e Chiusura dei Posti di Controllo

I Posti di Controllo devono essere operativi almeno **15 minuti 4-ora** prima del tempo previsto per il transito del 1°Veicolo.

Salvo diverse istruzioni del Direttore di Gara, i Posti di Controllo devono chiudere entro il limite massimo di tempo consentito, ovvero 1 ora dopo il tempo previsto per l'ultimo Veicolo in Gara.

Art. 18 CONTROLLI ORARI e TEMPO IMPOSTO o MASSIMO - NEUTRALIZZAZIONE

18.1 Annotazione del tempo al Controllo Orario

Ai Controlli Orari, gli addetti annotano sulla Tabella di Marcia l'orario di ingresso che corrisponde al momento esatto in cui uno dei membri dell'Equipaggio consegna loro la Tabella di Marcia; la condizione è che i membri dell'Equipaggio ed il Veicolo siano all'interno della zona di Controllo, o in coda ad altri Veicoli in attesa.

L'Equipaggio ed il Veicolo rimangono nella Zona di Controllo solo per il tempo necessario.

L'Equipaggio non incorre in alcuna penalità per anticipo, se il Veicolo entra nella Zona di Controllo nel minuto precedente a quello previsto e ciò avviene sotto la sua responsabilità in quanto può consultare l'orologio disponibile nel Posto di Controllo ed indicante l'ora ufficiale.

L'Equipaggio ha a disposizione 59 secondi, eccedenti il proprio minuto, per annotare il tempo ed uscire dalla Zona di Controllo. L' anticipo rispetto a questo tempo verrà penalizzato in tempo con 1' per ogni minuto o frazione di minuto. Ogni minuto di ritardo verrà penalizzato con 10 secondi di penalità.

18.1.1 Annotazione del tempo al Controllo Orario prima dello Start del Settore Selettivo

Al Controllo Orario posto alla fine del Settore di Trasferimento, l'addetto annota sulla Tabella di Marcia sia l'orario di transito dell'Equipaggio, che l'orario Teorico di Partenza del Settore Selettivo; i 2 orari hanno una differenza **minima di 4 minuti primi di 5 minuti fissi** al fine di permettere all'Equipaggio di potersi preparare alla Partenza.

Per fatti sopravvenuti, il Direttore di Gara può disporre di cambiare l'Orario Teorico.

18.1.2 Annotazione del tempo al Controllo Orario coincidente con lo Stop del Settore Selettivo

Al Controllo ~~Orario posto alla fine del Settore Selettivo e coincidente con lo Stop~~ **della Prova Speciale dello stesso**, l'addetto annota sulla Tabella di Marcia **l'orario di uscita dalla Prova Speciale ed il tempo impiegato per percorrerla**, sia il Tempo impiegato a percorrerlo, che l'orario della nuova Partenza del Settore di Trasferimento o del Settore Selettivo successivo; l'ultimo orario annotato sarà almeno quello riferito al minuto intero successivo al Transito per la Fine del Settore Selettivo.

Il mancato arresto alla postazione Stop verrà penalizzato in tempo con 60'

Qualora un veicolo resti bloccato in Prova Speciale a causa di un'ostruzione non da lui provocata, allo Stop della Prova Speciale, solo su disposizione della Direzione Gara, l'addetto indicherà il nuovo orario di partenza dal Controllo Stop, da utilizzarsi per raggiungere il Controllo Orario Successivo

L'annotazione dell'orario della nuova Partenza è indispensabile anche per i Veicoli che dovessero essere stati bloccati all'interno del Settore Selettivo; ciò per consentire loro di poter proseguire la Gara.

Ove possibile, è cura dell'addetto all'annotazione dei suddetti orari:

- cercare di mantenere gli intervalli stabiliti precedentemente;
- non assegnare il medesimo tempo a due concorrenti;
- far partire prima quello che ha minor ritardo.

18.1.3 Controlli Orari di Fine Tappa o Gara

Nei Controlli Orari di Fine Tappa o Gara, con Ingresso in Parco Chiuso, non è Penalizzato l'Anticipo, in ogni caso non può essere applicata la penalità forfettaria relativa, pertanto il ritardo oltre il tempo massimo di transito al Controllo Orario di fine Gara comporta l'esclusione.

18.2 Tempo Imposto

E' il Tempo che ciascun Equipaggio ha a disposizione per raggiungere il C.O. successivo..

18.3 Tempo Massimo

Il Tempo Massimo per percorrere un Settore Selettivo è quello che gli Equipaggi hanno a disposizione prima di incorrere nell'applicazione della Penalità Forfettaria.

