

ANNUARIO SPORTIVO 2020

Regolamento di Settore Auto Storiche



Rally Storici - Campionato Italiano Rally Terra Storici (CIRTS)

Articolo Modificato	Data di Modifica	Data di Pubblicazione

SOMMARIO

ANNUARIO SPORTIVO 2020.....	1
PREMESSA	4
LINEE GUIDA	4
1. CALENDARIO MANIFESTAZIONI E DISTANZE TEMPORALI DELLE GARE	4
1.1. Calendario Gare	4
2. VETTURE AMMESSE.....	7
3. TASSE D'ISCRIZIONE ALLE GARE.....	7
4. UFFICIALI DI GARA – SICUREZZA – OSSERVATORI.....	11
5. ORGANIZZAZIONE SERVIZIO MEDICO NELLE GARE.....	16
6. SVOLGIMENTO DELLA MANIFESTAZIONE.....	16
6.3. Assicurazioni	22
6.4. Equipaggi.....	23
6.5. Nuova Partenza	23
6.6. Luogo di Assistenza e Tempo Concesso	24
6.7. Verifica delle Vetture Riammesse	24
6.8. Penalità previste per il rientro in gara	24
6.9. Percorso, Road-Book, Tabella di Marcia e Documenti Standard	25
6.10. Targhe del Rally, Numeri di Gara e Pubblicità.....	26
6.11. Norme di Circolazione.....	27
6.12. Comportamenti Ostruzionistici e Antisportivi (Divieto).....	28
6.13. Assistenza (Condizioni Generali).....	28
6.14. Sistema di Localizzazione delle Vetture (Tracking System).....	29
6.15. Ricognizioni	29
6.16. Verifiche Amministrative e Tecniche	33
6.17. Verifiche Finali.....	34
6.18. Partenze (APRIPISTA)	34
6.19. Procedure per il funzionamento dei Controlli.....	36
6.20. Concorrenti e Conducenti Ammessi	46
7. CLASSIFICHE DI GARA.....	46
7.1. Compilazione delle Classifiche	46
7.2. Pubblicazione dei Risultati	47
7.3. Premi.....	49
7.3.1. Premi in denaro.....	49
7.3.2. Premi d'onore (Dotazione minima).....	49
8. TITOLI IN PALIO.....	49
8.1. Disposizioni Comuni	50
8.2. Denominazione dei Titoli	50
8.3. Punteggi	50
8.4. Classifiche Finali - Aggiudicazione dei Titoli	50
8.5. Classifiche Speciali.....	50
8.6. Coppa Scuderie	50
8.7. Ex-aequo	51
9. RECLAMI E APPELLI	51
10. DEFINIZIONI E DISPOSIZIONI COMUNI.....	52
ALLEGATO 1 – Calendario Gare	53
ALLEGATO 2 – Zone Geografiche.....	53

ALLEGATO 3 – Tasse Iscrizione alle Gare	53
ALLEGATO 4 – Sanzioni.....	53
ALLEGATO 5 – Tabella Vetture Ammesse.....	54
ALLEGATO 6 – Fac-Simile Scheda di Ricognizione	55
ALLEGATO 7 – Tabella Assegnazione Punti	55
ALLEGATO 8 – Riepilogo dei Titoli, Trofei, Coppe in palio.....	57
<i>ALLEGATO 9 - Parchi di Assistenza - Rifornamento</i>	<i>58</i>
1. Parco Assistenza.....	58
2. Area Tecnica - Area di Lavoro - Area Gommisti	58
2.1. Area Tecnica.....	58
2.2. Area di Lavoro	59
2.3. Area Gommisti	59
2.4. Circolazione all'interno del Parco Assistenza	59
3. Rifornamento di Carburante o Refuelling	60
3.1. Zone di Rifornamento (Refuelling).....	61
ALLEGATO 10 - FORMAT Dati Classifiche	62
ALLEGATO 11 - Procedura di sicurezza in caso di incidente	63
ALLEGATO 12 - Scheda di iscrizione al Campionato	64

PREMESSA

Per il 2020 ACI Sport indice il Campionato Internazionale denominato “Campionato Italiano Rally Terra Storici” (di seguito denominato con l’abbreviativo CIRTS)

LINEE GUIDA

- La Commissione Auto Storiche selezionerà annualmente un adeguato numero di Rally Storici da disputarsi su sterrato;
- Tutti i Concorrenti licenziati ACI Sport o di altra ASN Europea (FIA) possono partecipare ai Rally validi per il CIRTS;
- La partecipazione al CIRTS è subordinata all’iscrizione gratuita di ciascun Conduttore al Campionato (All.10); È ammessa la partecipazione anche di piloti stranieri, purché dotati di licenza internazionale FIA
- Possono partecipare al Campionato le vetture appartenenti ai Periodi FIA E/F/G1/G2/H1/H2/I/J1/J2 di cui alla tabella annessa (All.5)
- Ai fini dell’assegnazione dei titoli, le classifiche di gara saranno redatte suddividendo le vetture a 4 Ruote Motrici dalle vetture a 2 Ruote motrici, come da “Elenco Vetture Ammesse” (All. 5).
- Per l’assegnazione dei Titoli Nazionali (2RM e 4RM) saranno conteggiati i 4 migliori punteggi acquisiti nelle 6 gare titolate valide; Il numero minimo di gare da disputare per essere classificati è di 3 Rally.

1. CALENDARIO MANIFESTAZIONI E DISTANZE TEMPORALI DELLE GARE

1.1. Calendario Gare

- 1.1.1. ACI Sport, tenuto conto delle richieste degli Organizzatori, realizza annualmente un [Calendario](#) dei Rally per Auto Storiche;
- 1.1.2. Il Campionato Nazionale “CIRTS 2020” sarà articolato su 6 Rally titolati. (Vd. Allegato 1);
- 1.1.3. Maggiori dettagli circa i Rally validi per il CIRTS sono pubblicati sul sito ACI Sport.

1.2. Iscrizione delle Gare a Calendario/Condizioni per l’iscrizione

- 1.2.1. Un Rally Storico su terra alla prima edizione non può essere valevole per alcun Campionato, Trofeo o Coppa. La Commissione Autostoriche si riserva la possibilità di derogare a questa norma in casi eccezionali al fine di organizzare il Campionato e/o consentirne il suo regolare svolgimento.
- 1.2.2. Gli Organizzatori che intendono iscrivere una manifestazione nel calendario Nazionale devono inoltrare la richiesta ad ACI Sport entro i termini e con le modalità comunicate annualmente mediante circolare, tramite il servizio online;
- 1.2.3. Le iscrizioni delle gare effettuate non in ottemperanza alle convenzioni in essere tra ACI Sport ed Enti di Promozione Sportiva, vanno inserite nel calendario Nazionale ACI Sport nella tipologia di gare a cui si riferiscono.

1.3. Candidatura e Diritto al Titolo CIRTS

- 1.3.1. Una competizione, per ottenere o mantenere il Titolo al Campionato CIRTS deve rispettare le prescrizioni di sicurezza emanate e recepite da ACI Sport;
- 1.3.2. I Rally che intendono candidarsi per il titolo CIRTS ACI Sport saranno valutati al termine della stagione sportiva in base a:
 - a) I rapporti dei Commissari Sportivi (CCSS) inviati da ACI Sport

- b) Il giudizio della Commissione Autostoriche
- c) Le gare titolate saranno selezionate secondo criteri qualitativi sotto indicati e, ove possibile, introducendo un concetto di rotazione per ogni nuovo Campionato:
- Rapporto chilometrico tra percorsi di trasferimento e PS;
 - Qualità dei fondi stradali sterrati delle PS;
 - Gara riservata alle sole vetture storiche;
 - Gare abbinate a Rally moderno, con adeguato livello di attenzione e visibilità per il Rally Storico;
 - Valore storico della manifestazione;
 - Gradimento da parte dei piloti, testimoniato dal numero di iscrizioni nelle edizioni precedenti;
 - PS ripetute non più di tre volte, in particolare per le gare abbinate (storiche + moderne);
 - Chilometraggio totale delle PS: minimo 50 Km.

1.4. Procedura e Requisiti per Titolazione FIA

- 1.4.1. L'Organizzatore che desidera iscrivere la propria competizione al calendario Internazionale della FIA deve inoltrare la relativa richiesta ad ACI Sport con le procedure previste nel RDS previo il parere positivo della Commissione Autostoriche;
- 1.4.2. L'Organizzatore che oltre all'iscrizione di una competizione nel calendario Internazionale, desiderasse candidare la stessa competizione per un titolo FIA, deve farne espressa richiesta e richiedere anche l'invio di un osservatore FIA. Le gare possono essere candidate per un titolo FIA solo se sono già valide per un titolo Nazionale. Tutte le candidature FIA sono subordinate al parere favorevole della Commissione Autostoriche. In caso contrario, la richiesta verrà considerata nulla.

1.5. Concomitanza delle Date

- 1.5.1. I Rally Autostoriche titolati per il CIRTS hanno diritto di precedenza nella definizione del calendario unicamente rispetto alle gare non titolate della loro stessa Zona e devono essere opportunamente distanziati tra loro di almeno tre, ma preferibilmente quattro settimane;
- 1.5.2. ACI Sport si riserva in via eccezionale la facoltà di concedere, per giustificati ed inderogabili motivi, deroghe per minori distanziamenti;
- 1.5.3. In ogni caso il calendario dei rally validi per il CIRTS dovrà prevedere che gli stessi si svolgano in un arco temporale che copra gran parte dell'anno solare, auspicabilmente con inizio del Campionato in periodo non successivo al mese di febbraio, e termine del medesimo in periodo non anteriore al mese di novembre;
- 1.5.4. Ferme le date previste per le gare valide per il Campionati Europeo ed Italiano CIRAS, gli Organizzatori che vorranno mantenere la validità per il CIRTS dovranno adeguarsi alla suddetta ripartizione temporale, scegliendo date compatibili con la stessa. Non saranno consentiti successivi cambi di data;
- 1.5.5. In merito alla scelta delle singole gare valide per il CIRTS, il meccanismo di selezione delle stesse dovrà assicurare che le gare di maggior profilo siano quelle che tali appaiono dalle relazioni redatte da osservatori competenti ed allineati sulla modalità di espressione del loro giudizio, nonché dai giudizi dei Concorrenti;

- 1.5.6. Allo scopo, oltre al rapporto degli osservatori, al termine di ogni gara potrà essere richiesto ad alcuni Concorrenti, estratti a sorte tra gli equipaggi classificati, di compilare un questionario finalizzato ad esprimere il loro giudizio sulla gara stessa;
- 1.5.7. Nella stessa provincia o nell'ambito di province della stessa Zona non sono ammesse concomitanze o effettuazioni di Rally Autostoriche Non Titolati nella settimana che precede e nella settimana che segue un Rally titolato CIRT S salvo specifici accordi tra gli Organizzatori o deroghe stabilite da ACI Sport.

1.6. Abbinamento con Altre Tipologie di Gare

1.6.1. I Rally CIRT S Autostoriche possono essere abbinati esclusivamente:

- Alle manifestazioni della tipologia All-Stars Autostoriche;
- Alla Regolarità Sport Autostoriche;
- Ai Rally per auto Moderne;

1.6.2. Fatte salve le manifestazioni che, organizzate in concomitanza di una gara moderna con la quale eventualmente condividano le medesime PS, abbiano comunque una vita totalmente autonoma (diversi luoghi di partenza di arrivo, diversi luoghi di verifica ecc.), ai fini dell'assegnazione della validità per il Campionato Nazionale CIRT S verrà data preferenza alle gare organizzate per sole Autostoriche.

1.6.3. Non è consentito l'abbinamento ai Rally Ronde ed ai Rally Day;

1.6.4. Il numero massimo di gare su indicate in abbinamento, è stabilito a tre tipologie:

- Es. 1: Rally Autostoriche, Regolarità Sport, All-Stars Autostoriche;
- Es. 2: Rally Autostoriche, Regolarità Sport Rally per auto Moderne.

1.6.5. Nel caso di rally moderni e rally storici abbinati, sia che siano entrambe gare valide per un titolo ACI che non titolate, partono per prime le vetture del rally moderno con un intervallo di tempo ritenuto opportuno dal Direttore di Gara. Fanno eccezione i rally che hanno validità solo per un titolo storico e nessuna validità per il settore moderno in cui partono per prime le auto storiche.

1.6.6. Al fine di garantire lo svolgimento del Rally storico quando le vetture auto storiche partono in coda alle moderne, nel caso in cui una Prova Speciale debba essere interrotta e venga ripristinata entro un'ora dall'orario teorico di partenza della prima vettura auto storiche, il Direttore di gara deve assicurare il regolare svolgimento della Prova Speciale facendo precedere la prima vettura storica da una vettura di servizio e da una vettura apripista. Tale norma deve essere applicata anche nel caso in cui partano in coda le auto moderne.

Il Supervisore della gara moderna opererà anche per la gara storica.

1.6.7. La partenza dell'ultima vettura di ogni Rally dovrà essere seguita lungo il percorso delle PS da una vettura munita di bandiere od altro sistema di segnalazione luminosa di colore verde.

1.7. Iscrizione al Campionato

1.7.1. Registrazione

L'iscrizione è gratuita. I Conducenti che intendono partecipare all'assegnazione dei titoli previsti per il Campionato CIRT S Rally Storici devono registrarsi inviando il modulo di iscrizione (V.all.12) alla Segreteria Commissione Autostoriche c/o Direzione Sport Automobilistico ACI, Via Solferino 32 00185 Roma - fax 06/44702225 - E-mail segreteriaistoriche@aci.it

1.7.2. Termine di iscrizione

Le iscrizioni al Campionato CIRT S dovranno pervenire ad ACI Sport prima dello svolgimento della 3° gara titolata, al fine di permettere l'inserimento dei Concorrenti nelle Classifiche per l'assegnazione dei Titoli.

2. VETTURE AMMESSE

2.1. Classi

Le Classi sono sempre costituite indipendentemente dal numero di Concorrenti verificati in ciascuna di esse; (Vd. All.5 'Elenco vetture ammesse')

2.2. Compilazione Classifiche

- Per la compilazione delle classifiche sarà convenzionalmente utilizzata la lettera "U" come abbreviativo allo scopo di identificare congiuntamente tutte le vetture T/TC/GT/GTS (Gruppo 1/2/3/4) appartenenti al 1° Raggruppamento.
- Ai fini dell'assegnazione dei Titoli le classifiche di gara saranno redatte suddividendo le vetture a 2 Ruote motrici (Trofeo 2RM) dalle vetture a 4 Ruote (Trofeo 4RM) come da "Elenco Vetture Ammesse" (All. 5).

3. TASSE D'ISCRIZIONE ALLE GARE

3.1. Modalità di Iscrizione

- 3.1.1. Il numero massimo di iscrizioni ammissibili non può essere complessivamente superiore a 170 in tutti i Rally, comprese le iscrizioni relative ai Conducenti di Regolarità Sport, e/o dei Trofei di Marca (quando previsti), e/o All-Stars e ai Conducenti stranieri. Nei Rally su più giorni, il numero massimo delle iscrizioni deve essere rispettato nel primo giorno;
- 3.1.2. Le iscrizioni devono essere aperte al massimo 30 giorni prima rispetto alla data d'iscrizione del Rally così come risulta dal calendario sportivo Nazionale pubblicato da ACI Sport. Il conteggio dei giorni deve essere effettuato partendo dalla vigilia della prima data risultante dall'iscrizione a calendario (se ad esempio, il Rally si svolge il 3/4 maggio, il conteggio a ritroso deve partire dal 2 maggio e le iscrizioni possono essere spedite a partire dal 3 aprile) e devono comunque arrivare all'Organizzatore entro il termine di chiusura delle stesse;
- 3.1.3. Le iscrizioni devono essere tenute aperte fino alla data indicata sul RPG. La chiusura delle iscrizioni deve avvenire al più tardi entro le 18.00 del venerdì precedente la data di inizio del Rally;
- 3.1.4. Non sono ammesse iscrizioni condizionate;
- 3.1.5. Prima della sua pubblicazione, l'elenco degli iscritti con i relativi numeri di gara deve essere inviato per il visto di conformità ad ACI Sport/Commissione Auto Storiche almeno 3 giorni prima della data di inizio del Rally. Deve anche essere inviato l'elenco delle iscrizioni nulle con l'indicazione delle ragioni di nullità e di quelle rifiutate;
- 3.1.6. Gli Organizzatori delle gare che nell'edizione precedente hanno raggiunto il numero massimo di iscritti, per l'edizione successiva sono tenuti a chiudere le iscrizioni il venerdì della settimana precedente la gara;

- 3.1.7. Salvo i casi previsti dal presente RDS, nessuna modifica potrà essere apportata alla domanda di iscrizione. È tuttavia permesso al Concorrente, fino alle Verifiche ante gara, sostituire la vettura iscritta con un'altra dello stesso Gruppo e Classe;
- 3.1.8. La sostituzione di un Concorrente dopo la data di chiusura delle iscrizioni è vietata;
- 3.1.9. Un solo membro dell'Equipaggio può essere sostituito:
- Fino al momento delle Verifiche sportive, con l'autorizzazione del Comitato Organizzatore;
 - Dall'inizio delle Verifiche sportive e fino all'esposizione dell'elenco dei partenti con l'autorizzazione dei CCSS.
- 3.1.10. La sostituzione di due membri dell'Equipaggio o del Concorrente è sottoposta all'approvazione di ACI Sport (gare valevoli per titoli Nazionali);
- 3.1.11. I Conduuttori indicati nei moduli di iscrizione non possono essere riserve gli uni per gli altri, fatti salvi i casi dei Conduuttori iscritti dallo stesso Concorrente persona giuridica e dei Conduuttori stranieri iscritti da Concorrenti stranieri;
- 3.1.12. Se, in sede di verifica tecnica ante gara, una vettura dovesse essere stata registrata in un gruppo e/o classe errati, i Commissari Sportivi potranno, su proposta dei Commissari Tecnici, assegnare la predetta vettura al gruppo e/o alla Classe cui realmente appartiene;
- 3.1.13. Con la sottoscrizione del modulo di iscrizione, il Concorrente e i Conduuttori si impegnano (per sé ed i propri mandanti e incaricati) a sottostare alle sole giurisdizioni sportive specificate nel CSI (Codice Sportivo Internazionale) e nelle sue appendici, nonché alle disposizioni del RSN e alle disposizioni del presente RDS, alle disposizioni specifiche del Campionato di riferimento ed alle disposizioni del RPG. Autorizzano inoltre l'utilizzazione e la divulgazione dei dati personali esclusivamente per il perseguimento delle finalità della gara;
- 3.1.14. L'Organizzatore si riserva il diritto di rifiutare l'iscrizione di un Concorrente o di un Conduuttore, ma in questo caso dovrà motivare il rifiuto conformemente alle disposizioni del RSN. Se il rifiuto riguarda un pilota che ha ottenuto punti in uno dei Campionati FIA nei due anni precedenti, l'Organizzatore dovrà inviare alla FIA tramite ACI Sport o ad ACI Sport una relazione dettagliata sui motivi che hanno determinato il rifiuto stesso;
- 3.1.15. Le domande di iscrizione non saranno accettate se non accompagnate dalla tassa di iscrizione (bonifico bancario da sportello oppure online, assegno circolare, vaglia). L'Organizzatore dovrà indicare nel modulo d'iscrizione il codice IBAN;
- 3.1.16. La tassa d'iscrizione sarà interamente rimborsata:
- Ai Concorrenti la cui iscrizione non sia stata accettata
 - Nel caso in cui il Rally non abbia luogo
- 3.1.17. La tassa d'iscrizione può essere parzialmente rimborsata nelle particolari condizioni eventualmente previste dal RPG;
- 3.1.18. In caso di ritiro d'iscrizione da parte del Concorrente la tassa:
- Deve essere restituita nella misura del 50%, se la rinuncia perviene prima della chiusura delle iscrizioni;
 - Non deve essere restituita se invece perviene dopo il termine di chiusura delle iscrizioni.
- 3.1.19. La restituzione delle tasse di iscrizione deve avvenire entro il 15 giorni successivi al Rally.

3.2. Modalità di Spedizione delle Iscrizioni

- 3.2.1. Le domande di iscrizione devono essere spedite all'Organizzatore tramite lettera raccomandata, Corriere o posta elettronica (e-mail) contenenti il modulo di domanda predisposto dall'Organizzatore, oppure una domanda sostitutiva, come previsto dal RSN, debitamente compilata in ogni sua parte e sottoscritta dal Concorrente;
- 3.2.2. All'atto della domanda d'iscrizione, sia per il Concorrente che per i Conducenti, le licenze devono essere in corso di validità e comunque non sottoposte a sanzione disciplinare e/o a sospensione di validità;
- 3.2.3. Le domande inviate per posta devono essere anticipate via fax o posta elettronica contenenti la prova dell'avvenuto pagamento della tassa d'iscrizione;
- 3.2.4. Per consentire all'Organizzatore di programmare, negli stessi orari, le Verifiche delle vetture appartenenti alla stessa squadra di assistenza, nella domanda di iscrizione il Concorrente deve indicare la squadra di assistenza dell'Equipaggio, se ne dispone;
- 3.2.5. Le maggiorazioni a carico dei Concorrenti Persone Giuridiche, o per la mancata accettazione della pubblicità dell'Organizzatore, possono essere versate entro il termine delle Verifiche ante gara;
- 3.2.6. Le domande d'iscrizione anticipate via fax devono essere confermate dal versamento della tassa d'iscrizione, entro il giorno di chiusura delle iscrizioni stesse;
- 3.2.7. Una Scuderia o una associazione sportiva che non sia titolare di licenza di Concorrente Persona Giuridica, può inviare con uno stesso plico o Corriere più domande di iscrizione per conto di Concorrenti associati a condizione che sia titolare di licenza di "Scuderia" in corso di validità, da indicare nella domanda;
- 3.2.8. La mancata osservanza delle disposizioni del presente paragrafo comporta la nullità delle domande d'iscrizione. Sono inoltre da considerare nulle le domande di iscrizione spedite prima della data di apertura delle iscrizioni;
- 3.2.9. La mancata accettazione delle domande di iscrizione per eccedenza rispetto al numero massimo degli iscritti ammessi, ed ogni rifiuto di iscrizione ai sensi del RSN devono essere notificati ai Concorrenti interessati nei modi e nei termini previsti dal RSN.