Il Tempo Massimo può essere modificato dai Commissari Sportivi, su proposta del Direttore di Gara, quando le circostanze lo richiedano o anche per accertata errata valutazione dell'Organizzatore; in caso di modifica gli Equipaggi vengono informati nel più breve tempo, possibilmente a mezzo di circolare informativa.

18.3.1: Ritardo alla partenza

un ritardo al C.O. di partenza verrà penalizzato in ragione di 1minuto per ogni minuto di ritardo; è concesso un ritardo massimo di **15 minuti, oltre i quali l'equipaggio sarà escluso. 30minuti, oltre verrà applicata la penalità forfettaria.**

18.4 Neutralizzazione

18.4.1 Per ragioni di sicurezza e /o per attraversare una zona abitata, può essere previsto un tratto del settore selettivo da percorrere in regime di "neutralizzazione" e può avere una lunghezza massima di 10 km. La neutralizzazione è una zona che divide in due parti un settore selettivo, dove i concorrenti entrano, per poi uscirne, mantenendo lo stesso intervallo di tempo fra loro.

~~18.4.2 L'orario della partenza della seconda parte del settore selettivo, sarà determinata assegnando un tempo fisso predeterminato, da aggiungere all'orario di transito all'inizio della neutralizzazione. L'equipaggio dovrà avere cura di farsi annotare sulla propria tabella di marcia l'orario di ingresso nella neutralizzazione, preciso fino al secondo. L'equipaggio sarà l'unico responsabile del calcolo esatto dell'orario di ripartenza per la parte successiva di settore selettivo. Gli equipaggi partiranno in maniera autonoma, fatto salvo eventuali disposizioni del direttore di gara.~~

~~18.4.3 L'anticipo della partenza verrà penalizzato come ad un altro Controllo orario, fatte salve ulteriori penalizzazioni, qualora tale anticipo abbia determinato un beneficio all'equipaggio che ha anticipato la ri-partenza.~~

~~18.4.4 Durante la neutralizzazione è proibita ogni forma di assistenza tranne che non sia fornita da concorrenti ancora in gara.~~

Art. 19 PROVE SPECIALI SETTORI SELETTIVI

19.1 Definizione delle Prove Speciali dei Settori Selettivi

~~I Settori Selettivi, equivalenti alle Prove Speciali nei Rally, sono chiusi al Traffico, anche temporaneamente, e gli Equipaggi si impegnano a percorrerli nel più breve tempo possibile.~~

~~Nei Settori Selettivi, i tempi di arrivo sono rilevati al decimo di secondo presi al Secondo, al decimo nel Prologo.~~

~~Le Prove Cronometrate, equivalenti alle Prove Speciali Settori Selettivi, sono riservate alla Gara di Regolarità ed i tempi di arrivo sono presi al centesimo di Secondo; la differenza tra il Tempo Imposto ed il Tempo di effettivo transito per la postazione di Controllo d'Arrivo, viene trasformata in Penalità che determinano la Classifica della Prova Cronometrata~~

19.2 Caratteristiche delle Prove Speciali dei Settori Selettivi

~~I percorsi dei Settori Selettivi, ricavati su tutti i fondi pur prevalendo quelli naturali, sono idonei ad esaltare l'abilità di guida-navigazione degli Equipaggi e la maneggevolezza-resistenza dei Veicoli, ed hanno le seguenti caratteristiche ed apprestamenti:~~

~~lunghezza minima di km. 5, ad esclusione del prologo aventi lunghezza minima di km. 2;~~

- ~~- orari di svolgimento tali che la totalità degli Equipaggi possa prendere la Partenza con la luce solare, e la maggior parte di loro possa giungere all'Arrivo con la stessa visibilità (prima del Tramonto);~~
- ~~- possibilità di essere percorsi fino a 8 volte, indipendentemente dal senso di marcia e quando il fondo lo consenta resistendo ai ripetuti transiti;~~

~~almeno il 40% del percorso di ciascun Settore Selettivo deve essere diverso da quello della coincidente Prova Speciale, in caso di abbinamento con un Rally su Terra; tuttavia si potrà derogare da questa percentuale, anche totalmente, purchè si adottino tasse di iscrizione ridotte di almeno il 50% a vantaggio del concorrente.~~

19.3 Misure di Sicurezza nelle Prove Speciali nei Settori Selettivi

~~Nel corso delle Prove Speciali i Settori Selettivi i membri dell'Equipaggio devono:~~

- ~~- indossare l'abbigliamento previsto e tenere le Cinture strettamente allacciate;~~
- ~~- evitare di percorrerne il minimo tratto in senso contrario e, nel caso in cui abbiano dubbi, almeno cercare di rientrare sul percorso da un altro punto;~~
- ~~- prestare assistenza ad altri Equipaggi che la richiedano o che si trovino in presumibili condizioni di averne bisogno; in questo caso è consentito anche il traino del Veicolo tranne che nelle Zone di Controllo o alla Partenza di un Settore Selettivo.~~
- ~~- L'Organizzatore provvede a garantire la sicurezza nei Settori Selettivi, come segue:~~
- ~~- redige il Road-Book avendo cura di indicare nelle stesso le Curve senza protezioni e quelle che comportano brusche diminuzioni della velocità (tornanti, curve con raggio decrescente, curve lente poco visibili, ecc.), oltreché gli ostacoli naturali e non (alberi, muri, case, buche, salti, tagli trasversali o longitudinali, scalini, frane, ecc.), nonché gli improvvisi cambi di fondo ed i restringimenti della sede stradale:~~

~~indica la presenza degli stessi pericoli descritti nel Road Book, con cartelli riportanti 1, 2 o 3 punti esclamativi, e, quando lo ritiene opportuno, li fa presidiare da un Commissario di Percorso che li~~

segnali come nel caso di attraversamento di fiumi o di tratti di pista con fondi cedevoli o pericoli nascosti;

indica la direzione del percorso dei Settori Selettivi, specie nelle gare abbinato alle moto, mediante frecce fissate ad alberi o a sostegni propri, o anche con bandelle od altri segnali indicanti specifici pericoli od avvisi;

- La fermata tra il cartello giallo di preavviso fine settore selettivo e il controllo stop è assolutamente vietata. L'infrazione sarà conteggiata in 15'

19.4 Interruzione e modifica dei tempi assegnati nei Settori Selettivi

Quando una Prova Speciale Settore Selettivo viene interrotto prima del transito dell'ultimo Equipaggio, indipendentemente dal motivo, a tutti gli Equipaggi coinvolti nell'interruzione viene assegnato dai commissari sportivi un tempo che riterranno equo, il tempo peggiore non anomalo ricavato anche con l'uso degli strumenti a disposizione del Direttore di Gara (Tracking, Gps, Passaggi di Controllo, ecc.), ciò anche se un solo Equipaggio lo ha potuto completare in normali condizioni di Gara.

L'Equipaggio responsabile o corresponsabile dell'interruzione non può, in nessun caso, essere oggetto di questa assegnazione e, pertanto, allo stesso viene attribuito il tempo effettivamente realizzato, anche se tale tempo è superiore a quello degli altri Equipaggi.

In casi eccezionali e per ragioni di sicurezza, il Direttore di Gara può interrompere un Settore Selettivo al Controllo di Passaggio precedente affinché gli Equipaggi, una volta superata la zona pericolosa, lo possano completare; in questo caso il tempo totale di percorrenza del Settore Selettivo è la somma dei tempi dei due tratti. Quando uno o più Equipaggi si fermano per prestare aiuto e/o soccorso ad altro Equipaggio in gara, il Direttore di Gara può proporre di assegnare loro un tempo di percorrenza decurtato da quello pari all'eventuale sosta, così come risultante dalle informazioni degli strumenti a disposizione.

Art. 20 ZONE A VELOCITA' CONTROLLATA – LIMITE VELOCITA' T3 -T4

20.1 Definizione delle Zone a Velocità Controllata

Le Zone a Velocità Controllata possono essere previste in tutte le Gare, ma in quelle di tipo Baja devono essere precisate nel Regolamento Particolare di Gara e deve essere attivo almeno il Tracking.

Gli Organizzatori istituiscono Zone a Velocità Controllata quando un Settore Selettivo attraversa impegna:

- una zona popolata;
- tratti di Itinerario non chiudibili al traffico e/o con traffico sostenuto;
- incroci con strade prioritarie o nazionali;
- tratti ritenuti pericolosi, se percorsi a Velocità libera;
- per altri motivi a loro discrezione.

Gli Organizzatori, nelle Zone a Velocità Controllata, possono imporre limiti di velocità più bassi fino anche a 30 km./h per ragioni di sicurezza.