3.3. Registrazione delle Iscrizioni

- 3.3.1. La selezione per l'accettazione delle singole domande va fatta immediatamente dopo il termine di chiusura delle iscrizioni stesse;
- 3.3.2. Gli Organizzatori sono tenuti a registrare tutte le singole domande di iscrizione (comprese quelle spedite da una Scuderia o associazione sportiva utilizzando una stessa assicurata o Corriere) e ogni altra comunicazione relativa in un protocollo numerato progressivamente secondo la data di arrivo dell'assicurata postale o del Corriere;
- 3.3.3. La documentazione comprovante la data di spedizione delle domande d'iscrizione e la loro data di arrivo deve essere conservata dagli Organizzatori;
- 3.3.4. ACI Sport si riserva di controllare, nei modi e nei termini che riterrà opportuni, il protocollo delle iscrizioni e la relativa documentazione;
- 3.3.5. Gli Organizzatori sono tenuti a comunicare il numero di protocollo al Concorrente interessato che ne faccia richiesta.

3.4. Precedenza delle Iscrizioni

- 3.4.1. Per l'accettazione delle domande di iscrizione vengono fissate le precedenze di cui ai paragrafi successivi, riferite per ciascun Equipaggio, al primo Conduuttore (per "classifica provvisoria" si intende quella redatta fino alla penultima domenica precedente la chiusura delle iscrizioni del Rally interessato);
- 3.4.2. I Conduuttori che hanno maturato una precedenza di iscrizione, e vogliono farla valere, devono far pervenire le loro domande di iscrizione, sotto pena di perdita della precedenza, almeno 10 giorni prima della data di chiusura delle iscrizioni secondo le seguenti modalità:
- a. 1° grado: Prioritari FIA e Conduuttori che si trovano, nella classifica provvisoria assoluta, entro le prime 15 posizioni;
 - b. 2° grado: I Conduuttori che si trovano, nelle classifiche provvisorie di gruppo, entro le prime cinque posizioni,
 - c. 3° grado: gli altri Conduuttori secondo l'ordine progressivo stabilito in base alla data di spedizione della assicurata o Corriere;
- 3.4.3. Nella prima gara titolata dell'anno, si terrà conto delle classifiche finali del Campionato o Trofeo dell'anno precedente;
- 3.4.4. Nella seconda gara titolata dell'anno si terrà conto delle prime 10 posizioni della prima gara titolata e delle prime 10 posizioni della classifica finale del Campionato dell'anno precedente;
- 3.4.5. L'Organizzatore, nel rispetto del numero massimo previsto, ha la facoltà di destinare due posti a invito (wild-card). Le iscrizioni di questi Equipaggi dovranno rispettare le normali regolarità formali di presentazione e pervenire entro la data prevista per la chiusura delle iscrizioni;
- 3.4.6. In caso di domanda di iscrizione in numero superiore a quello previsto dall'Organizzatore, si applicano le disposizioni del successivo Art. 3.5.1.

3.5. Sorteggio

- 3.5.1. Qualora le iscrizioni pervenute nei termini superino il numero massimo previsto dal RPG, fatte salve le iscrizioni dei Conduuttori che godono di una precedenza di cui all'Art. 3.4.2, le restanti verranno sottoposte a sorteggio;
- 3.5.2. L'Organizzatore ha la facoltà indicare nel RPG gli eventuali criteri di proporzionalità numerica con cui sorteggiare gli Equipaggi nell'ambito di ogni gruppo e/o Classe;
- 3.5.3. Il sorteggio dovrà effettuarsi, su richiesta dell'Organizzatore, alla presenza di un rappresentante ACI Sport (con spese a carico dell'Organizzatore) e di rappresentanti dei Concorrenti interessati, il giorno successivo alla chiusura delle iscrizioni;
- 3.5.4. L'Organizzatore è tenuto a rendere noti i risultati del sorteggio non soltanto degli Equipaggi ammessi dal sorteggio, ma anche di quelli esclusi;
- 3.5.5. Se le domande di iscrizione sono state più numerose dei posti disponibili, e per la loro accettazione l'Organizzatore ha dovuto ricorrere al sorteggio o alla selezione per gradi di precedenza, l'eventuale sostituzione del primo Conduuttore con precedenza d'iscrizione o con residenza in zona con un altro Conduuttore senza precedenza di iscrizione, o con residenza fuori zona, comporterà per l'Equipaggio interessato la perdita del diritto d'iscrizione e la non ammissione alla manifestazione.

4. UFFICIALI DI GARA – SICUREZZA – OSSERVATORI

4.1. Ufficiali di Gara (UUG)

- 4.1.1. Sono Ufficiali di Gara (UUG)
 - a. Commissari Sportivi (CCSS)
 - b. Direttore di Gara (DG) e suoi aggiunti
 - c. Commissari Tecnici (CCTT)
 - d. Capi-Posto
 - e. Verificatori Sportivi e Tecnici (CCTT)
 - f. Commissari di Percorso
 - g. Addetto alle Relazioni con i Concorrenti
 - h. Delegato all'Allestimento del Percorso
 - i. Segretario/a di Manifestazione
 - j. Supervisore alla Sicurezza

4.2. Collegio dei Commissari Sportivi (CCSS)

- 4.2.1. Necessitano del CCSS:
 - a. Tutte le gare Titolate
 - b. Le gare per cui si richiede una Titolazione per l'anno successivo
 - c. Le gare Internazionali non Titolate

4.2.2. I Commissari Sportivi dovranno essere in comunicazione permanente con la Direzione di Gara.

4.3. Supervisore alla Sicurezza

- a. Mansioni, attività e procedure

- 4.3.1. Sarà nominato dalla Direzione per lo Sport Automobilistico, sentito il parere della Commissione Autostoriche un Supervisore per ciascun rally della stagione 2019, la cui nomina sarà comunicata all'Organizzatore;
- 4.3.2. I Supervisor sono abilitati a cura della Direzione per lo Sport Automobilistico a seguito del superamento di un corso tecnico e pratico. I Supervisor saranno dotati di licenza rilasciata dalla DSA. Le spese per le missioni del Supervisore (vitto, alloggio e viaggio) per ciascuna gara saranno a carico dell'Organizzatore;
- 4.3.3. Il Supervisore dovrà curare con attenzione l'uso dei mezzi per raggiungere i luoghi dove dovrà svolgere le sue attività che dovrà essere improntato al risparmio dei costi anche in riferimento alla normativa ACI Sport;
- 4.3.4. I Supervisor non possono partecipare come conduttori alle gare a cui sono stati inviati dalla DSA;
- 4.3.5. Almeno 60 giorni prima della gara il Supervisore effettua il sopralluogo, redige e firma il verbale di ispezione che individua indicando le adeguate misure di contenimento mediante prescrizioni che dovranno essere recepite nel piano di sicurezza, redatto in conformità alle modalità prescritte nell'appendice IV^a delle Norme Generali Rally, che l'Organizzatore deve sempre prevedere. All'ispezione Dovranno essere presenti l'Organizzatore, il Direttore di Gara ed Il DAP;
- 4.3.6. Qualora I verbali di collaudo degli enti proprietari delle strade non fossero disponibili, gli stessi dovranno essere forniti al Supervisore in un momento successivo, ma sempre prima dell'approvazione del piano di sicurezza;
- 4.3.7. Almeno 60 giorni prima della gara l'Organizzatore nelle gare titolate e 30 giorni nelle gare non titolate deve inserire nella procedura online:
 1. il RPG completo delle firme
 2. Il piano di sicurezza sottoscritto dal Direttore di Gara, DAP e Organizzatore, che può essere consegnato durante la visita preventiva sotto forma di bozza, dovrà essere integrato dalle eventuali disposizioni degli enti proprietari della strada nonché dalle prescrizioni del Supervisore;
 3. Il Piano di emergenza Sanitario (PES) approvato dal Medico Federale Regionale sarà inviato unitamente al RPG secondo quanto previsto dal Cap. IV° Appendice 8 NG Rally;
- 4.3.8. La consegna definitiva del piano di sicurezza è fissata in 20 giorni prima dell'inizio delle verifiche ante gara del rally via mail o mediante procedura online;
- 4.3.9. Il Supervisore una volta visionato il piano di sicurezza definitivo potrà richiedere all'Organizzatore di modificarlo;
- 4.3.10. Il Piano di Sicurezza sarà valido solo una volta che verrà apposto l'OK da parte del Supervisore.

b. Controllo Formale

- 4.3.11. In caso di sostituzione del Direttore di Gara o del DAP, i subentranti dovranno dichiarare di accettare esplicitamente le disposizioni contenute nel verbale di ispezione predisposto dal Supervisore con apposita dichiarazione che dovrà essere allegata alla circolare informativa emanata che approvi la sostituzione;
- 4.3.12. Qualora gli enti proprietari della strada abbiano indicato delle prescrizioni durante l'iter di rilascio delle relative autorizzazioni dopo i 20 giorni previsti dal comma precedente, le stesse dovranno divenire parte integrante del Piano della Sicurezza, l'introduzione sarà asseverata dal Supervisore mediante verbale suppletivo;

- 4.3.13. Prima della prima riunione del Collegio dei Commissari Sportivi il Supervisore deve verificare che tutte le prescrizioni previste nel Piano di Sicurezza e richieste dallo stesso, siano state riportate anche nelle disposizioni di servizio;
- 4.3.14. Il Supervisore comunicherà al Collegio dei Commissari Sportivi solo le eventuali risultanze negative della verifica effettuata per i dovuti provvedimenti conseguenziali.

c. Controllo pratico.

- 4.3.15. Il Supervisore, durante l'effettuazione della gara dovrà controllare che gli apprestamenti di sicurezza previsti dal Piano di Sicurezza siano stati eseguiti;
- 4.3.16. Nel caso in cui il Supervisore riscontri situazioni di rischio potenziale derivanti da inadempimento rispetto alle prescrizioni o a situazioni ambientali nuove dovrà avvertire la Direzione di gara e gli Apripista successivi per la risoluzione del problema;
- 4.3.17. Qualora dovesse persistere la situazione di rischio potenziale o non sia possibile eliminare lo stesso il Supervisore emetterà parere di diniego allo svolgimento della prova speciale o delle prove speciali comunicandolo anche ai Commissari Sportivi;
- 4.3.18. La decisione e la responsabilità finale sull'effettuazione della/e PS saranno sempre del Direttore di Gara con apposita decisione che dovrà essere presentata ai CC.SS, prima della partenza della prova;
- 4.3.19. Il Supervisore, durante la gara dovrà prendere la partenza sulle Prove speciali, prima del veicolo apripista "00" e in tal senso concorderà l'orario con il Direttore di Gara;
- 4.3.20. Il Supervisore dovrà disporre di una vettura autonoma identificata con una placca riportante la dicitura "Supervisore alla sicurezza ACI Sport", la vettura deve essere dotata di sistema radio collegato con la Direzione di gara, Tracking e camera-car;
- 4.3.21. Il Supervisore redigerà apposito report di ciascuna gara contenente le principali informazioni da inviare alla Direzione per lo Sport Automobilistico.

4.4. Delegato dell'allestimento del percorso (DAP)

- 4.4.1. L'Organizzatore deve designare un Delegato dell'allestimento del percorso, (DAP).
- 4.4.2. Il DAP dovrà verificare l'applicazione del Piano di Sicurezza, la presenza e il corretto posizionamento dei Commissari di percorso e l'allestimento sportivo e di sicurezza della Prova Speciale, comunicando al Direttore di Gara, nel più breve tempo possibile, le proprie osservazioni, per consentirgli di adottare le decisioni che riterrà necessarie. Dovrà inoltre verificare il posizionamento del pubblico al momento del suo transito, comunicando al Direttore di gara eventuali possibili situazioni critiche da far controllare, in via definitiva, agli apripista che seguono;
- 4.4.3. Il DAP svolgerà la propria attività avendo a disposizione una vettura autonoma che precederà il Supervisore ed il primo veicolo apripista (00 o 000) con un distacco stabilito a discrezione del Direttore di Gara. L'identificazione di questa vettura avverrà con l'apposizione di una placca per lato recante la dicitura "Delegato allestimento percorso". Per quanto riguarda la licenza da possedere si rimanda all'appendice "licenze" del RSN.

4.5. Osservatori

- 4.5.1. In tutte le gare vevolte o candidate per un titolo internazionale, l'Osservatore sarà designato dalla FIA;
- 4.5.2. In tutte le gare vevolte o candidate per un titolo Nazionale, il Commissario Sportivo presidente del Collegio valuterà la manifestazione;
- 4.5.3. In casi particolari, la Commissione Autostoriche può incaricare un suo componente ad effettuare una osservazione della gara con spese a carico dell'Organizzatore.

4.6. Delegato ACI Sport

Si rimanda ai RDS

4.7. Delegato FIA alla Sicurezza

Nelle gare vevolvi per un Campionato internazionale la FIA può designare un proprio Delegato alla sicurezza. Le sue funzioni sono stabilite dalla FIA.

4.8. Controllo del percorso e delle PS da parte degli Ufficiali di Gara

4.8.1. I Delegati, gli Osservatori FIA, i Supervisor e i Commissari Sportivi nell'ambito delle loro funzioni, potranno, a loro discrezione controllare le misure tecniche o di sicurezza predisposte sul percorso e sulle Prove Speciali.

4.8.2. Dovranno comunque rispettare le prescrizioni seguenti:

- a. Esporre sul parabrezza della vettura un lasciapassare visibile e riconoscibile fornito dall'Organizzatore;
- b. Il loro ingresso sul percorso delle prove speciali dovrà avvenire almeno 30' prima della partenza dell'ultimo apripista veicolo "0". L'entrata del Delegato alla sicurezza FIA e del Delegato ACI Sport potrà avvenire più tardi;
- c. Se nel corso della loro percorrenza sulla prova speciale, fossero raggiunti dalla vettura "0", dovranno arrestarsi, posteggiare ed attendere il passaggio della vettura scopa prima di proseguire più oltre;
- d. Limitatamente ai rally su asfalto i veicoli apripista, le postazioni intermedie e controlli STOP, le vetture scopa e le vetture dei DAP devono essere dotati di filler;
- e. In tutti i rally la vettura del DAP dovrà obbligatoriamente avere a bordo almeno 5 bandiere rosse da consegnare in caso di necessità.

5. ORGANIZZAZIONE SERVIZIO MEDICO NELLE GARE

In conformità al [RSN Appendice 8](#) Regolamentazione Medica

6. SVOLGIMENTO DELLA MANIFESTAZIONE

6.1. Definizioni

Rally

I Rally sono manifestazioni sportive di regolarità che si svolgono lungo percorsi suddivisi in Settori (tratti di percorso, così come definiti nel presente RDS) in ciascuno dei quali, di norma, sono compresi tratti di regolarità su strade aperte alla circolazione stradale, dove è obbligatorio il rispetto delle norme del Codice della Strada, e PS a velocità libera su tratti chiusi al traffico.

Le prove speciali (PS), potranno essere organizzate esclusivamente su strade chiuse alla circolazione ordinaria, o su circuiti permanenti o semi-permanenti.

La classifica nei Rally è ottenuta sommando i tempi impiegati nelle prove speciali alle penalità per i controlli orari, nonché alle eventuali altre penalità espresse in tempo.

La velocità media di percorrenza non deve superare 50 km/h. nei tratti di trasferimento mentre la velocità media nelle Prove Speciali non deve superare 100 km/h.

Il percorso di un rally comprende tappe, sezioni, settori, prove speciali, riordini, parchi assistenza.

La durata massima può essere di 48 ore per un rally nazionale e di 72 ore per un rally internazionale.

La durata va calcolata dall'inizio delle verifiche ante gara fino all'arrivo della prima vettura; ACISPORT si riserva la facoltà di autorizzare differenti modalità di durata.

La durata massima di guida, per ogni giorno di gara, non può essere superiore alle 12 ore, cui si possono sommare massimo tre ore per eventuali riordini.

La durata di un riordino deve essere compresa tra un minimo di 20' ed un massimo di 180'.

In tutti i rally nazionali e internazionali validi per il CIRTS la lunghezza complessiva delle prove speciali non potrà essere inferiore a 50 Km e superiore a 150 km.

In tutte le tipologie di Rally devono essere previste un numero minimo di due prove speciali, ognuna delle quali può essere ripetuta al massimo tre volte; il numero complessivo delle prove speciali non può essere inferiore a quattro.

Il totale dei Km delle prove speciali, in ogni singola tappa, non può essere superiore al 50% del totale dei Km dell'intero percorso della tappa.

Ogni Rally inizia con le Verifiche amministrative e tecniche, la registrazione degli pneumatici obbligatoria e termina alla scadenza dell'avvenimento più tardivo dei seguenti:

- Termine di presentazione di reclamo, di appello o riunione del Collegio dei Commissari Sportivi;
- Fine delle Verifiche Amministrative e tecniche dopo la gara, effettuate secondo la normativa vigente;
- Fine della premiazione.

Tappa

Ogni parte di un Rally separata da un tempo minimo di sosta prefissato.

Prova speciale (PS)

Tratto di percorso obbligatoriamente chiuso al traffico, compreso tra due Controlli Orari (CO), da percorrersi a velocità cronometrata.

- a. Le prove speciali (PS), potranno essere organizzate esclusivamente su strade chiuse alla circolazione ordinaria, o su circuiti permanenti o semi-permanenti.
- b. La classifica nei Rally è ottenuta sommando i tempi impiegati nelle prove speciali alle penalità per i controlli orari, nonché alle eventuali altre penalità espresse in tempo.
- c. La velocità media di percorrenza non deve superare 50 km/h. nei tratti di trasferimento mentre la velocità media nelle Prove Speciali non deve superare 100 km/h.
- d. Il percorso di un rally comprende tappe, sezioni, settori, prove speciali, riordini, parchi assistenza.
- e. La durata massima può essere di 48 ore per un rally nazionale e di 72 ore per un rally internazionale.
- f. La durata va calcolata dall'inizio delle verifiche ante gara fino all'arrivo della prima vettura; ACI Sport si riserva la facoltà di autorizzare differenti modalità di durata.

Settori

Tratti di percorso compresi tra due CO successivi. Ogni Settore, di lunghezza variabile, può comprendere un solo tratto di percorso in trasferimento, senza PS, oppure una PS ed un tratto di percorso residuo in trasferimento.

Controllo Orario (CO)

I CO hanno lo scopo di delimitare i Settori in cui è suddiviso il percorso di gara e di regolare lo svolgimento del Rally ai fini del rispetto della velocità media prevista dall'Organizzatore, che non potrà mai essere superiore a quella prevista dal C.d.S.

Sezione

Ogni parte del Rally compresa tra:

- a. La partenza del Rally ed il primo Riordino;
- b. Due Riordini successivi;
- c. L'ultimo Riordino e l'arrivo di tappa del Rally.

Riordino

Sosta prevista dall'Organizzatore in regime di Parco Chiuso, con un CO posto all'entrata ed all'uscita, per permettere sia un ritorno all'orario teorico, sia il raggruppamento degli Equipaggi rimasti in gara. Il tempo di sosta potrà essere differente da un Equipaggio all'altro.

Neutralizzazione

Tempo durante il quale gli Equipaggi sono fermati per una qualsiasi ragione dalla DG.

Parco Chiuso (PC)

Zona nella quale nessuna riparazione ed intervento sulla vettura è possibile, salvo i casi espressamente previsti dal RSN, dal presente RDS o dal RPG.

Circolari Informative

Comunicazioni ufficiali scritte, facenti parte integrante del RPG, finalizzate alla sua modifica, interpretazione e integrazione.

Albo ufficiale di Gara

Mezzo attraverso il quale l'Organizzatore ha l'obbligo di notificare ai Concorrenti le decisioni del DG, dei CCSS, le circolari informative, le classifiche, i tempi, le penalità e ogni altra comunicazione ufficiale relativa al Rally.

Ordini di Servizio

L'Organizzatore deve predisporre un ordine di servizio completo e dettagliato relativo a tutte le disposizioni e servizi della manifestazione, designando i capi prova responsabili delle PS che provvederanno, per quanto di loro competenza, alla verifica dell'attuazione di detto ordine di servizio, riferendone al DG onde consentire in tempo utile l'eliminazione di eventuali manchevolezze.

Tabella di Marcia (TdM)

Documento destinato a raccogliere i visti e la registrazione dei tempi nei differenti controlli previsti sul percorso.

Concorrente

- a. È definito Concorrente chi iscrive una vettura ed i suoi relativi Conduuttori ad una competizione;
- b. Oltre alle persone fisiche, possono essere Concorrenti anche le Scuderie, le Case Costruttrici e le altre Persone Giuridiche: le prime devono essere in possesso della licenza di Concorrente Persona Fisica, le altre della licenza internazionale di Concorrente Persona Giuridica, entrambe in corso di validità;
- c. Con l'iscrizione a una gara ciascun Concorrente dichiara per sé e per i propri Conduuttori, mandanti o incaricati, di riconoscere ed accettare le disposizioni della presente Norma Generale, del RDS, del RPG, del Codice FIA e del RSN, impegnandosi a rispettarle e quindi di rinunciare ad adire ad altre autorità per la tutela dei propri diritti e interessi, riconoscendo quale unica giurisdizione competente ACI Sport, salvo il diritto di appello, come previsto dal Codice FIA e dal RSN;
- d. Dichiara altresì di ritenere sollevati il Comitato Organizzatore, l'ACI Sport, l'Ente proprietario o gestore delle strade interessate, tutti gli Automobile Club comunque facenti parte dell'organizzazione, nonché gli Ufficiali di Gara e tutte le persone addette all'organizzazione da ogni responsabilità circa eventuali danni occorsi ad esso Concorrente, suoi Conduuttori, suoi dipendenti o cose, oppure prodotti o causati a terzi o cose da esso Concorrente, suoi Conduuttori e suoi dipendenti.

Equipaggio

Per ciascuna vettura deve essere iscritto un Equipaggio formato da due persone, considerate entrambe Conduuttori. I due Conduuttori, designati dal Concorrente nel modulo d'iscrizione rispettivamente come Primo e Secondo Conduuttore, possono alternarsi alla guida della vettura, e devono essere in possesso della licenza di Conduuttore richiesta per la partecipazione al Rally, nonché della patente di guida, entrambe in corso di validità.

Licenze (Limitazioni)

Si precisa che i titolari di Licenza nazionale 'C' sono abilitati alla guida delle vetture elencate nel presente RDS ad eccezione delle auto appartenenti a seguenti Raggruppamenti/Classi:

- a. Auto Storiche
 - 1º Raggruppamento, periodi E/F/G1, Gr. 1, 2, 3, 4 Cilindrata >2000 cc;
 - 2º Raggruppamento, periodi G2/H1, Gr. 1, 2, 3, 4 Cilindrata >2000 cc;
 - 3º Raggruppamento, periodi H2/I, Gr. 1, 2, 3, 4 Cilindrata >2000 cc;
 - 4º Raggruppamento, periodo J1, Gr. N, A Cilindrata >2000 cc., Gr. B Cilindrata >1600 cc;
 - Categoria J2 (1986-1990), Gr. N/A Cilindrata >2000 cc, Gr. B (tutti).
- b. Per la guida delle auto sopraelencate è necessario essere titolari di licenza C Nazionale/Senior o di licenza Internazionale C/R, C/R Historic o altre Licenze di livello superiore. Informazioni dettagliate sono ottenibili da questo [link](#). (v.agg.2020)

Partenti e Partiti

- a. Sono “partenti” i Conduuttori che, superate le operazioni di verifica ante gara, vengono compresi nell'elenco dei verificati e quindi ammessi alla partenza;
- b. Sono “partiti” i Conduuttori che hanno preso la partenza.

Regolamento Particolare di gara (RPG) - Condizioni di pubblicazione

Il RPG, stampato in formato A5 (formato obbligatorio solo per le gare FIA), deve essere in totale conformità con le prescrizioni elencate nel presente RDS.

6.2. Regolamentazione della Gara

6.2.1. Circolari Informative

Le Circolari Informative sono emesse:

- a. Dagli Organizzatori prima dell'apertura delle iscrizioni. In questo caso esse saranno sottoposte all'approvazione di ACI Sport;
- b. Dagli Organizzatori dopo l'apertura delle iscrizioni e fino all'inizio delle Verifiche ante gara. In questo caso esse saranno sottoposte all'approvazione del Collegio dei CCSS, tranne i casi di variazione dei termini contrattuali e del percorso che devono essere sottoposti all'approvazione, rispettivamente, di ACI Sport e del DG;

6.2.2. Le Circolari Informative devono essere datate, numerate, stampate su carta gialla, pubblicate sull'Albo Ufficiale di gara e comunicate ai Concorrenti o ad uno dei membri dell'Equipaggio.

6.2.3. Comunicati

- a. I Comunicati sono emessi dal Comitato Organizzatore e per esso dalla DG per dare istruzioni e/o informazioni che riguardano lo svolgimento della manifestazione;
- b. I Comunicati non possono interferire con le disposizioni del RPG;
- c. I Comunicati emessi prima dell'inizio delle Verifiche ante gara non devono essere sottoposti all'approvazione di ACI Sport;
- d. I Comunicati emessi dopo l'inizio delle Verifiche ante gara devono essere preventivamente approvati dal Collegio dei CCSS;
- e. I Comunicati devono essere datati, devono avere una numerazione progressiva ed essere stampati su carta di colore differente dalle Circolari Informative; devono essere pubblicati sull'Albo Ufficiale di gara e comunicati ai Concorrenti o ad uno dei membri dell'Equipaggio;
- f. Al momento della presa conoscenza di una Circolare Informativa o di un Comunicato, i Concorrenti o i membri dell'Equipaggio devono rilasciarne ricevuta tramite firma, salvo che ciò non sia materialmente possibile durante lo svolgimento del Rally.

6.2.4. Regolamento particolare di gara (RPG)

Il RPG deve essere in totale conformità con le prescrizioni elencate:

- a. Nel Codice Sportivo Internazionale e nel RSN;
- b. Nel regolamento di settore (RDS);
- c. Nei regolamenti specifici del Campionato di riferimento;
- d. In ogni ulteriore regolamentazione o interpretazione pubblicata da ACI Sport;
- e. Il RPG deve essere redatto utilizzando il Regolamento di Gara tipo predisposto da ACI Sport per tutte le gare, utilizzando i testi pubblicati sul sito di ACI Sport;

- f. Il RPG da approvare, completato in ogni sua parte con allegate la Tabella delle Distanze dei Tempi (TTD) e la planimetria del percorso, dovrà essere inviato ad ACI Sport con il seguente anticipo rispetto alla data di effettuazione della gara stessa:
 - 1. 70 giorni per le gare valevoli per i Campionati Internazionali,
 - 2. 60 giorni per tutte le altre gare.
- g. In caso di mancato rispetto dei termini, all'Organizzatore potrà essere inflitta un'ammenda e la gara potrà essere privata del titolo per l'anno successivo;
- h. Regolamenti delle Serie Ufficiali dovranno essere presentati alla Segreteria della Commissione Rally Autostoriche entro e non oltre il giorno 1° febbraio dell'anno;
- i. Per organizzare una Serie ufficiale di gare occorre essere titolari di licenza di Promoter e presentare il relativo Regolamento prima dell'inizio della Serie, alla Commissione Rally Autostoriche per l'esame e l'approvazione.

6.2.5. Modifiche al RPG

Le disposizioni del RPG possono essere modificate soltanto in conformità al RDS. Tutte le modifiche o disposizioni supplementari saranno pubblicate con Circolari numerate e datate stampate su carta gialla, che faranno parte integrante del RPG.

6.2.6. Applicazione ed interpretazione dei Regolamenti

- a. Il DG è delegato all'applicazione delle disposizioni di gara del presente RDS, delle disposizioni del Campionato di riferimento e del RPG durante la manifestazione. Egli deve informare i CCSS di tutti gli avvenimenti rilevanti che richiedono l'applicazione delle disposizioni del Campionato di riferimento e del RPG;
- b. Ogni reclamo presentato da un Concorrente dovrà essere sottoposto ai CCSS per la decisione, conformemente alle disposizioni del RDS;
- c. I CCSS sono i soli abilitati a prendere una decisione nei casi non previsti dal RPG e dalla regolamentazione generale, previo studio del caso, conformemente alle disposizioni del RSN;
- d. Il primo Conducente, qualora il Concorrente non sia bordo della vettura durante il Rally, ne assume la responsabilità fatto salvo quanto previsto dal RSN in materia di reclami e di appelli;
- e. Ogni comportamento scorretto, fraudolento, antisportivo compiuto dal Concorrente o dai membri dell'Equipaggio sarà giudicato dai CCSS, che potranno infliggere una sanzione fino all'esclusione dalla competizione e proporre il deferimento al Giudice Sportivo.

6.2.7. Prescrizioni di sicurezza per vetture ed equipaggi

- a. È autorizzato il montaggio di protezioni inferiori come previsto dall'Allegato J. (Rif. norme previste per il Gr. N);
- b. È obbligatorio il montaggio di un sistema di estinzione nel vano motore/abitacolo e di un estintore brandeggiabile conforme alle prescrizioni di sicurezza del regolamento tecnico del RDS Autostoriche;
- c. I Conducenti normalmente seduti in assetto di gara, con le cinture di sicurezza allacciate, devono essere in grado di azionare manualmente il sistema di estinzione;
- d. Le vetture iscritte o condotte dai titolari di licenza ACI Sport in aggiunta a quanto già indicato nelle prescrizioni di sicurezza del regolamento tecnico del RDS Autostoriche devono avere a bordo le seguenti dotazioni di sicurezza per tutta la durata del Rally:

- Una lampada a luce bianca/rossa intermittente;
- Un triangolo rosso riflettente che in caso di arresto in PS deve essere collocato in maniera ben visibile almeno 50 metri prima della vettura ferma per preavvertire gli Equipaggi delle vetture che seguono;
- Centine di sicurezza (ROPS) conformi alle prescrizioni dell'Allegato VI al Regolamento Tecnico del RDS Autostoriche;
- I punti del ROPS che possono venire in contatto con i corpi degli occupanti, devono essere protetti con rivestimento resistente al fuoco. Nelle zone in cui i caschi degli occupanti possono venire a contatto con il ROPS, il rivestimento di protezione deve essere conforme alla norma FIA 8857-2001 tipo A (vedi Lista tecnica n. 23 "Imbottitura di protezione delle armature di sicurezza omologata dalla FIA") (All. VI art. 1.2.3.3.3);
- Cinture di sicurezza conformi alle prescrizioni di sicurezza del regolamento tecnico del RDS Autostoriche che in prova speciale devono essere obbligatoriamente allacciate. Ai Conducenti che si presentassero alla partenza di una PS con le cinture non allacciate, la partenza non deve essere data prima che gli stessi abbiano provveduto ad allacciarle;
- Per tutto lo svolgimento dei rally, due taglierini per cinture devono essere a bordo delle vetture e devono essere facilmente accessibili a pilota e navigatore seduti con le cinture allacciate;
- Sedili conformi alle prescrizioni di sicurezza del regolamento tecnico del RDS Autostoriche;
- Para-spruzzi: il loro montaggio è obbligatorio soltanto nel caso in cui il RPG lo autorizzi o lo imponga. Se il RPG ne prevede il montaggio, i para-spruzzi devono essere conformi alle caratteristiche previste dall'Art. 252.7.7 dell'Allegato J.

6.3. Assicurazioni

- 6.3.1. Il premio assicurativo compreso nella tassa d'iscrizione deve garantire al Concorrente almeno la copertura per la RC verso terzi, prevista dalla legge e dalle disposizioni particolari di ACI Sport. La copertura dovrà avere effetto:
- a. Lungo il percorso di gara, e i percorsi Alternativi;
 - b. Lungo i percorsi di servizio indicati nel Service-Book;
 - c. Lungo il percorso di trasferimento all'officina prevista per le Verifiche tecniche post gara.
- 6.3.2. La copertura dovrà avere inizio dal momento in cui la vettura viene presentata alle Verifiche preliminari ante gara e cesserà alla fine del Rally o, in caso di ritiro o di esclusione, al momento dell'arrivo della vettura nella località in cui è allestito il PC di fine tappa o di fine gara. L'ora del ritiro sarà considerata quella della comunicazione o della riconsegna della TdM agli Ufficiali di gara. Nel caso di esclusione, l'ora sarà quella della notifica all'Equipaggio del provvedimento di esclusione;
- 6.3.3. Le vetture di assistenza, anche se munite di appositi contrassegni rilasciati dall'Organizzazione, non verranno considerate in nessun caso come partecipanti al Rally (o come vetture ufficiali dell'Organizzazione). Esse non saranno pertanto coperte dall'assicurazione del Rally e resteranno sotto la sola responsabilità dei loro proprietari;

- 6.3.4. All'Organizzatore è fatto obbligo di sottoscrivere l'assicurazione RC comprensiva della copertura per i terzi trasportati, ivi compreso il navigatore, con lo stesso massimale di garanzia della RC e di assicurare il rischio statico;
- 6.3.5. All'Organizzatore è fatto obbligo di consegnare a tutti gli Equipaggi verificati, perché la possano esibire, se necessario, alle Forze dell'Ordine, un'attestazione che contenga gli estremi della polizza RCT del Comitato Organizzatore, l'indicazione dei rischi coperti e dei massimali, e un richiamo agli articoli D.L. 209/2005 e del C.d.S. che regolano la copertura assicurativa delle vetture in gara;
- 6.3.6. In caso di incidente il Concorrente od un suo rappresentante dovrà farne denuncia per iscritto alla DG al più tardi entro 24 ore;
- 6.3.7. Il comitato Organizzatore deve stipulare tutte le assicurazioni obbligatorie previste in questo RDS.

6.4. Equipaggi

- 6.4.1. L'ammissione di un terzo bordo, salvo il caso di trasporto di un ferito, potrà comportare l'esclusione dalla gara da parte dei CCSS;
- 6.4.2. Il nome del primo Conduttore e del copilota con apposta a fianco la riproduzione della loro bandiera Nazionale dovranno comparire sui due parafanghi anteriori della vettura;
- 6.4.3. I Conduttori costituenti lo stesso Equipaggio devono restare a bordo della vettura per tutta la durata del rally, salvo nei casi espressamente previsti dal RPG e durante le operazioni di controllo, pena l'esclusione dalla manifestazione;
- 6.4.4. Il ritiro di anche un solo membro dell'Equipaggio comporterà l'immediata esclusione da parte del DG. In caso di ritiro l'Equipaggio all'obbligo di darne tempestivamente comunicazione alla DG.
- 6.4.5. Segnalazioni di Sicurezza

Lungo il percorso delle prove speciali devono essere usate le bandiere rosse per segnalare l'arresto della Prova Speciale o della gara e le bandiere gialle per segnalare agli equipaggi in transito una situazione di pericolo. Se l'utilizzazione delle bandiere dovesse rendersi necessaria, la procedura di utilizzazione deve essere la seguente:

- a) le bandiere gialle possono essere date in dotazione a tutte le postazioni dei Commissari di Percorso;
- b) le bandiere rosse devono essere date in dotazione a ogni postazione Radio intermedia;
- c) le bandiere rosse possono essere esposte soltanto su disposizione del Direttore di Gara. La loro esposizione deve interessare tutte le postazioni intermedie precedenti l'incidente o l'interruzione. L'orario della loro esposizione deve essere annotato e comunicato ai Commissari Sportivi a cura del Direttore di Gara;
- d) gli equipaggi ai quali è esposta la bandiera rossa devono immediatamente rallentare la velocità e seguire le istruzioni dei Commissari di Percorso e dei conduttori delle vetture di soccorso o di servizio che dovessero incontrare; il mancato rispetto di queste disposizioni può comportare l'adozione di provvedimenti da parte del Collegio dei Commissari Sportivi fino all'esclusione nonché la richiesta di sospensione della licenza"
- e) agli equipaggi ai quali è esposta la bandiera rossa deve essere assegnato un tempo forfaitario secondo le disposizioni della presente Norma Generale;
- f) nelle Prove Spettacolo possono essere utilizzati sistemi di segnalazione diversi (ad esempio luci lampeggianti) a condizione che tali sistemi siano descritti nel regolamento particolare di gara.

6.5. Nuova Partenza

(dopo un Ritiro nelle Gare che si Svolgono in più Tappe)

- 6.5.1. Qualora l'Organizzatore intenda avvalersi della clausola di rientro in gara, dovrà farne menzione nel RPG e prevedere l'orario limite entro il quale il Concorrente dovrà effettuare la comunicazione al DG;
- 6.5.2. Al Concorrente che non abbia disputato una PS su strada o circuito, e/o che non abbia passato l'ultimo CO della tappa precedente, o che abbia omesso di riportare la vettura in parco chiuso, sarà data la possibilità di rientrare in gara nella tappa successiva. L'ordine di partenza della vettura riammessa sarà a discrezione del DG;
- 6.5.3. Il Concorrente entro l'ora indicata nel RPG oppure, ove prevista, prima dell'inizio della riunione dei CCSS alla fine della Tappa in cui la vettura si è ritirata, deve informare il DG della sua intenzione di ripartire nella Tappa successiva e di voler sottoporre la vettura a verifica.
- 6.5.4. Gli Equipaggi che usufruiscono del rientro in gara saranno classificati nella classifica finale del Rally a condizione di avere percorso almeno il 70% del chilometraggio delle PS previsto nel RPG ed effettivamente disputato;
- 6.5.5. Nessun punteggio sarà acquisito ai fini delle classifiche del Campionato e per l'assegnazione dei Titoli Nazionali
- 6.5.6. Nel caso in cui un Equipaggio si ritiri dopo l'ultima PS di una Tappa, per usufruire del rientro in gara questo sarà considerato come se non avesse effettuato l'ultima PS;
- 6.5.7. Nel caso in cui un Equipaggio venga escluso per superamento del tempo massimo, nel rientro in gara gli verranno conteggiate unicamente le penalità in tempo accumulate precedentemente a quelle che ne hanno provocato l'esclusione. Verranno comunque conteggiate le penalità previste dal presente RDS;
- 6.5.8. Per essere regolarmente classificata ed ottenere il suddetto punteggio, la vettura dovrà terminare regolarmente la Tappa conclusiva ed essere condotta al PC di fine gara dove dovrà rimanere fino alla pubblicazione dei risultati finali ufficiali.

6.6. Luogo di Assistenza e Tempo Concesso

- 6.6.1. Le vetture che non terminano un giorno di gara, come sopra indicato, potranno essere riparate in un luogo prescelto dal Concorrente. Le vetture dovranno comunque essere ricondotte al PC entro un'ora prima dell'ora di partenza prevista. L'accesso al PC sarà operativo fin da 90 minuti prima dell'orario di partenza previsto.

6.7. Verifica delle Vetture Riammesse

- 6.7.1. Le vetture devono conservare il loro originale telaio/carrozzeria ed il blocco motore, così come presentati alle Verifiche tecniche ante gara;
- 6.7.2. Il Concorrente entro l'ora indicata nel RPG oppure, ove prevista, prima dell'inizio della riunione dei CCSS alla fine della giornata in cui la vettura si è ritirata, deve informare il DG della sua intenzione di ripartire il giorno successivo e di voler sottoporre la vettura a verifica;
- 6.7.3. Qualora l'Organizzatore intenda avvalersi della clausola di rientro in gara, dovrà farne menzione nel RPG e prevedere l'orario limite entro il quale il Concorrente dovrà effettuare la comunicazione al DG.

6.8. Penalità previste per il rientro in gara

Per usufruire del rientro in gara sono state previste le seguenti penalità per ogni PS non disputata:

- a. Peggior tempo di classe: al Concorrente sarà assegnato il peggior tempo totale registrato nella tappa in questione nella propria Classe di appartenenza. Nel caso in cui non vi fosse alcun classificato in quella Classe, verrà applicato il peggior tempo rilevato nella Classe immediatamente superiore;
- b. Una penalità di 60 secondi per ogni PS non terminata e/o di PS non disputata;
- c. Le penalità sono assegnate al solo fine di permettere il reinserimento nella Classifica di gara dell'equipaggio ritirato. Nessun punteggio sarà acquisito ai fini delle Classifiche del Campionato e per l'assegnazione dei Titoli Nazionali.

6.9. Percorso, Road-Book, Tabella di Marcia e Documenti Standard

6.9.1. Road-Book (Radar)

- a. Gli Organizzatori dovranno far pervenire ad ACI Sport prima dell'inizio della gara, unitamente all'ordine di servizio, il percorso comprensivo degli eventuali percorsi alternativi in caso di interruzione e di impossibilità di transito in una PS, e di percorsi di servizio;
- b. Ogni Equipaggio riceverà un Road-Book contenente una descrizione dettagliata del percorso obbligatorio da seguire;
- c. Ogni deviazione può comportare l'esclusione della vettura alla fine della tappa a discrezione dei CCSS;
- d. Gli Equipaggi devono seguire esattamente il percorso indicato nel Road-Book, senza lasciare la strada indicata o le aree o zone di assistenza indicate, a meno che i CCSS decidano che ciò sia avvenuto per cause di forza maggiore;
- e. Il Road-Book deve essere conforme a quello standard pubblicato all'Appendice di questo RDS. Deve essere stampato in formato A5 e deve avere all'interno, su fogli piegati e rilegati, i simboli OK e richiesta di soccorso medico (SOS) in formato minimo A4 con l'indicazione del numero di gara della vettura interessata;
- f. Il Road-Book, obbligatorio in tutti i Rally, deve essere disponibile e consegnato gratuitamente ai Concorrenti iscritti (e soltanto ad essi) non prima del giorno che precede quello in cui iniziano le ricognizioni;
- g. In caso di partecipazione di piloti con problemi visivi, il Road-Book deve essere consegnato in formato digitale (pdf, doc ecc.) almeno 7 giorni prima delle ricognizioni.

6.9.2. Tabella di Marcia (TdM)

- a. La TdM deve prevedere una o più pagine per ogni Settore. Specifici spazi saranno previsti a disposizione dei Concorrenti e per i timbri con le firme dedicate ai Controlli di passaggio, se previsti;
- b. Gli Equipaggi devono far registrare il loro passaggio sulla TdM in tutti i posti di controllo indicati e nell'ordine corretto. Qualsiasi infrazione comporterà l'applicazione delle norme da parte del DG e l'Equipaggio sarà escluso alla fine della tappa;
- c. Il tempo imposto per la percorrenza di un Settore dovrà figurare sulla TdM. In caso di interruzione della PS, nella TdM dovrà figurare anche il tempo residuo dal Controllo STOP al CO successivo;
- d. Gli Organizzatori dei Rally Internazionali sono obbligati a predisporre una TdM che comporti una pagina per Settore secondo lo standard FIA. La TdM deve comunque essere sostituita al termine di ogni Sezione;

- e. La TdM dovrà essere a disposizione per ogni richiesta, in particolare a tutti i posti di controllo, dove dovrà essere presentata per il visto e la registrazione dei tempi personalmente da un membro dell'Equipaggio;
- f. Tutte le alterazioni o modifiche riscontrate sulla TdM comporteranno l'esclusione della gara da parte del DG, a meno che esse non siano vistate per l'approvazione dal Commissario responsabile del Posto di Controllo;
- g. L'assenza del visto o firma di un qualsiasi controllo di passaggio (a timbro), o l'assenza della registrazione del tempo ad un qualsiasi CO, oppure la mancata consegna della TdM a tutti i Controlli, siano essi orari, di passaggio, di Riordino o all'Arrivo, comporterà l'esclusione dalla gara dell'Equipaggio da parte del DG;
- h. Soltanto il Cronometrista sarà autorizzato a registrare l'ora sulla TdM, manualmente o per mezzo di un apparecchio stampante;
- i. Ogni divergenza tra gli orari trascritti sulla TdM e sui documenti ufficiali del Rally sarà esaminata dai CCSS che decideranno in merito.