Gli Organizzatori possono istituire, in ciascun Settore Selettivo, anche più Zone consecutive a Velocità Controllata con limiti di velocità differenti;

Un segnale di impulso viene registrato nel GPS almeno ogni mt.100 e la Velocità viene visualizzata nella pagina di Velocità del GPS e registrata nella sua memoria; l'esame della Velocità è manuale con il Tracking.

20.2 Pannelli segnaletici di Inizio e Fine delle Zone

L'inizio della Zona a Velocità Controllata è riportato sul Road Book ed indicato con un doppio Pannello a fondo giallo, nelle misure regolamentari e posto ai due lati della strada, posizionato mt. 50 metri prima e recante il simbolo "DZ", oltre che da un Waypoint (WPS WPE) per le Gare titolate F.I.A.

La Fine della Zona a Velocità Controllata è riportata sul Road Book ed indicata con un doppio Pannello a fondo rosso, nelle misure regolamentari e posto ai due lati della strada, recante il simbolo "FZ", oltre che da un Waypoint (WPE) per le Gare titolate F.I.A.

20.3 Applicazione di Penalità e Sanzioni specifiche

Eventuali penalità e sanzioni sono applicate mt. 50 metri dopo l'inizio della Zona od il Waypoint. Eventuali penalità e sanzioni sono applicate mt. 50 metri prima della Fine della Zona od il Waypoint.

Alla fine di ogni Tappa si effettua la verifica del sia il GPS che del Tracking per accertare se siano stati superati i limiti di velocità imposti per i veicoli T3 e T4 di 130 km/h; le penalità e le sanzioni specifiche sono le seguenti:

- da 1 km/h a 10 km/h, la penalità è di 1 minuto x n° di impulsi-volte + sanzione unica di € 50,00;
- da 11 km/h a 20 km/h, la penalità è di 2 minuti x n° di impulsi-volte + sanzione unica di € 100,00;
- oltre 21 km/h, la penalità è a discrezione dei Commissari Sportivi.

Art. 21 CONTROLLI DI PASSAGGIO

21.1 Definizione dei Controlli di Passaggio

Per fare in modo che gli Equipaggi rispettino l'itinerario descritto nel Road-Book, l'Organizzatore può istituire i Controlli di Passaggio posizionati lungo il Trasferimento ~~e nei Settori Selettivi (ad esclusione delle Baja)~~.

Tutte le informazioni riguardanti i Controlli di Passaggio (località, zone, punti) sono indicate nel Regolamento o nella Circolare Informativa distribuita al più tardi alla Partenza della Tappa relativa.

La postazione prevista per i Controlli di Passaggio deve essere visibile, segnalata agli equipaggi e consentire una rapida sosta e ripartenza dei Veicoli.

21.2 Controlli di Passaggio nei Settori Selettivi

~~L'orario di Passaggio dei Concorrenti è annotato dall'addetto al posto di controllo e registrato al secondo per essere, eventualmente, usato in caso di Interruzione del Settore Selettivo.~~

21.3 Orario di chiusura dei Controlli di Passaggio

L'orario di chiusura dei Controlli di Passaggio, riportato sulla Tabella di Marcia o su una Circolare Informativa, tiene conto di:

- la distanza percorsa dall'inizio del Settore di Trasferimento che li contiene (vale per tutte le gare);
- la distanza percorsa dall'inizio del Settore Selettivo che li contiene ~~(non vale per le Baja)~~;
- la media oraria del Settore Selettivo (o di Trasferimento) rapportata al Tempo Massimo (o Tempo Imposto);
- l'orario Teorico dell'ultimo Concorrente aumentato di 60 minuti.

Art. 22 ASSISTENZE, RIFORNIMENTI, EDUCAZIONE AMBIENTALE

22.1 Definizione del Parco Assistenza

L'Organizzatore indica nel Regolamento Particolare di Gara in quali Zone è consentita l'Assistenza e la distanza fra le diverse Zone sia per i Concorrenti che per i Team di Assistenza. I lavori di assistenza ai veicoli in gara devono essere visibili a tutti. Qualora un team decidesse di lavorare all'interno di una tenda o quant'altro che possa occultare la vista di tali lavori, si dovrà prevedere l'accesso libero per tutti gli ufficiali di gara.

L'organizzatore può chiedere una tassa supplementare all'iscrizione di euro 50 per lo smaltimento dei rifiuti oltre ad una cauzione di euro 100 a garanzia dell'avvenuta pulizia dei propri spazi d'assistenza. L'organizzatore dovrà allestire un parco assistenza che preveda la raccolta dei rifiuti in modo differenziato.

Le squadre ed i team dovranno ripulire la propria area di assistenza e tutti i rifiuti dovranno essere collocati nei contenitori appropriati che l'organizzatore ha predisposto.

Per il 2018 si raccomanda a tutti gli organizzatori di prevedere raccolte differenziate dei rifiuti; se l'organizzatore NON provvede a predisporre la raccolta differenziata dei rifiuti, NON potrà essere applicato l'aumento della tassa dei 50€.

I Parchi Assistenza, previsti dall'Organizzatore in Zone riservate non di intralcio alla normale circolazione, hanno le seguenti caratteristiche:

- sono ubicati massimo ogni km.140 di percorso (Settori di Trasferimento + **Prove Speciali Settori Selettivi**), per minimo **45 20** minuti;
- ~~sono ubicati prima del Parco Chiuso di ciascuna Tappa, per minimo 45 minuti;~~
- sono compresi tra due Controlli Orari, fra i quali la Velocità massima consentita è di 30 km./h; eventuale infrazione verrà sanzionata con un ammenda di euro 300
- sono ubicati lungo l'Itinerario di Gara ~~e di un Settore Selettivo~~, e quando non sono compresi tra due ~~Controlli Orari, non devono rallentare i Concorrenti in transito;~~
- sono attrezzati con Estintori portatili e carrellati di idonea portata;
- sono caratterizzati da fondi compatti ed accessibili a Veicoli a 2 ruote motrici.
- è necessario posizionare un telo di almeno 1 metro più lungo e più largo della vettura da gara

22.1.2 Assistenza all'esterno dei Parchi Assistenza

L'Assistenza è consentita solo nelle Zone precisate dall'Organizzatore nell'R.P.G.

Salvo disposizione contraria del Regolamento, durante i Settori Selettivi è vietata l'Assistenza che non sia prestata da un Equipaggio ancora regolarmente in Gara, traino compreso, e con eventuali ricambi trasportati da un altro Equipaggio in Gara.

L'Assistenza tra i Concorrenti in Gara è sempre autorizzata tranne che nelle Zone di Controllo.

I Veicoli di Assistenza possono entrare in un Settore Selettivo dopo la chiusura dei relativi controlli orari, se autorizzati a farlo dal Direttore di Gara, ma devono viaggiare solo nella direzione dell'Itinerario.

L'Assistenza aerea è vietata. L'assistenza prestata da terzi fuori dal parco assistenza comporta l'esclusione. Durante tutto il tracciato, ivi compresi i settori selettivi i veicoli "possono" essere rimorchiati, spinti, spostati sia da mezzi dell'organizzazione, sia da ufficiali di gara od anche da altri concorrenti in gara, senza incorrere in penalità. Qualsiasi altro aiuto esterno, verrà penalizzato dai CGSS

22.2 FLEXI SERVICE

22.2.1 Definizione

Flexi service permette ad un team di poter organizzare il tempo per l'assistenza ai propri veicoli in momenti diversi, andando a prelevare dal parco chiuso, per poi riportare, la vettura che necessita di assistenza, entro l'orario di chiusura della finestra di "Flexi Service".

22.2.2 Operatività

Flexi service può essere effettuata solo al termine di una tappa, nella seguente maniera. I concorrenti che terminano i settori selettivi e rientrano al parco assistenza, porteranno immediatamente il veicolo in parco chiuso, dove rimarrà per tutta la notte fino alla partenza della tappa successiva. Un componente dell'equipaggio oppure un componente del team, debitamente autorizzato, potrà andare al parco chiuso e prelevare il veicolo, che dovrà transitare attraverso un C.O. Il veicolo potrà rimanere dentro al parco assistenza per un tempo non superiore a quello indicato in tabella distanze e tempi. Il veicolo poi dovrà essere riportato in parco chiuso sempre a cura dell'equipaggio o di un componente del team. L'anticipo NON sarà penalizzato, il ritardo sarà penalizzato come un normale C.O. Il veicolo potrà muoversi di moto proprio oppure potrà essere spinto o trainato sia in entrata che in uscita senza incorrere in penalità. Se il veicolo non rientra nel parco chiuso entro il tempo limite fissato per la flexi service, il veicolo potrà ripartire all'indomani secondo le modalità previste in questo. RDS

22.2 Rifornimenti

L'Organizzatore indica nel Regolamento Particolare di Gara in quali Zone è consentito il Rifornimento e la distanza fra le diverse Zone sia per i Concorrenti che per i Team di Assistenza.