6.10. Targhe del Rally, Numeri di Gara e Pubblicità

L'Organizzatore fornirà gratuitamente ad ogni Equipaggio il seguente materiale, che dovrà essere fissato sulla vettura nel modo prescritto:

6.10.1. Targhe del rally

Una serie di targhe così composta:

- a. Per la parte anteriore una targa di dimensioni massime di cm. 43x21,5 di altezza
- b. Per il lunotto posteriore una targa adesiva trasparente di dimensioni massime cm. 28x5 di altezza. Su questa targa uno spazio di cm 15x8 di altezza sarà riservata al numero di gara.

6.10.2. Pannelli porta numeri

Una serie di dimensioni massime cm. 50x60 di altezza

6.10.3. Numeri di gara

- a. I numeri con larghezza del tratto cm. 5x28 di altezza, devono essere neri su bianco di cm 50x38 di altezza, applicati sui pannelli di cui sopra;
- b. In caso di presenza di Conducenti diversamente abili, i numeri di gara dovranno essere di colore rosso.

6.10.4. Assenza delle targhe e dei numeri di gara

- a. In ogni momento la constatazione dell'assenza o alterazione di un solo pannello portante i numeri di gara o di una sola targa del rally comporterà un'ammenda.
- b. In ogni momento la constatazione dell'assenza contemporanea dei due pannelli portanti numeri di gara e /o delle targhe del rally comporterà l'esclusione.

6.10.5. Obbligo di presentazione vetture con targhe numeri di gara applicati

- a. I numeri e le targhe ufficiali di gara devono essere consegnati al più tardi in sede di controllo dei documenti Sportivi;
- b. I Conducenti hanno l'obbligo di presentarsi alle successive Verifiche tecniche con i numeri delle targhe ufficiali di gara applicati.

6.10.6. Rimozione o copertura dei numeri di gara in caso di ritiro

I Conducenti, al termine della competizione o in caso di ritiro o esclusione, hanno l'obbligo di rimuovere o di coprire i numeri di gara delle vetture.

6.10.7. Pubblicità

Vd. anche [Art. 2.1.9 Regolamento Tecnico Auto Storiche](#). (V.agg.2020)

È permesso ai Concorrenti di apporre liberamente qualsiasi pubblicità sulle loro vetture purché:

- a. Sia permessa dalla legge italiana e dai regolamenti FIA;
- b. Non si presti a portare alcuna offesa (non sia cioè contraria alla morale e al buon costume);
- c. Non sia di natura politica o religiosa;
- d. Non occupi gli spazi riservati alle targhe del rally e dei pannelli dei numeri di gara;
- e. Non impedisca la corretta visuale dell'equipaggio attraverso i vetri.

- 6.10.8. Gli spazi pubblicitari sopra e sotto i numeri di gara e quelli disponibili sulle targhe ufficiali sono riservati alla pubblicità degli Organizzatori. Tale pubblicità obbligatoria non può essere rifiutata dai Concorrenti;
- 6.10.9. Sui pannelli dei numeri di gara, la pubblicità dovrà inserirsi su di una superficie avente una larghezza di cm 50x15 di altezza, o 2 da cm 7 di altezza, in alto e/o in basso dei numeri.
- 6.10.10. La pubblicità dell'Organizzatore dovrà essere indicata sul RPG oppure deve essere comunicata ai Concorrenti iscritti mediante Circolare Informativa entro il termine di chiusura delle iscrizioni. Ogni altra pubblicità proposta dall'Organizzatore non può essere che facoltativa.
- 6.10.11. Il rifiuto della pubblicità dell'Organizzatore indicata nel RPG e comunicata con Circolare Informativa potrà comportare il versamento di un importo massimo pari al doppio della tassa di iscrizione fissata con l'accettazione della pubblicità facoltativa. In ogni caso tale maggiorazione sarà limitata ad un massimo di €2.000,00 (duemila/00).
- 6.10.12. I Concorrenti che accetteranno la pubblicità facoltativa dell'Organizzatore dovranno riservare ad essa gli spazi indicati sul RPG.
- 6.10.13. Nessuna maggiorazione può essere imposta ad un Concorrente per rifiuto di pubblicità facoltativa rappresentante marche di automobili, di pneumatici, di carburanti e lubrificanti.
- 6.10.14. I caratteri delle scritte pubblicitarie devono essere al massimo della stessa dimensione e dello stesso spessore di quelli della denominazione del rally.
- 6.10.15. Oltre i pannelli dei numeri di gara ed alle targhe ufficiali, l'Organizzatore ha inoltre la facoltà di riservare al massimo altri 4 spazi o moduli pubblicitari aventi complessivamente le dimensioni di 1600 cm²;
- 6.10.16. Ogni modulo non deve superare le dimensioni di cm 10x40. La loro posizione è libera, a meno che non sia espressamente vincolata dal RPG;
- 6.10.17. Le infrazioni alle norme sulla pubblicità saranno penalizzate a discrezione dei CCSS;
- 6.10.18. Gli Organizzatori dovranno accettare la collocazione degli Sponsor da parte di ACI Sport;
- 6.10.19. ACI Sport si farà carico di individuare ed installare le posizioni pubblicitarie degli sponsor di ACI Sport secondo gli schemi indicati nel presente RDS;
- 6.10.20. Ogni Organizzatore inoltre dovrà garantire ad ACI Sport lo spazio per la collocazione di due lotti sul materiale prodotto per la promozione del Rally e sulla documentazione ufficiale di gara;
 - A titolo esemplificativo ma non esaustivo: back-drop conferenza stampa, locandine, manifesti, programmi, pass, Road-Book, classifiche e comunicati stampa;
- 6.10.21. ACI Sport si farà carico di individuare ed installare le posizioni pubblicitarie degli sponsor di ACI Sport secondo gli schemi indicati nel presente RDS;
 - A titolo esemplificativo ma non esaustivo: back-drop conferenza stampa, locandine, manifesti, programmi, pass, Road-Book, classifiche e comunicati stampa.

6.11. Norme di Circolazione

6.11.1. Rispetto del Codice della Strada (CdS)

- a. Durante la durata della manifestazione, gli Equipaggi devono obbligatoriamente attenersi alle norme del CdS
- b. Prima infrazione: in conformità al RSN;
- c. Seconda infrazione: 5 minuti di penalità;
- d. Terza infrazione: esclusione dalla gara applicata dai CCSS.

6.11.2. In caso di infrazione alle norme di circolazione, gli Agenti o Funzionari, constatata l'infrazione, dovranno contestarla ai Conduuttori con i mezzi abituali a disposizione.

6.11.3. Notifica delle infrazioni stradali agli Organizzatori

- a. Nel caso in cui gli Agenti non vogliano o non possano fermare la vettura per la contestazione, essi potranno chiedere l'applicazione delle penalizzazioni previste dal RPG, a condizione che la notifica dell'infrazione pervenga in forma ufficiale, per iscritto, entro il termine previsto per l'esposizione della classifica;
- b. Alla fine dell'infrazione precisata, i fatti comprovati non siano suscettibili di interpretazioni diverse.

6.11.4. Divieto di rimorchiare, trasportare, spingere le vetture durante la gara

- a. È vietato rimorchiare, trasportare o spingere le vetture Concorrenti ad eccezione dei casi in cui tali manovre siano necessarie per rimettere la vettura sulla carreggiata o per liberare la strada;
- b. Ogni infrazione può comportare una penalità alla discrezione dei CCSS che può arrivare fino all'esclusione.

6.12. Comportamenti Ostruzionistici e Antisportivi (Divieto)

È vietato agli Equipaggi sotto pena di una sanzione inflitta secondo le disposizioni del RDS bloccare intenzionalmente il passaggio delle vetture partecipanti o impedirne il sorpasso, e comportarsi in modo generalmente antisportivo.

6.13. Assistenza (Condizioni Generali)

È definita assistenza ogni intervento, lavoro, rifornimento di liquidi o solidi effettuato su di una vettura Concorrente, salvo le limitazioni di cui al presente RDS.

6.13.1. Durante lo svolgimento del Rally, l'assistenza ad una vettura Concorrente può essere effettuata:

- a. All'interno dei Parchi Assistenza;
- b. Lungo tutto il percorso di gara, ad eccezione dei tratti individuati dall'Organizzatore, da segnalare preventivamente al Supervisore in fase di sopralluogo, da riportare sul R.P.G., la Tabella Tempi e distanze e sul Road-Book come "assistenza vietata", quali a titolo di esempio:
 - Tratti di percorso particolarmente tortuosi e/o disagiati (es. ampiezza della carreggiata inferiore ai 4 metri, centri abitati con strettoie, di difficile accesso per i veicoli di assistenza, ecc.)
 - Il tratto di percorso immediatamente precedente e successivo (C.O.) al Parco Assistenza;
- c. I veicoli dell'assistenza non sono autorizzati a parcheggiare od intervenire ad una distanza inferiore a 1000 metri da un posto di controllo;

- d. Nessun veicolo dell'assistenza potrà circolare sul percorso delle PS o in ogni altra area identificata come vietata dall'Organizzazione, pena una sanzione che potrà arrivare all'esclusione del Concorrente.
- 6.13.2. Le assistenze ed il rifornimento di benzina sono liberi durante tutta la gara, salvo i casi espressamente indicati dal RPG.
- 6.13.3. È obbligatorio in tutte le gare di Campionato Italiano l'inserimento di almeno un Parco Assistenza per ogni Tappa di gara, possibilmente ubicato in un tratto di percorso baricentrico rispetto alla zona di svolgimento del rally;
- 6.13.4. Il Parco Assistenza dovrà avere le caratteristiche descritte nel documento allegato (vd. All.9).
- 6.13.5. Dell'osservanza di quanto qui raccomandato dovrà essere dato conto nel rapporto ispettivo.
- 6.13.6. L'Organizzatore dovrà inoltrare alla Segreteria AS, unitamente al RPG, adeguata documentazione che evidenzia dettagliatamente le zone di percorso in cui l'assistenza dei veicoli è autorizzata ed i tratti in cui è vietata.
- 6.14. Sistema di Localizzazione delle Vetture (Tracking System)
- a. In tutti i Rally storici, siano essi abbinati o meno ai Rally per auto Moderne titolati, è obbligatoria l'adozione di tale sistema di localizzazione per tutte le vetture in gara, esclusivamente con finalità di ausilio alla DG. Il sistema fornirà la localizzazione dei veicoli durante lo svolgimento di ogni PS e la rilevazione del sussistere di condizioni di pericolo per gli Equipaggi. Garantirà inoltre la localizzazione delle vetture anche nel corso dei trasferimenti che i Concorrenti devono percorrere attenendosi scrupolosamente al tracciato indicato dall'Organizzatore, individuando eventuali scostamenti tra il percorso di gara e la posizione della vettura;
- b. Il sistema potrà inoltre essere utilizzato per il controllo del comportamento di guida ed il rispetto del Codice della Strada da parte dei Concorrenti nei tratti di trasferimento;
- c. Eventuali comportamenti non conformi alle norme del CdS saranno segnalate al CCSS che, a seconda della loro gravità, provvederà ad applicare le sanzioni previste di cui all'art. 6.11 Norme di circolazione (TRZ e CIRAS);
- d. Le modalità di effettuazione del sistema di localizzazione delle vetture in gara sono specificate, con apposita comunicazione, nel sito di ACI Sport.
- 6.15. Ricognizioni
- 6.15.1. Per le ricognizioni devono essere utilizzate vetture strettamente di serie, senza alcun allestimento da gara.
- 6.15.2. Ricognizioni autorizzate e ricognizioni vietate
- a. Le ricognizioni sul percorso delle PS sono vietate una volta avvenuta la pubblicazione, con qualsiasi mezzo di comunicazione, dell'itinerario e del RPG;
- b. È considerata ricognizione la sola presenza di un Conduttore sul percorso delle PS;
- c. Nel periodo antecedente la partenza del Rally l'Organizzatore dovrà pubblicare sul RPG il programma e le restrizioni per le ricognizioni;
- d. Ogni ricognizione effettuata al di fuori dei giorni e degli orari fissati dagli Organizzatori è considerata un'infrazione molto grave che verrà segnalata al DG che potrà applicare le penalità previste dal RSN;
- e. In nessun caso gli Equipaggi potranno percorrere le PS in senso contrario a quello di gara;

f. Durante ogni passaggio in una PS, solo l'Equipaggio è consentito a bordo della vettura.

6.15.3. Svolgimento e durata delle ricognizioni

- a. Trattandosi di ricognizione, e non di prove, durante le stesse dovrà essere rispettato integralmente il C.d.S;
- b. Le vetture da ricognizione devono essere coperte dall'assicurazione prevista dalla Legge, nessuna responsabilità potrà essere addossata agli Organizzatori;
- c. Le ricognizioni dovranno essere effettuate alle seguenti condizioni:
 - Ogni Concorrente potrà effettuare un numero massimo di 3 (tre) passaggi per PS; il numero di tre passaggi per PS non è un obbligo: un Equipaggio può anche effettuarne di meno;
 - Nel caso in cui la struttura della gara lo consenta, le ricognizioni e le Verifiche potranno essere effettuate nella medesima giornata;
 - I percorsi delle PS ripetute, anche parzialmente, devono essere considerati una volta sola (se ad es. una PS è ripetuta due volte, il numero massimo di passaggi che un Equipaggio può effettuare in ricognizione non è di sei, ma di tre). Eventuali casi particolari saranno valutati di volta in volta dalla commissione Rally Autostoriche;
- d. L'Organizzatore dovrà stabilire gli orari di ricognizione per una durata massima di 12 ore per giornata. Le ricognizioni dovranno essere effettuate in ogni caso solo dopo la consegna del Road-Book e il ritiro della scheda di ricognizione da parte dei Concorrenti regolarmente iscritti;
- e. Sono vietate le vetture staffetta che precedono quelle di ricognizione e collegamenti radio sulle vetture in ricognizione.

6.15.4. Scheda di ricognizione

La scheda conforme al modello riprodotto, dovrà essere applicata all'interno della vettura per le ricognizioni, in modo ben visibile dall'esterno e deve trovarsi sempre a bordo per essere esibita ad ogni richiesta degli ufficiali di gara. Almeno un componente dell'Equipaggio iscritto dovrà trovarsi a bordo della vettura. A bordo della vettura potranno essere presenti al massimo due persone. La mancanza della scheda a bordo o la presenza di un numero di persone superiore a due comporterà un'ammenda di €300,00 (trecento/00). La manomissione della scheda comporterà la non ammissione alla gara.

6.15.5. Controlli durante le Ricognizioni

- a. Gli Organizzatori devono farsi carico di disporre adeguati controlli sulle ricognizioni. In particolare, devono concordare con le Autorità Amministrative locali i controlli lungo il percorso sia nei giorni di ricognizione indicati nel RPG, sia nei giorni precedenti la manifestazione anche prima della consegna del Road-Book, devono fornire assistenza al personale delle Forze dell'Ordine preposte, devono comunicare loro i nominativi degli iscritti e richiedere la segnalazione alla DG di eventuali infrazioni alle norme di comportamento previste dal C.d.S.;
- b. Il controllo delle violazioni delle disposizioni sulle ricognizioni e le relative segnalazioni alla DG possono essere effettuati, oltre che dagli ufficiali di gara designati, anche dal personale preposto al controllo e ho alla tutela delle aree toccate dalla gara e da altri soggetti incaricati ufficialmente e per iscritto dall'Organizzatore che deve darne pubblicità mediante Circolare Informativa e comunicazione ad ACI Sport. Le segnalazioni saranno prese in considerazione per l'adozione delle sanzioni disciplinari previste;

- c. Agli Organizzatori e ai DG è fatto obbligo di allegare all'incartamento di chiusura una relazione dettagliata e documentata sui controlli che sono stati disposti ed effettuati: ordini di servizio, modalità e orari di svolgimento, rapporti degli incaricati, risultati, provvedimenti adottati e quant'altro;
- d. Il Presidente del Collegio dei CCSS devono verificare se e come tali controlli sono stati effettuati e con quali esiti, mentre gli Organizzatori devono darne notizia e valutazione nei loro rapporti. In sede di valutazione della gara, ai fini dell'assegnazione della validità Nazionali, si terrà conto anche dei controlli effettuati sulle ricognizioni;
- e. I regolamenti dei Trofei di Marca devono prevedere, oltre alle sanzioni previste da ACI Sport, anche l'esclusione immediata dai Trofei stessi dei Conduuttori che violano le disposizioni sulle ricognizioni. ACI Sport si riserva di effettuare con propri incaricati controlli a campione sulle ricognizioni.

6.15.6. Sanzioni

- a. I Conduuttori segnalati per aver commesso un'infrazione alla regolamentazione delle ricognizioni devono essere sanzionati dal DG come indicato nel prospetto dettagliato all'Allegato 4 Sanzioni
- b. Nelle tipologie delle infrazioni 1) e 2) sono comprese anche le infrazioni commesse dai Conduuttori non iscritti alla gara;
- c. I reclami contro le sanzioni per violazione della regolamentazione delle ricognizioni devono essere presentati al DG o a un suo incaricato nei 30' successivi alla notifica del provvedimento ed esaminati dal Collegio dei CCSS entro il termine di chiusura delle verifiche ante-gara;
- d. In caso di recidiva e nei casi più gravi i Conduuttori, con Decisione dei CCSS non saranno ammessi alla partenza e saranno deferiti al Giudice Sportivo per l'adozione del provvedimento della sospensione delle licenze;
- e. Le ammende comminate per violazione delle norme relative alle ricognizioni dovranno essere versate all'Organizzatore, che le incamererà a titolo di rimborso per il servizio di controllo svolto, prima della partenza della gara, pena la non ammissione alla stessa e la richiesta di deferimento al Giudice Sportivo da parte del Collegio dei CCSS.

6.15.7. Test con vetture da gara

Shake down

- a. Possono prendere parte allo shake-down soltanto i Concorrenti e i Conduuttori che hanno effettuato le Verifiche sportive e tecniche ante gara;
- b. Gli Organizzatori hanno la facoltà di prevedere almeno un test per le vetture da gara. Anche in questo caso, la tassa di iscrizione dei Conduuttori interessati potrà essere maggiorata fino a €155,00 (Cento cinquantacinque/00);
- c. Nelle gare dove lo shake-down è facoltativo, i Concorrenti possono aderire anche dopo la chiusura delle iscrizioni;
- d. Il percorso deve avere una lunghezza massima di 3 km, deve essere chiuso al traffico e deve essere organizzato come una PS (medici, ambulanza, carro attrezzi, Commissari, collegamenti ecc.) È possibile prevedere lo shake-down su tratti di strada utilizzati per le PS del Rally, a condizione che non vengano interessati dal trasferimento ulteriori tratti di PS;

- e. La polizza RCT del Comitato Organizzatore deve coprire anche i rischi derivanti dallo svolgimento di test con vetture da gara. In alternativa deve essere stipulata, con gli stessi massimali una apposita polizza RCT;
- f. Il RPG deve precisare che soltanto ai Concorrenti verificati è consentito di effettuare test con vetture da gara, e indicare esattamente il percorso, gli orari di svolgimento e il contributo che i Concorrenti interessati devono versare;
- g. I Conducenti interessati devono effettuare il test utilizzando soltanto il percorso predisposto dall'Organizzatore, indossando l'abbigliamento protettivo omologato secondo le norme FIA ed un casco omologato secondo le norme FIA, unitamente al dispositivo di ritenzione della testa e relativi dispositivi di sicurezza (obbligatorio per le sole vetture appartenenti al 4° Raggruppamento - Periodo J);
- h. Durante l'effettuazione dei test con vetture da gara è obbligatoria la presenza di un'ambulanza di rianimazione completa di Equipaggio con a bordo un medico esperto in manovre rianimatorie.

6.15.8. Test vetture non compresi nei programmi di gara

I test di vetture non compresi nei programmi di gara, non essendo manifestazione sportiva agonistica, non sono soggetti ad autorizzazione di ACI Sport. Essi potranno essere effettuati solamente su espressa autorizzazione delle componenti delle pubbliche autorità e sono soggetti alle prescrizioni seguenti:

- a. I test non compresi nei programmi di gara possono essere organizzati soltanto da titolari di Licenza di Organizzatore o di Costruttore ACI Sport in corso di validità, o dai team titolari di Licenza che rappresentino ufficialmente una Casa automobilistica costruttrice
- b. Ad ogni turno di test potranno partecipare un numero massimo di 6 vetture
- c. Ogni turno di test potrà avere una durata massima di 3 ore
- d. Per ogni giornata di test potranno essere effettuati un massimo di 4 turni
- e. I Conducenti dovranno essere in possesso di Licenza ACI Sport in corso di validità, adeguata alla vettura utilizzata
- f. A partire dal momento in cui verrà reso pubblico -con qualunque mezzo di comunicazione- il percorso di una gara, non è consentito effettuare sull'intero percorso pubblicato alcun test di vetture che non sia quello previsto nel programma della gara medesima;
- g. Qualsiasi infrazione a detta norma comporterà automaticamente l'esclusione dalla gara del Concorrente e dell'Equipaggio interessato;
- h. La comunicazione dell'effettuazione dei test deve pervenire alla Segreteria della Commissione Rally Autostoriche almeno 10 giorni prima del loro svolgimento, e recare il preliminare parere del Delegato Regionale ACI Sport competente per territorio;
- i. Dovranno essere garantite le misure di sicurezza mediche e tecniche così come previste per le PS;
- j. Deve essere prevista la copertura assicurativa rispettando i massimali dei Rally;
- k. ACI Sport potrà disporre controlli sulla regolarità dei test e sul rispetto delle presenti norme;
- l. I licenziati che contravverranno alla presente disposizione verranno deferiti alla Procura Federale per le opportune sanzioni.