Le Zone di Rifornimento, previste dall'Organizzatore in Zone riservate non di intralcio alla normale circolazione ed adiacenti la Fine dei Parchi Assistenza o Riordinamenti, hanno le seguenti caratteristiche:

- sono ubicate massimo ogni km.180 di percorso (Settori di Trasferimento + Settori Selettivi) per i Veicoli;
- sono ubicate massimo ogni km.100 di percorso (Settori di Trasferimento + Settori Selettivi) per i Motoveicoli o, in alternativa, lungo l'Itinerario di Gara o di un Settore Selettivo senza che sia di rallentamento per i Concorrenti in transito, o in una Stazione di Servizio precedentemente allertata e segnalata sul Road-Book;
- sono individuate da Panelli, di colore azzurro con il simbolo del distributore, per la segnalazione di inizio e fine della Zona;
- sono adeguatamente attrezzate con Estintori portatili e carrellati di idonea portata;
- sono caratterizzate da fondi compatti ed accessibili a Veicoli a 2 ruote motrici.

22.2.1 Tempo a disposizione per il Rifornimento

Il tempo a disposizione per il Rifornimento, dipendente dalla distanza tra due Zone, è indicato per stima nell'R.P.G. e di 20 minuti che, quando la Zona non sia compresa tra due Controlli Orari, sono aggiunti al tempo stimato per la percorrenza del settore che la contiene; il tempo, così ottenuto dalla somma dei 2 (Rifornimento e Trasferimento) diviene il Tempo Imposto del Settore. Questo tempo può essere dimezzato se il settore selettivo successivo ha una lunghezza inferiore ai 50km.

Agli orari previsti dalla La Zona di Rifornimento segue, di norma, il Riordinamento quando questo è dopo il Parco Assistenza.

22.2.2 Rifornimenti all'esterno delle Zone

I Rifornimenti sono liberi, in tutti i casi, presso le Stazioni di Servizio pubbliche usando obbligatoriamente il carburante della pompa stessa. Meccanico ed assistenti non possono effettuare il rifornimento, che dovrà essere eseguito solo dall'equipaggio. Agli assistenti è permesso solo di provvedere al pagamento del combustibile. In caso di infrazione, i commissari sportivi decideranno la pena da applicare. Per i veicoli con serbatoi di serie con limitate capacità è ammesso un rabbocco di combustibile 100 metri prima della zona di controllo di partenza del S.S. e 100 metri dopo il controllo stop. Il rabbocco sarà massimo di 10 litri.

22.3 Traino

È consentito tra Concorrenti in Gara tranne che nelle Zone di Controllo e alla Partenza dei Settori Selettivi. La penalizzazione applicata sarà di 30" per il traino in zone di controllo.

Art. 23 RIORDINAMENTI

23.1 Definizione del Riordinamento

L'Organizzatore indica nel Regolamento Particolare di Gara in quali Zone è previsto il Riordinamento.

Il Riordinamento serve a ridurre gli intervalli creati tra i Transiti dei Veicoli a seguito di ritardi e/o ritiri e/o interruzioni, al fine da compattare l'intero gruppo dei Concorrenti e riallinearsi possibilmente agli orari previsti dalla Tdt.

A seguito di ciò la durata di ciascun Riordinamento è variabile per ogni Concorrente, con un minimo di 3 minuti per il primo e con, a seguire e se possibile, gli stessi intervalli applicati ad inizio Tappa.

Le Zone di Riordinamento, previste dall'Organizzatore in Zone riservate e recintabili, in quanto in esse vige il regime di Parco Chiuso, **possono essere** adiacenti la Fine/Inizio dei Parchi Assistenza ed hanno le seguenti caratteristiche:

- sono minimo 1, **per totali 30 minuti per ciascuna Tappa in cui si svolga più di un Settore Selettivo;**
- sono caratterizzate da fondi compatti ed accessibili a Veicoli a 2 ruote motrici.

Art. 24 PARCO CHIUSO

24.1 Definizione di Parco Chiuso

Un Parco è definito Chiuso quando all'interno non si può svolgere alcun lavoro sui Veicoli se non dietro espressa autorizzazione che, in molti casi, prevede anche una Penalizzazione; vedi elenco:

- il Parco Chiuso di Partenza;
- i Riordinamenti;
- le Zone di Controllo;
- il Parco Chiuso di Fine Tappa o Gara; quest'ultimo Parco rimane Chiuso sino a quando i Commissari Sportivi non autorizzano l'apertura.