6.15.9. Test Pneumatici

A partire dal momento in cui verrà reso pubblico con qualunque mezzo di comunicazione il percorso di una gara non è consentito effettuare sull'intero percorso pubblicato alcun test di

pneumatici che non sia quello previsto nel programma della gara medesima. Qualsiasi infrazione a detta norma comporterà l'esclusione dalla gara del Concorrente e dell'Equipaggio interessato.

6.15.10. Le vetture apripista (ricognitori) dei Concorrenti sono vietate.

6.16. Verifiche Amministrative e Tecniche

6.16.1. Verifiche prima della partenza e durante la gara:

- a. Ogni Equipaggio partecipante al Rally dovrà presentarsi al completo con la propria vettura alle Verifiche amministrative e tecniche previste conformemente alle disposizioni del RDS. L'Organizzatore potrà provvedere turni di verifica inserendo nello stesso turno gli Equipaggi iscritti da uno stesso Concorrente persona giuridica o appartenenti ad una stessa squadra di assistenza. I turni e gli orari delle Verifiche ante gara devono essere rigorosamente osservati;
- b. Le Verifiche sportive ante gara potranno essere precedute, a discrezione dell'Organizzatore, da un controllo preliminare dei documenti di iscrizione e dei documenti sportivi, da effettuare in sede di consegna del Road-Book;
- c. In sede di verifica sportiva ante gara i Conducenti dovranno firmare un impegno di indossare, durante l'effettuazione delle PS, l'abbigliamento protettivo omologato secondo le norme FIA ed un casco omologato secondo le norme FIA, unitamente al dispositivo di ritenzione della testa e relativi dispositivi di sicurezza;(obbligatorio per le sole vetture appartenenti al 4° Raggruppamento - Periodo J);
- d. In sede di verifica tecnica ante gara i Commissari tecnici provvederanno al controllo del corretto posizionamento e della conformità delle cinture e degli attacchi delle stesse, del sedile, dell'ancoraggio del dispositivo di ritenzione della testa sul casco (ove obbligatorio) , del casco stesso e dell'abbigliamento ignifugo.

6.16.2. Identificazione dell'Equipaggio

- a. Ogni Conducente dovrà fornire due foto-tessera recenti da centimetri 4x4. In sede di verifica ante gara una delle foto sarà applicata alla scheda d'identità dell'Equipaggio che dovrà essere esposta all'interno del vetro posteriore laterale, lato primo Conducente, durante tutta la gara;
- b. La scheda d'identità dovrà essere visibile dall'esterno.

6.16.3. Identificazione della vettura

- a. Il controllo della rispondenza del numero del telaio della vettura con il numero indicato nell'HTP e il libretto di circolazione. Il telaio ed il monoblocco potranno in ogni momento essere identificati mediante applicazione di sigilli, piombi o di altri mezzi di identificazione;
- b. In ogni momento, durante la gara, potranno essere effettuate verifiche supplementari a riguardo sia dei componenti dell'Equipaggio che della vettura. Il Concorrente è responsabile in ogni momento della gara, pena l'esclusione su decisione dei CCSS, della conformità tecnica della propria vettura;
- c. Nel caso di apposizione di sigilli o piombi, ricade sotto l'esclusiva responsabilità dell'Equipaggio mantenere gli stessi intatti fino alla fine del Rally (non potendosi poi successivamente eccepire sulla loro mancata o erronea apposizione o sulla loro rottura). In caso di mancanza (o di rottura) di tali contrassegni la vettura sarà esclusa dal Rally su decisione dei CCSS;
- d. Dopo ogni controllo spetta agli Equipaggi ricollocare a dovere tutti gli elementi della vettura sottoposti a verifica e accertarsi che ciò sia stato fatto (non potendosi far ricadere su terzi alcuna responsabilità in merito);
- e. Ogni frode constatata, ed in particolare il fatto di presentare come originali ed intatti i sigilli, i piombi e/o i contrassegni utilizzati, comporterà l'esclusione dell'Equipaggio dalla gara con

decisione del Collegio dei CCSS, che avrà la facoltà di richiedere il deferimento al Giudice Sportivo.

6.17. Verifiche Finali

- 6.17.1. All'arrivo finale ciascun Equipaggio condurrà la propria vettura nel PC. All'interno dello stesso avrà luogo un rapido controllo per verificare:
 - a. La conformità della vettura con quella presentata alle Verifiche ante gara;
 - b. Se esiste la necessità di infliggere una delle penalizzazioni previste.
- 6.17.2. L'assenza di uno dei sigilli di identificazione eventualmente apposti, previsti dal Regolamento Tecnico del presente RDS, comporterà l'esclusione.
- 6.17.3. Verifiche tecniche complete comportanti lo smontaggio di parti della vettura potranno essere effettuate a discrezione dei Commissari o del giudice, d'ufficio, o a seguito di reclamo o su segnalazione del DG in conformità alle prescrizioni del RDS.
- 6.17.4. L'elenco delle vetture da sottoporre a verifica tecnica d'ufficio deve essere esposto sull'Albo Ufficiale di Gara all'orario indicato nel programma. I Concorrenti hanno l'obbligo di farsi parte diligente per prendere visione di tale elenco e di mettere immediatamente a disposizione la vettura perché la stessa possa essere trasferita nella località sede delle Verifiche.
- 6.17.5. Un ritardo superiore a quanto stabilito dai CCSS corrisponde a un rifiuto e quindi comporta una sanzione che potrà arrivare fino all'esclusione dalla classifica, su decisione del Collegio dei CCSS. Alle Verifiche tecniche può assistere soltanto il Concorrente o altra persona dallo stesso delegata. Uno dei Conduuttori della vettura può rappresentare il Concorrente anche senza delega scritta.

6.18. Partenze (APRIPISTA)

- 6.18.1. Almeno due ore prima della partenza nelle gare Internazionali e un'ora prima delle gare Nazionali, dovrà essere esposto sull'albo ufficiale di gara l'elenco delle vetture verificate e ammesse alla gara con l'ora effettiva di partenza.
- 6.18.2. Allineamento/Parco Partenze
Prima della partenza gli Organizzatori potranno raggruppare tutte le vetture ammesse in una zona di partenza alle condizioni indicate sul RPG. In questo caso per l'arrivo in ritardo rispetto all'ora indicata potrà essere applicata esclusivamente una penalità in denaro come specificato sul RPG. Nel Parco Partenze vige il regime di PC.
- 6.18.3. Partenza e nuova partenza
 - a. L'Equipaggio è autorizzato ad entrare nel PC di partenza 10 minuti prima della sua ora di partenza;
 - b. L'ora esatta di partenza figura sulla TdM di ciascun Equipaggio;
 - c. Ogni ritardo imputabile all'Equipaggio nella presentazione alla partenza del Rally, o di una Tappa o di una Sezione, sarà penalizzato in ragione di 10" per ogni minuto o frazione di minuto di ritardo. Un ritardo superiore a 15 minuti comporterà la non ammissione alla partenza;
 - d. Agli Equipaggi che si presenteranno in ritardo, sempre nel limite massimo di 15 minuti alla partenza di un Rally, di una Tappa o di una Sezione verrà assegnata l'ora reale di partenza sulla TdM.
- 6.18.4. L'ordine iniziale di partenza, stabilito secondo le norme del Campionato di riferimento, non potrà essere cambiato se non dopo l'effettuazione di almeno il 10% del chilometraggio totale delle PS.

- 6.18.5. Per le Tappe seguenti l'ordine di partenza sarà determinato in funzione della classifica provvisoria determinatasi alla fine della Tappa precedente e sarà affisso sull'Albo Ufficiale di Gara all'ora indicata sul programma del RPG.
- 6.18.6. Ad ogni vettura dovrà essere assegnato un orario di partenza che non potrà essere modificato nemmeno se a causa di ritiri dovesse verificarsi tra due vetture successive un intervallo diverso da quello previsto.
- 6.18.7. Nel caso di nuova partenza dopo un ritiro nelle gare che si svolgono in più giornate vedi Art. 6.17.3
- 6.18.8. Ordine di partenza
- Ai fini dell'assegnazione dei numeri di gara e dell'ordine di partenza, dovranno essere preventivamente considerati i seguenti criteri di priorità:
 - Piloti prioritari "A", ACI Sport
 - Vincitori 2°/3°/4° Raggruppamento-nella edizione precedente della gara
 - Piloti prioritari "B", ACI Sport
 - Vincitori 1° Raggruppamento nella edizione precedente della gara
 - Ai fini dell'assegnazione dei numeri di gara e dell'ordine di partenza, tutte le priorità ACI Sport decadono, gara per gara, in caso di utilizzo di vetture delle seguenti Classi:
 - 1° Raggruppamento: TC-GTS Classi 1000-1300-1600
 - 2° e 3° Raggruppamento: T-GT Classi 1000-1150-1300-1600-2000
 - 2° e 3° Raggruppamento: TC-GTS Classi 1000-1150-1300-1600
 - L'Organizzatore potrà posizionare a sua discrezione tutti questi piloti, fermo restando la precedenza attribuita sulla base delle prestazioni delle vetture;
 - Gli Organizzatori sono tenuti a fornire alla Commissione AS il cronologico degli iscritti contestualmente alla data di chiusura delle iscrizioni e unitamente ad una proposta (bozza) di ordine di partenza;
 - La pubblicazione dell'ordine di partenza dovrà essere tassativamente preceduta dal visto di conformità da parte della Commissione, che sarà rilasciato entro 48 ore dalla ricezione del cronologico.
 - I Conducenti che all'epoca hanno gareggiato in Squadre Ufficiali o che sono stati vincitori di Titoli Nazionali e/o Internazionali sono inseriti gara per gara dagli Organizzatori, in funzione delle prestazioni delle vetture utilizzate, tra i piloti prioritari "A" ACI Sport o tra i piloti prioritari "B" ACI Sport.
- 6.18.9. Elenco dei Piloti Prioritari
- L'inserimento negli elenchi ACI Sport avverrà, per i piloti con licenza ACI Sport o FAMS, con le seguenti modalità:
 - Vincitori Trofei Nazionali 2°/3°/4° Raggruppamento: prioritari A ACI Sport
 - Vincitori Camp. Europeo 2°/3°/4° Raggruppamento: prioritari A ACI Sport
 - Vincitori Trofeo Nazionale 1° Raggruppamento: prioritari B ACI Sport
 - I riferimenti sono relativi, per i titoli, ai risultati conseguiti nell'anno precedente; per le vittorie nelle gare Titolate ai risultati conseguiti sia nell'anno precedente che in quello in corso;
 - I primi elenchi Piloti Prioritari verranno pubblicati a inizio anno;
 - Dopo il primo anno i piloti che escono dall'elenco di priorità "A" ACI Sport sono assegnati all'elenco di priorità "B";

- e. ACI Sport si riserva, con valutazione discrezionale, d'inserire d'ufficio nei propri elenchi piloti con rilevante capacità agonistica e piloti che stiano ottenendo rilevanti risultati agonistici nelle gare Titolate dell'anno in corso;
- f. La cancellazione avviene d'ufficio trascorso un anno successivo a quello di inserimento nell'elenco di priorità "B" se non si sono verificate le modalità su indicate;
- g. Per i quattro vincitori dei Titoli Nazionali di Raggruppamento la cancellazione avviene d'ufficio trascorsi due anni successivi a quello di inserimento.

6.18.10. Intervallo tra le partenze

- a. La partenza del Rally e di ogni Tappa successiva verrà prevista con 1' di distanza tra una vettura e l'altra, salvo diversamente specificato nel RPG. Ai Conducenti prioritari FIA ed ACI Sport 'A' sarà dato un intervallo di 2' che potrà essere esteso a tutti gli altri Conducenti in relazione alla disponibilità oraria del programma;
- b. Questo intervallo dovrà essere e rimanere lo stesso per tutte le vetture Concorrenti, salvo una differente regolamentazione prevista nel regolamento specifico di un Campionato o almeno di una specifica deroga prevista da ACI Sport;
- c. Dopo la partenza dei piloti prioritari, la gestione degli intervalli tra le partenze di due Classi successive è lasciata alla discrezione del DG.

6.19. Procedure per il funzionamento dei Controlli

6.19.1. Disposizioni Generali

- a. Tutti i Controlli, vale a dire i Controlli a Timbro ed Orari, partenze d'arrivo di PS, Controlli di Riordino e Neutralizzazione, saranno indicati a mezzo di cartelli standard approvati dalla FIA;
- b. L'inizio della zona di Controllo sarà segnalato con un cartello di preavviso di colore giallo ad una distanza di non meno di 25 m, il posto di Controllo sarà segnalato da un cartello identico di colore rosso. La fine della zona di Controllo, circa 25 m più avanti, sarà segnalata con un cartello finale di colore beige con tre strisce nere trasversali;
- c. Tutte le zone di Controllo, cioè la zona compresa tra il primo cartello giallo di preavviso e il cartello finale beige con tre strisce nere trasversali, sono considerate sotto regime di PC e nessuna riparazione o assistenza può essere effettuata all'interno della zona di Controllo;
- d. La durata della sosta nella zona di Controllo non potrà superare il tempo strettamente necessario all'effettuazione delle operazioni di Controllo;
- e. L'ora ideale di transito è sotto la sola responsabilità degli Equipaggi, che potranno comunque consultare l'ora ufficiale sul tavolo di Controllo;
- f. I Commissari addetti al Controllo non potranno in nessun caso dare informazioni sull'ora ideale di transito;
- g. I posti di Controllo cominceranno a funzionare 15' prima dell'ora ideale di transito del primo Concorrente. Salvo decisione contraria del DG, cesseranno di operare 15' dopo l'ora ideale di transito dell'ultimo Concorrente, aumentata del termine di esclusione dalla gara per "fuori tempo massimo";
- h. Gli Equipaggi sono tenuti, sotto pena di sanzione che può arrivare fino all'esclusione, a discrezione dei CCSS, a seguire le istruzioni dei Commissari incaricati a tutti i posti di Controllo.

6.19.2. Segnalazione generica dei Controlli

- a. Devono essere utilizzati i cartelli visualizzati in Appendice (diametro minimo del simbolo cm. 70 circa, ad eccezione dei cartelli con la croce bianca e con il simbolo della radio che devono avere un diametro di cm. 70 circa);
 - b. La definizione delle aree di controllo è effettuata a mezzo di serie di tre cartelli come descritto in Appendice;
- 6.19.3. Segnalazione dei CO
- a. L'inizio della zona di Controllo è indicato dal cartello n° 1 su fondo giallo;
 - b. La collocazione del posto di Controllo è indicata dal cartello n° 1 su fondo rosso, mentre la fine della zona di Controllo è indicata dal cartello n° 5 con tre barre trasversali nere su fondo beige (quest'ultimo non deve essere collocato nel caso segua una PS);
 - c. Le disposizioni di cui ai due paragrafi precedenti devono essere applicate anche per la segnalazione dei CO di entrata e uscita dei Controlli di Riordino.
- 6.19.4. Segnalazione dei Controlli di Passaggio (a timbro)
- I cartelli saranno posizionati secondo lo stesso schema indicato per il CO, eccetto per il fatto che sarà utilizzato il cartello n° 2 (su fondo giallo) per l'inizio della zona di controllo ed il cartello n° 2 (su fondo rosso) per il posto di controllo, con il cartello n° 5 con tre barre trasversali nere su fondo beige ad indicare la fine della zona di controllo.
- 6.19.5. Segnalazione delle PS
- a. La partenza è segnalata a mezzo di un cartello n° 3 su fondo rosso (la presegnalazione della linea di partenza non è necessaria nel caso la PS sia posta immediatamente dopo un CO, mentre il cartello n° 3 su fondo giallo è necessario in caso contrario; la fine della zona di controllo è indicata dal cartello n° 5 con tre barre trasversali nere su fondo beige);
 - b. La presegnalazione della linea di arrivo è effettuata a mezzo di un cartello n° 4 su fondo giallo. La linea di arrivo, fine PS, è segnalata a mezzo di un cartello n° 4 su fondo rosso.
- 6.19.6. Segnalazione dei Controlli STOP
- Il controllo stop, segnalato da un cartello STOP su fondo rosso, deve essere posizionato almeno 200 metri dopo il cartello di fine PS. La fine della zona di controllo stop è indicata dal cartello n° 5 con tre barre trasversali nere su fondo beige.
- 6.19.7. Zona di Controllo
- Identificazione degli Ufficiali di Gara
- Tutti gli Ufficiali di Gara addetti al controllo devono essere identificabili. Ad ogni controllo il Capo Posto dovrà portare una pettorina che ne permetta l'immediata identificazione.
- 6.19.8. Controlli di passaggio (a timbro)
- A questi controlli, identificati a mezzo di cartelli gli Ufficiali di gara devono semplicemente timbrare e/o firmare la TdM consegnata dagli Equipaggi, senza registrare il tempo di passaggio (i controlli a timbro hanno lo scopo di controllare solamente lo scrupoloso rispetto dell'itinerario stabilito; la mancanza del timbro e/o firma comporterà l'esclusione da parte del DG).
- 6.19.9. Controlli Orari
- Ai CO i cronometristi trascriveranno sulla TdM l'ora di presentazione della stessa. Il cronometraggio sarà effettuato al minuto intero.
- 6.19.10. Procedura da Seguire nei CO
- a. La procedura di controllo inizia nel momento in cui la vettura supera il cartello di entrata nella zona di controllo;

- b. Tra il cartello di entrata ed il posto di controllo è vietato all'Equipaggio arrestare la vettura per qualsiasi motivo o procedere con eccessiva lentezza;
- c. L'annotazione dell'ora di transito sulla TdM non sarà effettuata se i due membri dell'Equipaggio e la vettura non si troveranno all'interno della zona di controllo, in prossimità del tavolo di controllo. In difetto potrà essere pronunciata l'esclusione anche con provvedimento successivo. Durante le operazioni di controllo non è obbligatorio per i membri dell'Equipaggio trovarsi a bordo della vettura;
- d. L'ora di transito sarà quella in cui un membro dell'Equipaggio, anche senza scendere dalla vettura, consegnerà la TdM al cronometrista o al Commissario di percorso addetto. Questi ultimi, in ogni caso, sono tenuti a facilitare tale operazione;
- e. Il cronometrista trascriverà sulla TdM, manualmente o per mezzo di un apparecchio stampante, l'ora effettiva in cui questa è stata consegnata (e nessun altro). Il rilevamento del tempo è effettuato al minuto intero, sempre per difetto;
- f. L'ora teorica di transito è quella che si ottiene sommando il tempo concesso per percorrere il Settore interessato all'ora di partenza dello stesso, essendo i tempi espressi in minuti primi;
- g. L'Equipaggio non incorrerà in alcuna penalità per anticipo se l'ora di entrata della vettura nella zona di controllo avviene durante il minuto della propria ora teorica di transito o nel minuto precedente;
- h. L'Equipaggio non incorre in alcuna penalità per ritardo se la presentazione della TdM al cronometrista avviene durante il minuto della propria ora teorica;
Esempio: L'Equipaggio che deve transitare alle ore 18.58 sarà considerato in orario se timbrerà tra le ore 18.58'00" e le ore 18.58'59". Ogni differenza tra l'ora effettiva e l'ora ideale di transito sarà penalizzata come segue:
- Per ritardo: 10" per ogni minuto o frazione di minuto
 - Per anticipo: 1' per ogni minuto o frazione di minuto;
- i. A discrezione del DG un Equipaggio che è stato penalizzato per arrivo anticipato al CO, può essere neutralizzato per il tempo necessario a farlo ripartire all'orario originariamente previsto;
- j. Poco prima della pedana di arrivo, gli Organizzatori devono prevedere:
- Un CO che costituirà a tutti gli effetti il CO di fine gara
 - Una neutralizzazione tra tale controllo e la pedana di arrivo;
- k. Infine, ogni inosservanza da parte di un Equipaggio della procedura sopra descritta, e più particolarmente l'ingresso nella zona di controllo più di un minuto prima dell'ora reale di registrazione del transito al CO, dovrà essere comunicata immediatamente dal Commissario responsabile per iscritto al DG che provvederà a sottoporla ai CCSS per la sanzione ritenuta più appropriata;
- l. Nel caso di arrivi contemporanei ad un CO di più Equipaggi, ha la precedenza nelle operazioni di controllo l'Equipaggio con il minor ritardo rispetto all'ora teorica di transito. Il ritardo ad un CO non può essere recuperato ai controlli successivi. Non sono ammessi reclami per eventuali errori non contestati immediatamente.

6.19.11. Orario di partenza nei CO

- a. Se il Settore successivo non inizia con una PS, l'ora di transito registrata sulla TdM (arrotondato al minuto intero per difetto) costituisce sia l'ora di arrivo del Settore precedente che l'ora di partenza per il nuovo Settore;
- b. Quando invece un CO è seguito da un controllo di partenza di PS, sarà applicata la seguente procedura:
- c. Due controlli faranno parte di una sola zona di controllo, con l'applicazione di quanto indicato nel presente RDS ed i relativi cartelli di segnalazione saranno disposti come segue:
 - Cartello di preavviso giallo con orologio, inizio zona di controllo
 - Dopo circa 25 metri, cartello rosso con orologio, postazione di CO
 - Ad una distanza da 50 a 200 metri, cartello rosso con bandiera, postazione di partenza PS
 - Infine, 25 metri dopo, cartello di fine zona di controllo, beige con tre barre nere trasversali.
- d. Al CO di fine Settore il Commissario incaricato trascriverà sulla TdM l'ora di transito dell'Equipaggio ed anche l'ora di partenza prevista per il Settore successivo (coincidente con l'orario di partenza della PS). Dovrà essere rispettato un intervallo di 3' per permettere all'Equipaggio di prepararsi alla partenza e per il controllo della presenza dei dispositivi di sicurezza;
- e. Se due o più Equipaggi si presentano a un CO prima della partenza di una PS nello stesso minuto, la loro ora di partenza provvisoria per la PS è data dall'ordine del loro passaggio al CO precedente;
- f. Se l'orario di passaggio a quest'ultimo CO è identico, si prenderà in considerazione l'orario di passaggio al penultimo CO e così via;
- g. L'Equipaggio, una volta effettuate le operazioni al CO, si recherà immediatamente alla partenza della PS. Il cronometrista incaricato trascriverà sul foglio della PS l'ora prevista di partenza della PS, che normalmente corrisponderà all'ora prevista di partenza per il Settore successivo. Quindi darà la partenza secondo la procedura regolamentare. Qualora esistesse una divergenza tra i due orari trascritti, farà fede l'ora di partenza della prova, salvo decisione contraria del Collegio dei CCSS.

6.19.12. Esclusione dalla Gara (tempo massimo)

- a. È vietato, pena l'esclusione dalla gara, effettuare il passaggio dei controlli in una sequenza diversa da quella prevista, entrare nella zona di controllo da una direzione diversa da quella prevista dall'itinerario del Rally, ritornare o rientrare nella zona di controllo una volta che la TdM sia già stata vistata a quel controllo;
- b. Tutti i ritardi superiori a 15' sul tempo imposto tra due CO od un ritardo totale di oltre 30' (15' per i Rally Nazionali) alla fine di ogni Sezione e/o Tappa, oppure un ritardo totale nell'insieme del Rally di più di 30', comporteranno l'esclusione dell'Equipaggio da parte del DG. Nel calcolo descritto precedentemente, deve essere considerato il ritardo reale e non la penalità applicata di 10" per minuto;
- c. L'anticipo sull'ora teorica di transito non potrà in ogni caso ridurre il ritardo da computare per una eventuale esclusione. Le penalizzazioni per il transito in anticipo ai CO non saranno mai prese in considerazione per il calcolo del tempo massimo comportante l'esclusione
Esempio:

- Settore A: partenza ore 12.00 - tempo imposto 1h00 - transito ore 13.10: Penalizzazione per il ritardo: $10 \times 10 \text{ secondi} = 1'40''$; Ritardo conteggiato per il tempo massimo: 10'
 - Settore B: tempo imposto 1h30 - transito ore 14.20: Penalizzazione per anticipo: 20'
 - Ritardo totale conteggiato per il tempo massimo: 10' (nessuno aggravio)
 - Settore C: tempo imposto 2h00 - transito ore 16.30: Nuova penalizzazione per il ritardo: $10 \times 10 \text{ secondi} = 1'40''$; Ritardo conteggiato per il tempo massimo: altri 10'
 - Penalizzazioni totali (per ritardo e anticipo): $1'40'' + 20' + 1'40'' = 23'20''$
 - Ritardo totale conteggiato per il tempo massimo: $10' + 10' = 20'$
- d. Il tempo massimo potrà essere aumentato in ogni momento con decisione dei CCSS su proposta del DG. Gli Equipaggi ne saranno informati nel più breve tempo possibile;
- e. L'esclusione per superamento del tempo massimo deve essere pronunciata solo al termine di una sezione o di una Tappa;
- f. Nelle gare che si svolgono in più giornate suddivise tra loro da un Riordino notturno di almeno 6 ore è consentita una nuova partenza all'Equipaggio escluso per aver superato il tempo massimo.

6.19.13. Controlli di Riordino

- a. Sul percorso saranno previste delle zone di Riordino. I loro controlli di entrata e di uscita saranno sottoposti alle norme generali che regolano gli altri posti di controllo. Lo scopo dei Riordini è di ridurre gli intervalli più o meno lunghi eventualmente creati tra le vetture partecipanti a seguito di ritardi e/o ritiri. Dovrà perciò essere considerata l'ora di partenza del Riordino e non la durata dello stesso;
- Esempio:
- 120 vetture alla partenza del Rally - Riordino di 4 ore, ora di partenza del Riordino: 12h01
 - Ora teorica di arrivo della vettura n° 1 al Riordino: 8h01 - Ora teorica di arrivo della vettura n° 120 al Riordino: 10h00
 - Ora di transito della vettura n° 1 al Riordino: 8h45 - Ora di transito della vettura n° 120 al Riordino: 11h50: (60 vetture si sono ritirate in questa parte del Rally)
 - Ora di partenza della vettura n° 1: 12h01
 - Ora di partenza della vettura n° 120: 13h00. Pertanto, la durata della sosta sarà stata rispettivamente:
 - Per la vettura n° 1: 3h16'
 - Per la vettura n° 120: 1h10'
- b. Al loro arrivo ai controlli di Riordino, gli Equipaggi consegneranno al Commissario incaricato la loro TdM. Gli Equipaggi riceveranno dagli Ufficiali di Gara addetti al CO di ingresso una nuova tabella si marcia con l'annotazione dell'ora teorica di transito al CO di uscita dal Riordino. Essi dovranno quindi portare immediatamente la loro vettura nel PC e dovranno spegnere obbligatoriamente il motore. Gli Ufficiali di Gara addetti al CO di uscita faranno annotare nella TdM l'orario effettivo della "Nuova Partenza". Quando un Riordino non supera i 15 minuti, gli Equipaggi possono rimanere sulla vettura;
- c. Il RPG può prevedere che dopo un Riordino nel corso di una Tappa, le vetture potranno ripartire nell'ordine in cui erano partite nella sezione precedente o, nel caso in cui i tempi di Riordino lo permettano, nell'ordine della classifica non ufficiale di quel momento. Per fare

ripartire le vetture nell'ordine della classifica non ufficiale occorre che i tempi del Riordino siano tali da permettere l'applicazione di quanto sopra a tutte le vetture in gara e che sia stato completato almeno il 20% della distanza totale delle PS;

- d. L'uscita dal Riordino è considerata come nuova partenza;
- e. In ogni Rally è obbligatorio effettuare almeno un Riordino di durata minima di 30' o più Riordini, ciascuno dei quali di durata minima di 20'. Se il Rally è articolato in tre giorni, è obbligatorio effettuare almeno un Riordino per giorno di almeno 20';
- f. I Riordini devono essere previsti immediatamente prima dei Parchi Assistenza (ove previsti);
- g. Per ogni Equipaggio il tempo di permanenza in Riordino non deve in ogni caso essere inferiore a 3'.

6.19.14. Prove Speciali (PS)

- a. In tutti i Rally il cronometraggio sarà effettuato al decimo di secondo;
- b. Durante le PS i membri dell'Equipaggio dovranno obbligatoriamente:
 - Indossare un casco di tipo omologato allacciato come previsto dal RDS;
 - Indossare il dispositivo di ritenzione della testa;
 - Indossare un abbigliamento di protezione omologato come previsto dal RDS. Il secondo Conduttore è esentato dall'obbligo di calzare i guanti;
 - Allacciare compiutamente le cinture di sicurezza;
- c. L'Organizzatore dovrà prevedere, fra il CO e lo Start PS l'effettuazione del sommario controllo visivo dell'adozione, da parte degli Equipaggi, dei dispositivi di sicurezza facoltativi. Il personale addetto al controllo sarà riconoscibile mediante una fascia rossa al braccio, recante la dicitura SAFETY/SICUREZZA. (Il controllo potrà essere ripetuto anche allo STOP della PS).
- d. Qualora uno o più dei predetti requisiti di sicurezza siano mancanti o non siano indossati correttamente, l'Equipaggio non sarà autorizzato a prendere la partenza della PS fino a quando gli eventuali requisiti mancanti non saranno correttamente ripristinati;
- e. Per ogni Equipaggio viene fissato un ritardo massimo di 5 minuti sul proprio orario di partenza nella PS, per ripristinare i requisiti di sicurezza mancanti o non indossati correttamente. Il ritardo verrà penalizzato ai sensi dell'Art. 6.18.10. h. Il superamento di tale ritardo comporterà la non ammissione alla partenza della PS. La decisione dovrà essere presa dal DG, su segnalazione dell'addetto al controllo, il quale terrà ferma la vettura in attesa della decisione del DG;
- f. Quanto sopra non esclude eventuali ulteriori sanzioni da parte del Collegio dei CCSS;
- g. È vietato alle vetture partecipanti percorrere le PS in senso inverso a quello di gara, pena l'esclusione pronunciata dai CCSS;
- h. La partenza verrà data con vettura ferma sulla linea di partenza. Ogni vettura impossibilitata a prendere il via entro 20" dal segnale di partenza sarà esclusa ed immediatamente rimossa in una posizione sicura;
- i. Le partenze delle PS saranno date come segue:
 - Quando la vettura con l'Equipaggio a bordo si arresterà davanti al controllo di partenza, il cronometrista registrerà sul foglio della prova l'orario previsto per la partenza, in ore e minuti. Restituirà quindi la TdM ad un componente dell'Equipaggio ed annuncerà a voce alta i 30", 15", e 10" e gli ultimi 5" uno ad uno;

- In alternativa, tale metodo può essere sostituito da un sistema elettronico automatico, che evidenzia i secondi mancanti e sia chiaramente visibile agli Equipaggi sulla linea di partenza. Questo sistema può essere elettronicamente accoppiato ad un sistema di controllo automatico capace di registrare ogni situazione di partenza anticipata. Questo sistema può anche essere sincronizzato con un sistema di luci, che nel caso deve essere descritto e specificato nel suo funzionamento nel RPG. In questo caso deve obbligatoriamente essere usata la seguente procedura:
 - Luce rossa quando mancano 10",
 - Luce gialla quando mancano 5",
 - Luce verde come segnale di partenza; la luce verde deve restare accesa per 20", corrispondente al tempo massimo valido per partire;
 - Trascorsi gli ultimi 5", verrà dato il segnale di partenza e la vettura dovrà partire immediatamente;
- j. L'ora di partenza prevista per una PS (indicata sulla TdM) potrà essere modificata dal Commissario incaricato solamente per motivi di forza maggiore;
- k. In caso di partenza ritardata per motivo ascrivibile all'Equipaggio, il Commissario incaricato trascriverà un nuovo orario di partenza, e la penalità sarà di un minuto per ciascun minuto o frazione di minuto di ritardo. Una falsa partenza, in particolare una partenza eseguita prima che il cronometrista abbia dato il segnale di partenza, verrà penalizzata come segue:
 - 1ª infrazione: 10 secondi;
 - 2ª infrazione: 1 minuto;
 - 3ª infrazione: 3 minuti;
 - Ulteriori infrazioni: penalità a discrezione dei CCSS.
- l. Queste penalizzazioni non escluderanno comunque più gravi provvedimenti che i CCSS potranno prendere qualora lo ritengano necessario;
- m. La penalità per falsa partenza deve essere comunicata all'Equipaggio interessato non appena possibile ad uno dei CO successivi;
- n. L'arrivo delle PS sarà lanciato, essendo proibita, sotto pena di esclusione, la fermata tra il cartello giallo di preavviso ed il cartello "STOP". Il rilevamento del tempo sarà effettuato sulla linea di arrivo, con apparecchi muniti obbligatoriamente di stampante, sdoppiati anche con apparecchi di cronometraggio manuale senza obbligo di stampante. All'arrivo delle PS i cronometristi devono posizionarsi sulla linea di cronometraggio segnalata dal cartello su fondo rosso con bandiera a scacchi;
- o. Agli Equipaggi che, alla partenza di una PS, si rifiutassero di partire all'orario e nell'ordine stabiliti, sarà inflitta dai CCSS, su proposta del DG, una penalità minima di 10', con possibilità di arrivare fino all'esclusione qualora il DG così richieda, indipendentemente dal fatto che la PS venga o non venga disputata;
- p. L'Equipaggio dovrà fermarsi al punto Stop segnalato con un cartello rosso "STOP" per far trascrivere sul foglio della PS il suo orario di arrivo espresso in ore, minuti, secondi e decimi di secondo. Se i cronometristi non potessero comunicare immediatamente l'ora esatta di transito ai Commissari, questi apporranno sulla TdM solamente il loro visto e la trascrizione del tempo sarà effettuata alla successiva neutralizzazione o al successivo Riordino;
- q. Qualora per colpa dell'Equipaggio non fosse possibile annotare il tempo, saranno applicate le seguenti penalità:

- Alla partenza: esclusione;
 - All'arrivo, Stop: penalità di 5';
- r. I tempi realizzati dall'Equipaggio in ogni PS, espressi in ore, minuti, secondi e decimi di secondo saranno aggiunti alle loro penalizzazioni espresse in tempo;
- s. Durante una PS l'assistenza è proibita. Qualsiasi infrazione a tale norma potrà comportare l'esclusione del Concorrente su decisione dei CCSS. Tale decisione può essere pronunciata solo alla fine di una sezione o di una Tappa;
- 6.19.15. Lungo il percorso delle prove speciali devono essere usate le bandiere rosse per segnalare l'arresto della Prova Speciale o della gara e le bandiere gialle per segnalare agli equipaggi in transito una situazione di pericolo. Se l'utilizzazione delle bandiere dovesse rendersi necessaria, la procedura di utilizzazione deve essere la seguente:
- a. le bandiere gialle possono essere date in dotazione a tutte le postazioni dei Commissari di Percorso;
 - b. le bandiere rosse devono essere date in dotazione a ogni postazione Radio intermedia;
 - c. le bandiere rosse possono essere esposte soltanto su disposizione del Direttore di Gara. La loro esposizione deve interessare tutte le postazioni intermedie precedenti l'incidente o l'interruzione. L'orario della loro esposizione deve essere annotato e comunicato ai Commissari Sportivi a cura del Direttore di Gara;
 - d. gli equipaggi ai quali è esposta la bandiera rossa devono immediatamente rallentare la velocità e seguire le istruzioni dei Commissari di Percorso e dei conduttori delle vetture di soccorso o di servizio che dovessero incontrare; il mancato rispetto di queste disposizioni può comportare l'adozione di provvedimenti da parte del Collegio dei Commissari Sportivi fino all'esclusione nonché la richiesta di sospensione della licenza"
 - e. agli equipaggi ai quali è esposta la bandiera rossa deve essere assegnato un tempo forfetario secondo le disposizioni della presente Norma Generale;
 - f. nelle Prove Spettacolo possono essere utilizzati sistemi di segnalazione diversi (ad esempio luci lampeggianti) a condizione che tali sistemi siano descritti nel regolamento particolare di gara.
- 6.19.16. Interruzione di una PS
- a. In caso d'interruzione momentanea o definitiva di una PS, non importa per quale motivo, i CCSS potranno assegnare a ciascuno degli Equipaggi coinvolti dall'interruzione un tempo che essi giudicheranno il più equo;
 - b. I tempi forfetari potranno essere assegnati anche se un solo Equipaggio avrà potuto effettuare la PS in condizioni normali di gara;
 - c. Solo i CCSS possono applicare questa disposizione dopo aver ricevuto la segnalazione del DG con l'esposizione dei motivi che hanno determinato l'interruzione (o il ritardo). I tempi assegnati saranno utilizzati per la compilazione della classifica delle PS interessate soltanto dopo la decisione dei CCSS;
 - d. Gli Equipaggi totalmente o parzialmente responsabili dell'interruzione di una PS non beneficeranno in alcun caso della presente disposizione. Pertanto, sarà loro assegnato il tempo effettivamente realizzato se tale tempo sarà superiore al tempo assegnato agli Equipaggi non transitati a causa dell'interruzione;
 - e. Le disposizioni sull'interruzione delle PS possono essere applicate anche agli Equipaggi che abbiano subito un ritardo a seguito del loro intervento per rimuovere un ostacolo in caso di

- ostruzione del percorso e/o per prestare soccorso in caso di incidente, e successivamente abbiano portato a termine la PS, anche se la stessa non sia stata definitivamente interrotta;
- f. Agli Equipaggi che avranno preso regolarmente la partenza della PS ma a causa dell'interruzione non avranno potuto portarla a termine, il DG assegnerà un tempo per raggiungere, dal controllo Stop, il CO successivo. L'ora di partenza del nuovo Settore, compreso tra il controllo Stop e il CO successivo, sarà annotato sulla TdM al controllo Stop;
 - g. Le prove parzialmente interrotte e non annullate ai sensi del precedente paragrafo, sono da considerarsi come validamente effettuate ai fini del conteggio dei minimi di validità.

6.19.17. Vetture Apripista degli Organizzatori

- a. Gli Organizzatori devono predisporre due o tre veicoli apripista numerati "00" e "0" oppure "000", "00" e "0". Questi veicoli devono essere equipaggiati con un faro rotante sul tetto, con una sirena e con un impianto ricetrasmittente per le comunicazioni con la DG. I veicoli apripista devono essere esclusivamente di serie, sono quindi escluse tute le vetture con allestimenti da competizione di ogni epoca. I componenti dell'equipaggio non possono in ogni caso indossare abbigliamento protettivo;
- b. Chi conduce veicoli "000" e "00" deve essere in possesso di licenza di Conduttore C Nazionale Auto o di Ufficiale di gara. Chi sta al fianco deve essere in possesso di licenza di Conduttore C Nazionale auto o di Ufficiale di Gara. Chi conduce veicoli "0" deve essere in possesso di licenza di Conduttore C/R oppure C/R Senior. Chi sta al fianco deve essere in possesso di licenza almeno di Conduttore C nazionale auto o di Ufficiale di Gara;
- c. La funzione degli apripista è limitata alla verifica del posizionamento del pubblico al momento del loro transito e, limitatamente per la vettura "0", alla segnalazione al pubblico e agli operatori con accredito "MEDIA" le traiettorie ideali delle vetture in gara, percorrendo la PS ad andatura di sicurezza. In particolare, l'apripista "00" e, se previsto, l'apripista "000" dovranno comunicare al DG eventuali possibili situazioni critiche del posizionamento del pubblico da far controllare, in via definitiva, all'apripista "0" che segue.
- d. Gli equipaggi dei veicoli apripista dovranno avere una grande esperienza di Rally al fine di poter fornire alla DG tutte le indicazioni ed i commenti sulle condizioni del percorso;
- e. Gli Organizzatori devono dotare i veicoli apripista delle stesse coperture assicurative previste per le vetture dei concorrenti partecipanti alla gara. I veicoli dell'organizzazione dovranno collocare sulle portiere due pannelli di cm 36 x 50 portanti la scritta "SAFETY" o "SICUREZZA" ed i numeri "00" e "0" ("000" se i Veicoli saranno tre);
- f. Nel caso di gare abbinata che condividono lo stesso percorso di gara (Rally per Auto storiche preceduto da Rally per Auto moderne) tra le due gare dev'essere inserito un intervallo di tempo sufficiente ad assicurare il transito di almeno un apripista a precedere l'ingresso della prima auto storica nelle PS.

Tale intervallo ha lo scopo di verificare le condizioni percorribilità del percorso di gara ai fini della sicurezza e di assicurare la regolarità di svolgimento delle Prove Speciali da parte dei Concorrenti partecipanti al Rally storico.

- g. La partenza dell'ultima vettura di ogni Rally dovrà essere seguita lungo il percorso delle PS da una vettura munita di bandiere od altro sistema di segnalazione luminosa di colore verde.
- h. La partenza dell'ultima vettura dovrà essere seguita lungo il percorso delle PS da una vettura munita di bandiere od altro sistema di segnalazione luminosa di colore verde.

6.19.18. Sicurezza degli Equipaggi

- a. Ogni vettura Concorrente dovrà avere a bordo un triangolo rosso riflettente che, in caso di arresto della vettura durante una PS, dovrà essere collocato da un membro dell'Equipaggio in un luogo visibile almeno 50 metri prima della vettura, al fine di preavvertire i piloti delle vetture seguenti. Ogni Equipaggio in difetto sarà soggetto all'imposizione di un'ammenda a discrezione dei CCSS;
- b. In caso d'incidente senza conseguenze che non richiede l'intervento del medico deve essere chiaramente mostrato agli Equipaggi di almeno 3 vetture che seguono immediatamente ed all'elicottero di soccorso (se presente) il cartello OK di colore verde (formato A4 ripiegato in A5) fornito dall'Organizzatore e in dotazione della vettura, con applicato il numero di gara. Ogni Equipaggio in difetto sarà soggetto all'imposizione di un'ammenda a discrezione dei CCSS;
- c. In caso di incidente con conseguenze che richiedano l'intervento del medico deve essere esposto il relativo cartello di richiesta di soccorso medico ad almeno 3 vetture che seguono immediatamente;
- d. Gli Equipaggi che si ritirano devono segnalarlo alla DG nel più breve tempo possibile. Tranne il caso di forza maggiore, gli Equipaggi che non hanno segnalato il loro ritiro sono passibili di ammenda su decisione dei CCSS;
- e. È consigliabile avere a bordo un telefono cellulare. Gli Equipaggi che ne avessero la disponibilità sono invitati di comunicarlo in sede di verifica.