24.2 Operazioni in Parco Chiuso

Elenco dei diversi casi che si possono verificare in regime di Parco Chiuso:

- un Veicolo che non parte può essere spinto dall'Equipaggio, da altri Equipaggi o dagli Ufficiali di Gara fino alla Fine della Zona di Controllo;
- **il motore di un Veicolo che non parte, non può essere avviato con una batteria esterna portata, dentro e poi fuori, da un membro dell'Equipaggio sotto la supervisione di un Ufficiale di Gara; la batteria in questione non può trovarsi all'interno di altri Veicoli a meno che non sia custodita all'interno di un Camion T4, appositamente attrezzato per il trasporto;**
- il traino o la spinta da parte di un altro Veicolo, sono vietati, tranne i casi in cui vi sia il regime di flexi service;
- quando i Commissari Tecnici ritengano che un Veicolo necessiti di riparazioni, giustificate ai fini della Sicurezza, le stesse vengono autorizzate sotto il loro controllo; penalità di 1' ogni minuto di ritardo sino ad un massimo di 30"; dopo di che si applicherà la penalità forfettaria
- **non è concessa la copertura dei veicoli parcheggiato il Veicolo e fermati i motori, l'Equipaggio può coprire il Veicolo, prima di uscire dalla Zona;**
- un Equipaggio può entrare nella Zona, solo entro 15 minuti dal proprio orario di Partenza;
- un Equipaggio che si trovi in attesa della Zona di Partenza o all'interno di un Riordino o nella Zona di

- Fine Tappa può, sotto il controllo dei Commissari Tecnici, completare le seguenti operazioni entro l'Orario della propria Partenza o pur sanzionato di 1 minuto per ogni minuto impiegato, quando vada oltre proprio Orario Teorico:
 - a) ~~cambiare una o due gomme sgonfie, danneggiate o forate, utilizzando l'attrezzatura di bordo;~~
 - b) cambiare il parabrezza, anche con un aiuto esterno autorizzato dal Direttore di Gara;
 - e) ~~controllare e ripristinare la pressione dei pneumatici.~~

24.3 Parco Chiuso facoltativo ed obbligatorio

In tutte le Gare è:

- *Facoltativo* al termine delle Verifiche o alla Partenza della Gara o dopo il Prologo;
- *Obbligatorio* alla fine di ogni Tappa e alla Fine della Gara.

Art. 25 CLASSIFICHE e PENALITA'

25.1 Compilazione delle Classifiche

Le Classifiche sono elaborate sotto la responsabilità del Direttore di Gara.

Le Classifiche Finali della Gara sono così redatte:

- per somma dei Tempi ottenuti ~~neile Prove Speciali Settori Selettivi~~, delle Penalità attribuite ai Controlli Orari e delle Penalità derivanti da sanzioni maturate dai Concorrenti ed assegnate dai Commissari Sportivi;
- in caso di ex-aequo, la prima discriminante è costituita dai risultati ~~della Super Speciale, la seconda di quella dell'ultima Prova Speciale Settore Selettivo~~, e così via a ritroso;
- si esprimono in h / ore, ' / minuti, " / secondi, **decimi**, in tutte le tipologie di Gare Cross Country;
- per tutti i Concorrenti Generale, di Gruppo e di Classe secondo quanto emerso dalle Verifiche Ante-Gara, per Scuderia e per altre Categorie eventualmente previste dall'Organizzatore;
- per Tappa, ma definite provvisorie, sono esposte indicativamente 30 minuti dopo l'arrivo dell'ultimo Concorrente ed, in base alle stesse, è redatto l'Ordine di Partenza della Tappa successiva;
- di Gara, definite Finali, sono esposte **secondo quanto indicato in R.P.G. indicativamente 30 minuti dopo l'arrivo dell'ultimo Concorrente** e **comunque** diventano definitive con l'autorizzazione dei Commissari Sportivi ;
- ~~il Concorrente viene classificato a condizione che:~~

1. ~~il Veicolo transiti, entro i termini di chiusura, all'ultimo C.O. di Fine Gara;~~
2. ~~Sia entrato nel Parco Chiuso finale e sia rimasto fino all'apertura;~~
3. ~~Sia partito al 1° settore selettivo di ogni tappa~~

25.1.1 Classifiche separate CCR

Verranno redatte le seguenti classifiche:

- Classifica assoluta con i tempi dei gruppi T1 T2 T3, per l'assegnazione dei punti del campionato assoluto;
- Classifica Generale con tutti i gruppi T1 T2 T3 T4 TH TX, per la premiazione della gara;
- Una classifica per ogni gruppo T1 T2 T3 T4 TX TH T5 TE;
- Una classifica per ogni classe costituita