6.19.19. Parco Chiuso (PC)**Condizioni Generali**

- a. Durante il regime di PC è rigorosamente vietata, sotto pena di esclusione dalla gara, ogni forma di assistenza o riparazione o rifornimento. Le vetture sono in regime di PC:
 - Dal loro ingresso nei parchi partenza se previsti, di Riordino o di fine di ciascuna PS e fino alla partenza dagli stessi
 - Dal loro ingresso in una zona di controllo e fino alla partenza dalla stessa
 - Dal loro arrivo alla fine del Rally e fino allo scadere dei termini per la presentazione dei reclami, come previsto dal RSN;
- b. L'ingresso al PC è vietato a tutte le persone salvo gli Ufficiali di Gara aventi una funzione specifica;
- c. Alla partenza del Rally potrà essere previsto un PC di partenza dove le vetture dovranno essere condotte al massimo 4 ore prima della partenza;
- d. Gli Equipaggi possono entrare in PC 10' prima del loro orario di partenza;
- e. Per lasciare un PC di partenza o di Riordino gli Equipaggi saranno autorizzati ad entrare 10' prima della loro ora di partenza. Nel caso che il Riordino non duri più di 15' gli Equipaggi potranno rimanere all'interno del PC di Riordino;
- f. Solo gli Ufficiali di Gara e/o i membri dell'Equipaggio potranno spingere una vettura in gara all'interno o all'ingresso o all'uscita di un PC di partenza, di un CO o di un Riordino;
- g. Non possono essere utilizzate coperture auto;
- h. Nelle zone dove vige il regime di PC le vetture devono ripartire con la batteria in dotazione o a spinta. Gli Equipaggi non possono farle ripartire, sotto pena di esclusione, con una batteria ausiliaria esterna;

- i. È tuttavia consentito spingere la vettura fuori dal PC e quindi procedere al suo avviamento sostituendo la batteria in dotazione con una di scorta.

6.19.20. Riparazioni in Parco Chiuso

- a. Se i Commissari Tecnici constateranno che una vettura sia in uno stato incompatibile con la sicurezza di una normale circolazione stradale, detta vettura dovrà essere riparata alla presenza di un Commissario Tecnico. In difetto la vettura non sarà autorizzata a proseguire;
- b. In questo caso i minuti impiegati per la riparazione saranno considerati come minuti di ritardo, al fine di impedire all'Equipaggio di evitare la relativa penalizzazione. La penalità sarà pari ad un minuto per ogni minuto o frazione di minuto impiegata. Allo stesso Equipaggio verrà eventualmente assegnato un nuovo orario di partenza dopo l'effettuazione della riparazione, nel caso questa abbia richiesto un tempo tale da oltrepassare l'orario precedentemente previsto per la partenza;
- c. Come eccezione al regime di PC, e sotto il controllo di un Commissario autorizzato o di un Commissario Tecnico, è permesso agli Equipaggi in PC, nelle zone di Riordino e nei parchi di fine Tappa di sostituire il parabrezza od il lunotto posteriore con possibilità di aiuto esterno, fino a 3 persone del team;
- d. Se per la sostituzione del parabrezza si rendesse necessario un sommario intervento su parti della carrozzeria e/o del roll-bar, sarà applicato il Regolamento Tecnico;
- e. Queste riparazioni dovranno essere completamente terminate prima dell'ora di partenza; in caso contrario, l'ulteriore tempo impiegato sarà penalizzato secondo quanto previsto dal Regolamento Tecnico;
- f. Una volta parcheggiata la vettura, l'Equipaggio dovrà obbligatoriamente spegnere il motore e lasciare immediatamente il PC, nel quale non potrà più accedere senza autorizzazione.

6.19.21. Comportamento in Parco Chiuso

- a. Ogni manovra e/o esibizione di sbandata controllata (dérapage) nel PC di arrivo è vietata. L'infrazione a questa norma verrà sanzionata dai CS a loro discrezione, nei casi più gravi potendo arrivare fino alla esclusione dalla gara;
- b. La mancata o tardiva consegna delle vetture al PC oppure il loro allontanamento dallo stesso prima dell'autorizzazione del DG tramite gli Ufficiali di gara addetti, comporterà una sanzione che potrà arrivare fino all'esclusione dalla classifica, su decisione del Collegio dei CCSS.

6.20. Concorrenti e Conducenti Ammessi

Possono partecipare in qualità di Concorrenti e Conducenti, tutti i titolari delle licenze ACI Sport e FIA valide per i Rally, con le limitazioni di cui al RSN;

7. CLASSIFICHE DI GARA

- a. Classifica generale della gara (al solo fine della compilazione di quanto segue);
- b. Classifica del 1°, 2°, 3° e 4° Raggruppamento (separatamente);
- c. Classifica del Titolo 2 RM e del Titolo 4RM (Separatamente);
- d. Classifica Rally Conducenti Terra, premierà l'equipaggio vincitore assoluto della gara;
- e. Classifiche di Gruppo: 1/2, 3/4, N/A (congiuntamente), B (separatamente);
- f. Classifiche di Classe;

- g. Classifica Femminile - Riservata agli equipaggi formati da una 1^a Conduuttrice e una 2^a Conduuttrice;
- h. Classifica Scuderie.

7.1. Compilazione delle Classifiche

- 7.1.1. Gli Organizzatori dovranno trasmettere alla Segreteria Autostoriche, entro 24 ore dal termine della gara, l'elenco dei verificati, l'ordine di partenza e le classifiche generali e di Classe, via e-mail, tassativamente nel formato prescritto dal Documento allegato; non saranno accettati documenti che non rispettino il formato prescritto.
- 7.1.2. Le classifiche: Generale finale, di Raggruppamento, di Gruppo, di Classe e speciali sono ottenute sommando i tempi impiegati nelle PS e/o assegnati alle penalità per i CO nonché alle altre penalità espresse in tempo.
- 7.1.3. Per la compilazione delle classifiche sarà convenzionalmente utilizzata la lettera "U" come abbreviativo allo scopo di identificare congiuntamente tutte le vetture T/TC/GT/GTS (Gruppo 1/2/3/4) appartenenti al 1° Raggruppamento.
- 7.1.4. La graduatoria segue l'ordine crescente dei tempi totali dei singoli Equipaggi, espressi in Ore, Minuti primi, Minuti secondi e Decimi di secondo.

7.2. Pubblicazione dei Risultati

- 7.2.1. Durante il Rally le classifiche dovranno essere pubblicate tenendo presenti le seguenti disposizioni:
 - a. Classifica non ufficiali: classifica distribuita dalla DG durante una Tappa;
 - b. Classifiche parziali non ufficiali: classifiche pubblicate alla fine di una Tappa;
 - c. Classifiche finali ufficiali: classifiche pubblicate dalla DG alla fine del Rally;
 - d. Classifiche ufficiali definitive: classifiche approvate dai CCSS
 - e. Tutte le classifiche finali ufficiali sono firmate dal DG e la classifica ufficiale definitiva è sottoscritta dal Collegio dei CCSS;
 - f. Le classifiche devono evidenziare i risultati delle PS così come ogni altra penalità espressa in tempo;
 - g. La classifica è provvisoria dalla pubblicazione nell'Albo Ufficiale di Gara e definitiva alla fine della manifestazione dopo essere stata sottoscritta dai CCSS o dal GU;
 - h. Nel caso di Rally su più Tappe, per determinare l'ordine di partenza della Tappa successiva possono essere pubblicate, nell'Albo Ufficiale di Gara, classifiche parziali non ufficiali al termine di ciascuna Tappa. In questo caso il RPG deve precisare la località e gli orari di esposizione;
- 7.2.2. Il compilatore delle classifiche è il DG o un suo incaricato.
- 7.2.3. È obbligatoria, con l'esposizione delle classifiche, l'esposizione dei tempi delle PS, delle penalità ai CO e delle eventuali altre penalità.
- 7.2.4. Formato e modalità di compilazione delle classifiche
 - a. Le classifiche devono essere predisposte a cura del capo del Servizio di Cronometraggio sulla base dei dati ufficiali rilevati dai Cronometristi e/o forniti dai Giudici di merito secondo le prescrizioni del RPG;
 - b. La documentazione di gara prodotta dal Servizio di Cronometraggio dovrà rispettare il formato indicato nel punto g) successivo. Fanno parte di tale documentazione:
 - 1. Elenco Concorrenti e Conduuttori iscritti

2. Elenco Concorrenti e Conduuttori verificati (Generale, Raggruppamenti, Vettura 2RM e 4 RM, Gruppi, Classi)
 3. Ordine di partenza
 4. Classifiche delle PS (Generali)
 5. Classifiche dopo le PS (Generali)
 6. Classifica finale provvisoria (Generale)
 7. Classifiche ufficiali definitive (Generale, Raggruppamenti, Vetture 2 RM e 4 RM, Classi, Femminili, Trofei promozionali approvati da ACI Sport)
 8. Classifica per Scuderie
 9. Riepilogo delle penalità
- c. Le classifiche devono essere esposte, sottoscritte dal DG e dal Capo Servizio Cronometraggio, nell'ora e nel luogo indicati dal RPG;
- d. Le classifiche definitive, sottoscritte dal DG e dai CCSS o dal GU, faranno parte dell'incartamento di chiusura da inviare ad ACI Sport per l'omologazione dei risultati;
- e. Il format dovrà contenere nella parte superiore solo il nominativo della gara, il luogo di svolgimento, la validità, il marchio ACI Sport, l'eventuale marchio del Campionato Nazionale di riferimento l'eventuale marchio della FIA ed uno spazio per il logo F.I.Cr. laddove tale servizio sia svolto dalla Federazione;
- f. L'eventuale pubblicità dell'Organizzatore dovrà essere posta esclusivamente nelle zone permesse.
- g. Nel rispetto di quanto previsto precedentemente, le classifiche dovranno contenere le seguenti indicazioni:
1. Numero di gara, nominativi dei due Conduuttori (cognome e nome), nominativo del Concorrente
 2. Marca e modello della vettura utilizzata
 3. Nominativo della Scuderia di appartenenza (solo se in possesso di regolare licenza ACI Sport in corso di validità)
 4. Raggruppamento, vettura a 2RM/4RM, Gruppo e Classe di appartenenza con la relativa cilindrata
 5. Indicazione della posizione assoluta, Raggruppamento, Gruppo e Classe
 6. Tempo complessivo delle PS
 7. Penalità riportate ai CO
 8. Penalità varie
 9. Tempo totale
 10. Distacco dal Concorrente precedente
 11. Equipaggi Femminili (indicati con la lettera F)
 12. Appartenenza ad un Trofeo promozionale (solo se approvato da ACI Sport).
- 7.2.5. Ad integrazione di quanto sopra è necessario tenere presente:
- a. Nel caso di una nuova partenza di un Equipaggio, dopo un ritiro nelle gare che si svolgono in più giornate, questi dovrà apparire nelle classifiche di PS ed in quelle "dopo la PS" (evidenziato da un asterisco accanto ai nomi dei Conduuttori) e nella classifica finale di gara, a condizione di avere percorso almeno il 70% del chilometraggio delle PS previste nel RPG ed effettivamente disputate;

- b. È necessario indicare anche i Conducenti ritirati, non classificati od esclusi specificando rispettivamente il numero della PS o del CO dove è avvenuto il ritiro, oppure la motivazione per non essere classificati e la norma relativa all'esclusione;
- c. I tempi assegnati agli Equipaggi dovranno essere evidenziati sulle classifiche "della PS" mediante specifico carattere identificativo posto accanto al tempo stesso ed indicato in calce alle stampe.
- d. I conducenti non in possesso di licenza ACI Sport, FAMS o di altra ASN Europea saranno conteggiati ai fini della determinazione del numero dei partenti; la loro posizione in classifica di gara sarà comunque valida ai fini della determinazione del punteggio. Esempio:
numero di partenti in classe 5
 - 1° Classificato (italiano) 12 punti
 - 2° Classificato (straniero) 10 punti
 - 3° Classificato (italiano) 8 punti

7.2.6. Ex-Aequo (di Gara)

In caso di ex-aequo, la precedenza sarà data all'Equipaggio che ha realizzato il miglior tempo nella prima PS. Qualora l'ex-aequo permanesse, saranno presi in considerazione i tempi realizzati nella seconda PS, nella terza e così di seguito fino all'ultima. Tale norma può essere applicata in ogni momento durante il Rally. Per risolvere i casi di ex-aequo saranno prese in considerazione solo le PS regolarmente portate a termine da tutti gli Equipaggi e per le quali non abbia trovato applicazione l'Art.-6.8.

7.2.7. Interruzione di un Rally (Punteggi)

Una gara può essere interrotta qualora le ostruzioni e/o lo stato del fondo stradale fossero tali da non permettere ad alcuna vettura Concorrente la prosecuzione della gara.

7.2.8. Se al momento dell'interruzione la lunghezza delle PS portate a termine è inferiore al 30% della lunghezza minima complessiva delle PS per la tipologia alla quale appartiene il Rally, il Rally stesso è da considerarsi annullato.

7.2.9. Se la lunghezza delle PS portate a termine è compresa tra il 30% ed il 60% della lunghezza minima complessiva delle PS per la tipologia alla quale appartiene il Rally, il Rally stesso è considerato valido, ma i punteggi relativi al titolo Nazionale per il quale è valevole sono ridotti del 50%.

7.2.10. Se invece al momento dell'interruzione la lunghezza delle PS portate a termine è superiore al 60% della lunghezza minima complessiva delle PS per la tipologia alla quale appartiene il Rally, il Rally stesso è considerato come ultimato e valido, quindi, a tutti gli effetti.

7.2.11. Le norme di cui sopra si applicano anche nel caso in cui il percorso delle PS venga ridotto prima dell'inizio del Rally e tale riduzione porti il chilometraggio delle PS al di sotto dei limiti richiesti.

7.3. Premi

7.3.1. Premi in denaro

- a. Sono facoltativi nei Rally di Campionato Italiano e di Trofeo e nei Rally Internazionali non Titolati. Se previsti, sono al lordo delle ritenute di legge. Nel caso in cui siano previsti, l'Organizzatore potrà prevedere un aumento delle tasse di iscrizione per un valore non superiore al 10% degli importi indicati nel RSN;
- b. Non sono ammessi negli altri Rally.

7.3.2. Premi d'onore (Dotazione minima)

- a. I premi d'onore, almeno due per Equipaggio, devono essere di valore congruo.

- b. I premi d'onore devono essere previsti come minimo per gli Equipaggi classificati nei primi posti:
- Vincitore Assoluto Rally
 - Primo Classificato di ogni Raggruppamento (1°, 2°, 3°, 4°)
 - Primo Classificato Vetture 2RM
 - Primo Classificato Vetture 4RM
 - Primo classificato di ciascuna Classe costituita
 - Altri (se previsti)

8. TITOLI IN PALIO

8.1. Disposizioni Comuni

- 8.1.1. I titoli del settore Rally Autostoriche sono riservati ai Conduuttori titolari di licenza di Conduuttore ACI Sport o FAMS, ai Conduuttori titolari di licenze straniera FIA ed alle Scuderie automobilistiche titolari di licenza Scuderie ACISport o FIA.
- 8.1.2. Se entrambi i Conduuttori hanno conseguito il punteggio necessario all'assegnazione del Titolo esso è aggiudicato ad entrambi.
- 8.1.3. Il Titolo è aggiudicato ai Conduuttori e alle Scuderie con il maggior punteggio utile nelle rispettive classifiche finali con le modalità indicate di seguito.
- 8.1.4. Ai fini dell'assegnazione dei Titoli, il numero minimo dei Conduuttori che hanno concorso all'aggiudicazione del Titolo stesso è di 3 (tre).
- 8.1.5. A tutti i Conduuttori penalizzati in una gara titolata con l'esclusione o penalità superiori, verranno detratti 10 punti in tutte le classifiche dei titoli per i quali gareggiano.

8.2. Denominazione dei Titoli

- a. Campionato Assoluto Conduuttori 2 Ruote Motrici (2RM)
- b. Campionato Assoluto Conduuttori 4 Ruote Motrici (4RM)
- c. Trofeo Conduuttori di Raggruppamento (I°, II°, III°, IV°)
- d. Coppa Conduuttori di Classe
- e. Coppa Conduuttrici
- f. Coppa Scuderie

8.3. Punteggi

- 8.3.1. Ai fini dell'assegnazione dei punteggi faranno fede i punti accumulati come da Tabella 7.
- 8.3.2. I punteggi sommabili deriveranno dai piazzamenti ottenuti per Raggruppamento e Classe, in funzione dal numero dei partenti.
- 8.3.3. Potranno essere utilizzati un numero massimo di 4 risultati tra quelli conseguiti da ciascun Conduuttore nelle gare valide per il CIRT, nel corso della stagione.
- 8.3.4. Le classifiche dei Titoli Assoluti 2RM/4RM deriveranno dai piazzamenti ottenuti per Raggruppamento e per Classe.

8.4. Classifiche Finali - Aggiudicazione dei Titoli

- 8.4.1. Per poter essere inserito nelle classifiche finali per l'aggiudicazione di titoli, trofei e coppe ACI Sport ogni Conduuttore dovrà aver preso la partenza ad almeno 3 gare.

8.4.2. La presente disposizione non si applica al Trofeo Conduatrici.

8.5. Classifiche Speciali

ACI Sport potrà istituire, con premi proposti e offerti da patrocinatori, classifiche speciali che, in ogni caso, non costituiscono titoli ufficiali, per premiare i partecipanti alle gare (Scuderie, Conduuttori, navigatori, ecc.), o le vetture (marca, gruppo-categoria, cilindrata, ecc.).

8.6. Coppa Scuderie

- 8.6.1. Le Scuderie (regolarmente licenziate all'atto dell'iscrizione) interessate a partecipare al "Trofeo Nazionale Scuderie Rally Autostoriche" dovranno inviare la domanda di iscrizione alla Commissione Autostoriche (Segreteria Commissione Autostoriche c/o Direzione Sport Automobilistico ACI, Via Solferino, 32 - 00185 Roma, fax 06/44702225, E-mail segreteristoriche@aci.it).
- 8.6.2. L'elenco delle Scuderie al Trofeo sarà pubblicato sul sito di ACI Sport. Le Scuderie non iscritte non saranno classificabili né ai fini della classifica di gara né ai fini della classifica del Trofeo Scuderie.
- 8.6.3. I punti saranno attribuiti dalla prima gara utile dopo il perfezionamento dell'iscrizione (farà testo la data di ricezione della e-mail).
- 8.6.4. Le Scuderie iscritte dovranno inoltrare, entro e non oltre la chiusura delle iscrizioni degli eventi, agli Organizzatori e alla Commissione, l'elenco dei conduuttori che gareggeranno con i loro colori. Nessun Conduuttore potrà cambiare Scuderia di appartenenza nell'arco del Campionato Italiano Rally, pena la perdita dei punti ottenuti.
- 8.6.5. La Scuderia si intende validamente partecipante ai fini dell'assegnazione dei punteggi, con almeno due Conduuttori iscritti alla gara. L'Organizzatore dovrà pubblicare, contemporaneamente all'elenco partenti, l'elenco Scuderie partecipanti.
- 8.6.6. In ogni gara sarà redatta una classifica Scuderie sulla base delle quattro classifiche assolute di Raggruppamento sommando, per ciascuna Scuderia, i punti assegnati ai tre migliori classificati indifferentemente nei rispettivi Raggruppamenti, secondo la seguente tabella: dal 1° al 10° punti 15-12-10-8-6-5-4-3-2-1. In questa classifica saranno considerate, a seguire, anche le Scuderie con due o un Conduuttori/e classificati/o.
- 8.6.7. In ogni gara, alle prime 10 Scuderie della classifica Scuderie di cui al precedente art. 8.4.9.2, saranno assegnati i seguenti punteggi: 15-12-10-8-6-5-4-3-2-1.
- 8.6.8. Per l'aggiudicazione del titolo, verrà redatta una classifica generale Scuderie comprendente in modo unitario tutti i punteggi di ogni Scuderia, che avrà partecipato ad almeno 3 gare valide per i titoli.
- 8.6.9. Per risolvere eventuali casi di ex-aequo saranno presi in considerazione i piazzamenti nelle classifiche di Scuderia di ogni gara (maggior numero di primi posti, di secondi posti e così via). Persistendo la parità, saranno determinanti i piazzamenti dei Conduuttori nelle classifiche assolute di Raggruppamento di gara (maggior numero di primi posti, di secondi posti e così via).

8.7. Ex-aequo

Eventuali casi di parità saranno risolti prendendo in considerazione:

- a. Per le classifiche di Coppa: il maggior numero di primi posti di Classe, di secondi posti e così via;
- b. Per le classifiche di Trofeo e di Campionato: il maggior numero di primi posti di Raggruppamento, di secondi posti e così via;
- c. Persistendo la parità, verranno considerati i piazzamenti di Classe;

- d. Se l'ex aequo permane, il Titolo sarà assegnato a colui che nel corso della stagione sportiva avrà condotto la vettura più anziana.

9. RECLAMI E APPELLI

Ogni reclamo dovrà essere presentato come stabilito dal RSN;

- a. I reclami devono essere presentati entro 30' dall'orario di pubblicazione delle classifiche finali provvisorie. Trascorso tale termine, nessun ulteriore reclamo potrà essere accettato, anche nel caso in cui le eventuali Verifiche tecniche dovessero protrarsi oltre tale termine;
- b. L'eventuale variazione della classifica può essere decisa solo sulla base delle risultanze delle Verifiche tecniche post gara;
- c. I Concorrenti possono interporre appello contro le decisioni dei CS o del GU, conformemente a quanto stabilito dal RNS.

10. DEFINIZIONI E DISPOSIZIONI COMUNI

Licenza C Nazionale/ Licenza Sicilia/Sardegna Light - Limitazioni alla guida di vetture nei Rally Autostoriche:

- a. 1° Raggruppamento - nessuna esclusione
- b. 2° Raggruppamento - periodi G2/H1: esclusione vetture Gruppo 2 (TC) e Gruppo 4(GTS) oltre 2000;
- c. 3° Raggruppamento - periodi H2/I: esclusione vetture Gruppo 2 (TC) e Gruppo 4(GTS) oltre 2000;
- d. 4° Raggruppamento - periodo J1: esclusione vetture Gruppo N/A oltre 2000, Vetture Gruppo B oltre 1600;
- e. Periodo J2 (1986-90) - esclusione Vetture Gruppo N/A oltre 2000-Vetture Gruppo B.
Per la guida delle auto sopraelencate è necessario essere titolari di licenza C Nazionale/Senior o di licenza Internazionale C/R, C/R Historic o altre Licenze di livello superiore.

ALLEGATO 1 – Calendario Gare

Data	Organizzatore	Denominazione	PROV.	REG.	ZONA
22/02 - 23/02	A.S.D. SCUDERIA RADICOFANI MOTORSPORT	2° RALLY STORICO DELLA VAL D'ORCIA	SI	TOS	3 [^] -
21/03 - 22/03	A.S.D. VALTIBERINA MOTORSPORT	3° RALLY STORICO AREZZO CRETE SENESI VALTIBERINA	AR	TOS	3 [^] -
02/05 - 03/05	PRS GROUP SRL	2° RALLY STORICO DEL MEDIO ADRIATICO	AN	MAR	3 [^] -
11/07 - 12/07	FEDERAZIONE AUTO MOTORISTICA SAMMARINESE	HISTORIC SAN MARINO RALLY	RN	EMI	3 [^] -
03/10 - 04/10	SCUDERIA LIVORNO RALLY	2 [^] LIBURNA TERRA STORICA	PI	TOS	3 [^] -
14/11 - 15/11	EVENTSTYLE SRL	11° TUSCAN REWIND HISTORIC	SI	TOS	3 [^] -

ALLEGATO 2 – Zone Geografiche

ZONA 1 – Nord-Ovest	Piemonte, Valle d'Aosta, Liguria, Lombardia
ZONA 2 – Nord-Est	Veneto, Friuli Venezia-Giulia, Trentino, Alto Adige
ZONA 3 – Centro	Emilia-Romagna, Rep. S. Marino, Toscana, Umbria, Marche, Lazio, Abruzzo
ZONA 4 – Sud	Molise, Campania, Puglia, Basilicata, Sicilia, Sardegna

ALLEGATO 3 – Tasse Iscrizione alle Gare

TIPOLOGIA GARA	CILINDRATA FINO A 1300 CC.	CILINDRATA DA 1301 A 2000 CC.	CILINDRATA OLTRE 2000 CC.
Gara sino a 60 Km. PS	440€	490€	550€
Gara Oltre 60 km. di PS	490€	540€	600€

Il costo del sistema Tracking per il 2020 è di 60 euro + IVA, da aggiungere alla Tassa d'iscrizione.

ALLEGATO 4 – Sanzioni

TIPOLOGIA DELLE INFRAZIONI	TIPOLOGIA DEI CONDUTTORI	
	a) Conducenti prioritari FIA e ACI iscritti al Campionato Italiano ACI Sport	b) Tutti gli altri Conducenti
1) Infrazioni commesse durante il periodo previsto per le ricognizioni regolamentate	1a) 3 minuti di penalità e ammenda di 5.000€	1b) 2 minuti di penalità e ammenda di 2.000€
2) Infrazioni commesse nel periodo antecedente le ricognizioni regolamentate e comunque fuori dal periodo del loro svolgimento	2a) non ammissione alla gara e ammenda di 15.000€	2b) non ammissione alla gara e ammenda di 5.000€

ALLEGATO 5 – Tabella Vetture Ammesse

RAGGRUPPAMENTI PERIODI GRUPPI		SUDDIVISIONE CLASSI				
1° RAGGRUPPAMENTO	Periodo E fino al 1961	Gruppo UNICO	Fino a 1300	Fino a 1600	Oltre 1600	
	Periodo F/G1 1962/1969					
2° RAGGRUPPAMENTO	Periodo G2/H1 1970/1975	T/TC Gruppi 1 & 2	Fino a 1600	Fino a 2000	Oltre 2000	
		GT/GTS Gruppi 3 & 4	Fino a 1300	Fino a 1600	Fino a 2000	Oltre 2000
3° RAGGRUPPAMENTO	Periodo H2/I 1976/1981	T/TC Gruppi 1 & 2	Fino a 1150	Fino a 1600	Fino a 2000	Oltre 2000
		GT/GTS Gruppi 3 & 4	Fino a 1600	Fino a 2000	Oltre 2000	Oltre 2000
4° RAGGRUPPAMENTO	Periodo J1 1982/1985	Gruppi N & A	Fino a 1300	Fino a 1600	Fino a 2000	Oltre 2000
	Periodo J2 1986/1990		Fino a 1300	Fino a 1600	Fino a 2000	Oltre 2000
	Periodo J1 & J2 1982/1985 1986/1992	Gruppo B	Fino a 1600	Fino a 1600	Oltre 1600	
Nota:	Le vetture a 2 ruote motrici e le vetture a 4 ruote motrici saranno classificate separatamente.					

ALLEGATO 6 – Fac-Simile Scheda di Ricognizione

SCHEDA RICOGNIZIONI			
FOTO		FOTO	
1° CONDUTTORE		1° CONDUTTORE	
NOME _____		NOME _____	
COGNOME _____		COGNOME _____	
LIC. N° _____		LIC. N° _____	
SU VETTURA			
MARCA _____		TIPO _____	
MARCA _____		TIPO _____	
MARCA _____		TIPO _____	

ALLEGATO 7 – Tabella
Assegnazione Punti

NOTE:

- a) Deve essere obbligatoriamente esposta;
 b) Gli U.G. e le persone incaricate dei controlli saranno muniti dei seguenti segni di riconoscimento:

TABELLA ASSEGNAZIONE PUNTI						
RAGGRUPPAMENTO	Partiti	1°	2°	3°	4°	5°
	1	4				
	2	6				
	3	8	6			
	4	10	8	6		
	5	12	10	8	6	
	> 5	14	12	10	8	6
	Partiti	1°	2°	3°	4°	5°
CLASSE	1	4				
	2	6				
	3	8	6			
	4	10	8	6		
	5	12	10	8	6	
	> 5	14	12	10	8	6
	PARTENZA			1		
ARRIVO			1			

ALLEGATO 8 – Riepilogo dei Titoli, Trofei, Coppe in palio

CIRTS - TABELLA RIEPILOGATIVA PER ASSEGNAZIONE PUNTI RAGGRUPPAMENTI/GRUPPI/CLASSI/CATEGORIE																		
RAGGRUPPAMENTI PERIODI GRUPPI			CLASSI				Elementi di classifica			Trofei e Coppe Aci Sport in palio								
							CLASSI	GRUPPI	RAGGRUPPAMENTI	AUTO 2 RM	AUTO 4 RM	CLASS. GEN.	Titolo Nazionale Conduuttori 2RM	Titolo Nazionale Conduuttori 4RM	Trofeo Naz. Raggruppamento	Coppa Conduuttori di Classe	Coppa Conduuttori	Coppa Scuderie
1° RAGGRUPPAMENTO	Periodo E fino al 1961	Gruppo Unico	Fino a 1300	Fino a 1600	Oltre 1600		●	●										
	Periodo F/G1 1962/1969																	
2° RAGGRUPPAMENTO	Periodo G2/H1 1970/1975	T/TC Gruppi 1&2	Fino a 1600	Fino a 2000	Oltre 2000		●	●										
		GT/GTS Gruppi 3&4	Fino a 1300	Fino a 1600	Fino a 2000	Oltre 2000		●	●									
3° RAGGRUPPAMENTO	Periodo H2/I 1976/1981	T/TC Gruppi 1&2	Fino a 1150	Fino a 1600	Fino a 2000	Oltre 2000		●	●									
		GT/GTS Gruppi 3&4	Fino a 1150	Fino a 1600	Fino a 2000	Oltre 2000		●	●									
4° RAGGRUPPAMENTO	Periodo J1 1982/1985	Gruppi N&A	Fino a 1300	Fino a 1600	Fino a 2000	Oltre 2000		●	●									
	Periodo J2 1986/1990		Fino a 1300	Fino a 1600	Fino a 2000	Oltre 2000		●	●									
	Per. J1&J2 1982/1990	Gr. B	Fino a 1600	Oltre 1600				●	●									

N.B.: Avranno diritto al Titolo/Coppe/Trofei soltanto i Conduuttori primi classificati (vd. Art. 8.2)

ALLEGATO 9 - PARCHI DI ASSISTENZA - RIFORNIMENTO

1. Parco Assistenza

Nei Rally per Autostoriche dovrà essere previsto almeno un Parco Assistenza per ogni Tappa, in conformità a quanto di seguito specificato:

- a. Durata: non inferiore a 20’;
- b. Nell’impossibilità di creare un Parco Assistenza l’Organizzatore dovrà definire una zona di assistenza della lunghezza massima di 1 Km, in aree delimitate di cui sia possibile il controllo degli accessi;
- c. Il Parco Assistenza deve essere preferibilmente su fondo asfaltato;
- d. I Parchi e le zone di assistenza dovranno essere chiaramente indicati nel road-book;
- e. Per accedere all’interno dei Parchi Assistenza i mezzi dovranno essere in possesso della targa di assistenza alla gara, consegnata al momento delle verifiche ante gara, da esibire al momento dell’ingresso. In caso di infrazione a questa norma i concorrenti da loro assistiti saranno segnalati ai Commissari Sportivi o al Giudice Unico per adeguate sanzioni che potranno arrivare sino all’esclusione della gara;
- f. I parchi assistenza saranno previsti nel percorso del Rally, regolati da un CO di entrata e da un CO di uscita; la distanza di 25 m. riportata nell’Appendice I sarà ridotta a 5 m. davanti al CO di ingresso. In questa zona avranno accesso soltanto le persone autorizzate (meccanici, stampa, ecc.);
- g. Nei parchi di assistenza gli equipaggi non dovranno guidare in maniera pericolosa e non dovranno superare la velocità di 30 Km/h o comunque una velocità ritenuta pericolosa dagli ufficiali di gara in servizio. In caso di violazione, sarà applicata un’ammenda da euro 517 a 2.583 e una penalità in tempo fino a 3’;
- h. Il servizio antincendio deve essere garantito dalla disponibilità di almeno 5 estintori aventi una capacità di 6 Kg ciascuno;
- i. Durante lo svolgimento della gara deve essere disponibile per il parco assistenza un’ambulanza completa di equipaggio.

2. Area Tecnica - Area di Lavoro - Area Gommisti

2.1. Area Tecnica

All’interno del Parco assistenza dovrà essere assegnata ad ogni vettura - a titolo gratuito - un’area tecnica.

Ad ogni conduttore deve essere assegnata un’area di 80 mq che abbia una larghezza di almeno 6 m.

Nel caso in cui ogni Team o assistenza tecnica svolga attività per più di una vettura, l’assegnazione dell’area tecnica avverrà secondo i criteri descritti dalla seguente griglia:

N ° Conduttori	1	2	3	4 e successivi
Area in mq.	80	60	60	60

I Concorrenti che non comunicheranno agli Organizzatori - entro la data di chiusura delle iscrizioni di ogni singola gara - la loro squadra di assistenza, potranno usufruire soltanto di una superficie massima di 60 mq.

2.2. Area di Lavoro

Una volta assicurata ed assegnata la metratura necessaria a tutti gli aventi diritto, gli Organizzatori potranno mettere a disposizione - a titolo gratuito o a pagamento - lo spazio eccedente, definito anche "area di lavoro". Tale area di lavoro dovrà essere richiesta dal concorrente all'atto dell'iscrizione e dovrà essere distribuita in maniera proporzionale a tutti i richiedenti. Nel caso di cessione dello spazio eccedente dietro pagamento, si stabilisce l'importo massimo da richiedere: 12 EURO X mq (IVA esclusa) Il pagamento dovrà avvenire entro il termine di chiusura delle verifiche ante gara

2.3. Area Gommisti

2.3.1. Tutti i produttori e fornitori - a qualsiasi titolo - di pneumatici devono essere collocati in un unico spazio ad essi riservato, a discrezione di ogni Organizzatore.

2.3.2. Essi devono comunicare, in tempo utile all'Organizzatore, le targhe dei loro mezzi e lo spazio di cui necessitano. L'Organizzatore potrà prevedere la vendita degli spazi commerciali per i gommisti.

2.3.3. Il costo degli spazi venduti non potrà superare l'importo massimo di 7,50 EURO per mq. (IVA esclusa).

2.3.4. Il pagamento dovrà avvenire entro il termine di chiusura delle verifiche ante gara.

2.4. Circolazione all'interno del Parco Assistenza

2.4.1. L'Organizzatore potrà stabilire nel Regolamento Particolare di Gara o con circolare informativa gli orari e le modalità della circolazione dei veicoli di servizio all'interno del Parco Assistenza.

2.4.2. Nella definizione degli orari d'ingresso e di uscita dei veicoli di assistenza dovrà essere tenuto in considerazione che per le Auto Storiche l'assistenza in gara è libera anche al di fuori dei Parchi Assistenza, ad eccezione dei tratti di percorso vietati. A tal fine l'Organizzatore dovrà prevedere:

a. Varchi di entrata/uscita Parco con corsie separate tra le auto dei Concorrenti ed i veicoli di assistenza o, in alternativa, un varco d'ingresso/uscita dedicato ai soli veicoli d'assistenza.

b. Contenere in 10/15' il tempo limite d'ingresso al Parco Assistenza prima dell'orario effettivo di ingresso dei concorrenti (solo per veicoli inferiori a 35 Q.li)

2.4.3. I concorrenti dovranno scrupolosamente attenersi alle disposizioni degli Ufficiali di Gara in servizio all'ingresso e all'uscita dei Parchi Assistenza. Per tutta la durata del Rally, potranno operare al massimo due veicoli di assistenza per ogni vettura partita.

2.4.4. I veicoli di assistenza saranno chiaramente identificabili per mezzo di apposite targhe "Assistenza" rilasciate dall'Organizzatore (max. n.2 Targhe per ogni vettura in gara) e posizionate come specificato.

2.4.5. Altri veicoli dei team (motorhomes, ecc.) devono essere identificati a mezzo di targhe "Auxiliary" fornite dall'Organizzatore.

2.4.6. I veicoli "Auxiliary" e stampa avranno accesso a un'area riservata nelle immediate vicinanze dei parchi assistenza, a discrezione degli Organizzatori.

2.4.7. Avranno diritto all'ingresso nei parchi assistenza soltanto le vetture in gara e fino a due automezzi di assistenza per ognuna di esse.

2.4.8. L'uso improprio delle targhe "Auxiliary" comporterà a carico dei concorrenti interessati un'ammenda fino a 2.583 EURO

3. Rifornimento di Carburante o Refuelling

- a. Per tutti i Concorrenti il rifornimento di carburante è vietato nei Parchi Assistenza.
- b. Il rifornimento è consentito soltanto all'interno delle stazioni di servizio (unicamente tramite le colonnine di distribuzione di carburante) che l'Organizzatore avrà individuato e comunicato ai Concorrenti, oppure all'interno di aree di rifornimento (Zone Refuelling) opportunamente attrezzate a cura dell'Organizzatore.
- c. All'interno delle stazioni di servizio non possono essere effettuate operazioni di assistenza.
- d. Il controllo sull'osservanza di tale divieto sarà curato da Ufficiali di Gara.

3.1. Zone di Rifornimento (Refuelling)

- a. Le zone di refuelling devono essere poste all'uscita del parco di assistenza e, comunque, nei due chilometri successivi, oltre a quelle in altre zone del percorso (remote refuelling) che l'Organizzatore dovrà prevedere in funzione della limitata autonomia della Vetture Storiche.
- b. Tutte le Zone di refuelling dovranno essere inserite della TDT e Road-Book. L'ingresso e l'uscita saranno indicati da un cartello di rifornimento su sfondo blu.
- c. All'interno della zona di refuelling ogni operazione non direttamente connessa al rifornimento di carburante è vietata.
- d. All'interno della zona di refuelling dovrà essere rispettato un limite di velocità di 5 Km/h.
- e. Durante le operazioni di refuelling i motori devono essere spenti.
- f. È raccomandato che l'equipaggio non rimanga a bordo durante le operazioni di refuelling; nel caso ciò non avvenga, le cinture di sicurezza devono essere non allacciate e le porte devono essere aperte.
- g. In caso di mancata messa in moto, la vettura può essere spinta fuori dalla zona di refuelling prima di effettuare operazioni per il riavviamento.
- h. La zona refuelling deve essere ben delimitata. Sono sufficienti anche le sole transenne ma dovranno garantirne l'isolamento completo.
- i. L'Organizzatore dovrà prevedere la presenza di almeno due ufficiali di gara nella zona refuelling.

ALLEGATO 10 - FORMAT Dati Classifiche

Elenco dei dati necessari alla compilazione delle classifiche per i Campionati,

a. Sono necessari i file seguenti, in formato TESTO:

- Elenco Iscritti
- Elenco Verificati
- Ordine di Partenza 1^a Tappa
- Ordine di Partenza 2^a Tappa
- Classifica Generale Assoluta

b. Ciascun file di testo (.csv o .txt) deve contenere i dati elencati sotto e separati tra di loro con TABULAZIONE (<tab>) e NON spazio o punto, al fine del loro trasferimento su un file Excel.

In alternativa è possibile fornire un file Excel, composto delle colonne sottoelencate:

COL.	ETICHETTA	DESCRIZIONE
A	Posizione	Posizione di classifica generale assoluta (soltanto per il file Classifica, vuoto negli altri)
B	Numero	Numero di gara
C	Concorrente	Denominazione del Concorrente
D	1° Conduttore 1	Cognome del 1° Conduttore (prevedere dati composti separati da spazio, es.: "Da Zanche")
E	1° Conduttore 2	Nome del 1° Conduttore (prevedere dati composti separati da spazio, es.: "Gian Paolo")
F	1° Conduttore 3	Nazionalità del 1° Conduttore (3 lettere)
G	1° Conduttore 4	Priorità del 1° Conduttore
H	1° Conduttore 5	Over 60/Under 30: "O" oppure "U" se =VERO
I	2° Conduttore 1	Cognome del 2° Conduttore (prevedere dati composti separati da spazio, es.: "Da Zanche")
J	2° Conduttore 2	Nome del 2° Conduttore (prevedere dati composti separati da spazio, es.: "Gian Paolo")
K	2° Conduttore 3	Nazionalità del 2° Conduttore (3 lettere)
L	Equip. femminile	"F" se =VERO
M	Scuderia	Nome della Scuderia di appartenenza (se regolarmente iscritta)
N	Vettura 1	Marca della vettura
O	Vettura 2	Modello
P	Vettura 3	Raggruppamento (1°, II°, 3°, IV°)
Q	Vettura 4	Gruppo (1_3, 2, 4, N, A, B)
R	Vettura 5	Periodo FIA (E, F/G1, G2/H1, H2/I, J1, J2)
S	Vettura 6	Categoria FIA (soltanto x gare FIA)
T	Vettura 7	Cilindrata (Classe)
U	Trofeo 1	"TRZ" iscrizione a TRZ =VERO
V	Trofeo 2	"M" iscrizione a Trofeo Michelin =VERO
W	Trofeo 3	"MF" iscrizione a Memory Fornaca =VERO
Note		Q : Dividere in un'altra colonna se J1 o J2 nel caso di Gruppi A,B,N

c. La ricezione dei dati nel formato richiesto è obbligatoria, in quanto permetterà di agevolare e rendere più rapida e sicura la composizione delle Classifiche dei Campionati.

d. **Non saranno accettati dati non conformi a quanto richiesto dal FORMAT.**

ALLEGATO 11 - Procedura di sicurezza in caso di incidente

Quando un equipaggio mostra il cartello " SOS " rosso è OBBLIGATORIO fermarsi e prestare assistenza all'equipaggio che richiede aiuto; incombe sotto la vostra responsabilità prestare assistenza ai feriti e assicurarsi che i mezzi di soccorso intervengano il più presto possibile.

1. La prima vettura che arriva sul luogo dell'incidente deve fermarsi e informare la vettura successiva di tutti i dettagli;
2. Tale vettura arrivata per seconda sul luogo dell'incidente deve comunicare alla postazione radio immediatamente successiva:
 - numero di gara della vettura coinvolta nell' incidente;
 - se e quanti membri dell'equipaggio o degli spettatori sono feriti;
 - se un membro dell'equipaggio o uno spettatore sono immobilizzati dalla vettura;
 - luogo dell'incidente, riferendosi ai dati chilometrici del Road-Book;
 - tutte le informazioni vitali per impostare i soccorsi.
3. Le vetture che seguono devono fermarsi se il cartello rosso " SOS " è mostrato;
4. Tutti gli equipaggi che si fermano in Prova Speciale devono posizionare il triangolo rosso almeno 50 mt prima di dove è parcheggiata la vettura, anche se questa non occupa la strada;
5. Tutti gli equipaggi che si ritirano devono informare al più presto gli Organizzatori e consegnare la Tabella di Marcia.

ALLEGATO 12 - Scheda di iscrizione al Campionato

**2020****DOMANDA DI ISCRIZIONE**

	1° CONDUTTORE	2° CONDUTTORE
COGNOME		
NOME		
DATA DI NASCITA		
VIA		
CAP - CITTA'		
TELEFONO		
TELEFONO CELLULARE		
E-MAIL		
SCUDERIA		

CARATTERISTICHE DELLA VETTURA

MODELLO		ANNO	
TARGA		GRUPPO	
HTP N°		CILINDRATA	

Autorizzo il trattamento dei dati personali ai sensi del D.lgs. 196 del 30 giugno 2003