25.1.2 Classifiche gruppo TX T4 TH

Le Classifiche del gruppo TX TH TM devono essere realizzate e redatte nei seguenti termini e procedure:

- Tutte le classifiche parziali e provvisorie debbono essere compilate separatamente per i gruppi TH, TX T4 in modo trasparente verso tutte le altre classifiche in tutte le fasi della gara;

25.1.3 Classifiche Scuderie

Le Classifiche delle Scuderie saranno redatte solo per le scuderie aventi un minimo di tre concorrenti classificati per somma di tempi, raggruppando i gruppi T1, T2, T3, T4, TH, T5, TE, ovvero con la sola esclusione dl gruppo TX

25.1.4 Classifiche Ladies,gentlemen e Under 25

Le Classifiche **Ladies, Gentlemen** e Under 25 saranno redatte raggruppando i gruppi T1, T2, T3, T4, TH, TM, TE, ovvero con la sola esclusione dl gruppo TX

25.1.5 Classifiche, obblighi del Direttore di Gara

- Il direttore di gara sarà tenuto a vigilare in maniera costante e continua e senza soluzione di continuità che il capo servizio cronometraggio applichi correttamente le penalità e compili le classifiche parziali, provvisorie, finali e definitive, come descritto;

25.2 Penalità

Tutte le Penalità sono riepilogate nella Tabella allegata. (da aggiornare dopo tutte le approvazioni regolamentari)

Art. 26 RECLAMI E APPELLI

26.1 Modalità di presentazione di un Reclamo

Si richiamano le disposizioni contenute nel R.S.N.

26.1.1 Termini per la presentazione di Reclamo

Si richiamano le disposizioni contenute nel R.S.N.

26.2 Modalità di presentazione dell'Appello e termini

Si richiamano le disposizioni contenute nel R.S.N.

Art. 27 PREMIAZIONI

27.1 Premi previsti

In tutte le Gare sono essere previsti e consegnati i seguenti Premi d'Onore (per entrambi i componenti l'Equipaggio):

- Trofei-per i primi 3 Equipaggi della Classifica Assoluta;
- Coppe per primi Equipaggi di ogni Gruppo;
- Coppe per il 1° Equipaggio di ogni Classe costituita;
- Coppa per la 1^ Scuderia;
- Coppa per il 1°Under 25;
- Coppa "Ladies" per la 1^ donna pilota nella classifica generale
- Coppa "Gentlemen" per il primo over 55 nella classifica generale

~~Per tutti coloro che porteranno a termine la gara e/o comunque fino al trentesimo assoluto, si deve prevedere una targa o meglio una medaglia, il cui cordone deve essere tricolore.~~

27.2 Procedure di premiazione

27.2.1 Gare di campionato Italiano CCR.

La premiazione dovrà avvenire sul palco d'arrivo, predisponendo le tre vetture ai primi tre posti dell'assoluta (T1 T2 T3 TH T4) nell'ordine da sinistra a destra 2° 1° 3°, come da tradizione olimpica. Il tripode (podio) va collocato –se possibile- vicino od in mezzo alle auto, affinché i fotografi possano avere le auto di sfondo ed il podio con i piloti. Per la premiazione del campionato Italiano DEVE ESSERE riprodotto l'inno nazionale del vincitore. La nazionalità da prendere in considerazione sarà quella della ASN che ha rilasciato la licenza al 1° conduttore. Durante l'inno nazionale non dovrà essere indossato alcun cappellino od altre coperture sulla

testa dei conduitori. L'inosservanza da parte dei conduitori o l'assenza dal podio, sarà oggetto di penalità da parte dei CCSS;

27.2.2 Presenza di veicoli T4 o TH.

Nel caso in cui fra i primi tre classificati vi siano vetture omologate in gruppo TH o T4, l'organizzatore dovrà prevedere successivamente un podio con i soli veicoli T1 T2 T3 secondo l'ordine della classifica generale

Allegato 1 "TABELLA DISTANZE E TEMPI"

(Figura pdf come 2017)

Allegato 2 "SIMBOLI del ROAD BOOK "

(Figura pdf come 2017)

Allegato 3 "SIMBOLI del ROAD BOOK "

(Figura pdf come 2017)

Allegato 4 "ROAD BOOK"

(Figura pdf come 2017)

Allegato 5 "TABELLA di MARCIA"

(Figura pdf come 2017)