



Automobile Club d'Italia

**SPORT**

**ANNUARIO SPORTIVO NAZIONALE 2021**

**REGOLAMENTO DI SETTORE GENERALE**

**REGOLARITA' AUTO MODERNE**

**REGOLARITA' CLASSICA - REGOLARITÀ CHALLENGE**

**REGOLARITÀ TURISTICHE - REGOLARITÀ A MEDIA**

**REGOLARITA' SUPERCLASSICA**



**CRONOLOGIA MODIFICHE:**

<b>ARTICOLO MODIFICATO</b>	<b>DATA DI APPLICAZIONE</b>	<b>DATA DI PUBBLICAZIONE</b>

*V.1.0 - Aggiornato al 3.12.2019*

## Sommario

### **Sezione I**

#### **NORME GENERALI**

##### **Art. 1 - FINALITA'**

##### **Art. 2 - DEFINIZIONI E CAMPO DI APPLICAZIONE**

##### **Art. 3 - ISCRIZIONE DELLE GARE A CALENDARIO – PRINCIPI GENERALI**

Art. 3.1 – Prescrizioni particolari

Art. 3.2. Rapporti con il Medico Federale e con il Servizio Medico

##### **Art. 4 - REGOLAMENTO PARTICOLARE DI GARA - ISCRIZIONI ALLE GARE**

4.1 - Regolamento particolare di gara e permesso di organizzazione

4.2 - Iscrizioni

4.3 - Tasse di iscrizione

##### **Art. 5 - CONCORRENTI E CONDUTTORI E NAVIGATORI**

Art. 5.1 - Conduttori prioritari (Top Driver)

##### **Art. 6 - VETTURE**

##### **Art.7 – PERCORSI - DURATA - LUNGHEZZA - MEDIE ORARIE - TABELLA DI MARCIA**

7.1 - Percorso

7.2 - Durata

7.3 - Lunghezza

7.4 - Percorsi non soggetti ad approvazione

##### **Art. 8- MEDIE ORARIE**

8.1 - Tabella di Marcia

##### **Art. 9 – PUBBLICITA'**

##### **Art.10 – UFFICIALI DI GARA E COMMISSARI SPORTIVI**

##### **Art. 11 –MODALITA' DI SVOLGIMENTO**

11.1 - Controllo vetture e documenti

11.2 - Partenze

11.3 - Apripista

11.4 – Riordinamenti

11.5 - Tempo massimo

11.6 - Controlli a timbro

11.7 - Controlli Orari

11.8 - Prove Cronometrate

11.9 - Prove di Media (facoltative)

11.10 - Prove con diversa tipologia (facoltative)

11.11 – Cronometraggio

11.12 - Cronometri degli equipaggi – Sincronizzazione

11.13 - Penalizzazioni

11.14 - Classifiche

11.15 - Premi

11.16 - Incartamento di chiusura

## **Art. 12. DISPOSIZIONE DIVERSE**

12.1 Numeri di gara

12.2 Mirini

12.3 Cartelli di segnalazione

12.4 Divieto di ostacolare lo svolgimento della gara

12.5 Comportamento dei conduuttori e navigatori

12.6 Reclami e appelli

12.7 Verifiche tecniche nelle gare titolate

## ***Sezione II***

### **Art. 13. DISPOSIZIONI SPECIFICHE REGOLARITÀ CHALLENGE AUTO MODERNE**

13.1 Definizioni

13.2 Concorrenti e Conduuttori

13.3 Vetture

### **Art. 14 .CIRCUITI E PERCORSI IN GENERE**

14.1 Impianti fissi

14.2 Capienza

14.3 Approvazione

### **Art. 15. MODALITA' DI SVOLGIMENTO**

15.1 Ricognizioni

15.2 Qualificazioni

15.3 Finali

15.4 Altre disposizioni

15.5 Penalizzazioni Prove cronometrate

15.5.1. Altre penalizzazioni

### **Art.16 - ALTRE DISPOSIZIONI**

## ***Sezione III***

### **Art. 17. DISPOSIZIONI SPECIFICHE REGOLARITÀ TURISTICA AUTO MODERNE**

17.1 - Definizioni

17.2 - Calendario

17.3 – Conduuttori - Conduuttori Prioritari (TOP DRIVER)

17.4 - Medie Orarie

17.5 - Modalità di svolgimento

17.6 - Prove cronometrate

## **Sezione IV**

### **Art. 18. DISPOSIZIONI SPECIFICHE REGOLARITÀ A MEDIA AUTO MODERNE**

18.1 - Definizione

18.2 - Percorso – Prove di media

19 - Prove medie orarie

20 – Rispetto del codice della strada durante la competizione – norme di comportamento

20.1 – Strumenti rilevamento di tempi

20.2 - Limite di velocità

21 - Prove cronometrate

## **REGOLAMENTO DI SETTORE GENERALE - REGOLARITA' AUTO MODERNE 2020**

### **Sezione I**

#### **NORME GENERALI**

##### **Art. 1 - FINALITÀ**

Le disposizioni contemplate nel presente Regolamento dettano le condizioni cui devono rispondere le competizioni sportive ed alle quali deve uniformarsi il Regolamento Particolare di Gara, ove sono specificate le caratteristiche generali e particolari dell'evento.

In particolare, si intende perseguire la valorizzazione in chiave sportiva delle capacità dei conduttori e navigatori di mantenere con la propria vettura la massima regolarità e precisione, al fine di esaltare – oltre alle necessarie capacità di guida e navigazione - anche le capacità di concentrazione dell'equipaggio da mantenersi per lunghi periodi, nonché la sensibilità nel condurre la vettura.

Per quanto non espressamente richiamato nel presente Regolamento, si intende valida, in quanto applicabile, ogni altra disposizione del RSN e sue Appendici.

Chiunque, persona, Ente o Associazione che direttamente o indirettamente intenda partecipare a tali competizioni sportive è tenuto a conoscere ed a osservare il Codice Sportivo Internazionale (Codice) con i suoi Allegati, il Regolamento Sportivo Nazionale (RSN) nonché il presente Regolamento di Settore.

## **Art. 2 - DEFINIZIONI E CAMPO DI APPLICAZIONE**

Si considerano di “*regolarità auto moderne*” le manifestazioni sportive riservate ad auto moderne, costruite dal 1 gennaio 1991, nelle quali il rispetto dei tempi prestabiliti per completare il percorso, - articolato in settori (Controlli Orari), le prove cronometrate, di media, di diversa tipologia, costituiscono il fattore determinante per la classifica.

Presentano, pertanto, caratteristiche di guida simili a quelle abitualmente utilizzate nell’uso quotidiano degli autoveicoli, esaltandone la correttezza.

La Commissione preposta alla disciplina e regolazione di tali gare è quella denominata “*Commissione Attività Promozionali Ecosostenibili e Sperimentali*”, in seguito definita “Commissione di competenza”.

## **Art. 3 - ISCRIZIONE DELLE GARE A CALENDARIO - PRINCIPI GENERALI**

Le gare devono essere iscritte nel Calendario Sportivo Nazionale, nelle forme e nei modi indicati dal vigente RSN.

Gli Organizzatori devono essere almeno titolari della licenza di organizzatore per gare di regolarità.

Lo stesso Organizzatore può iscrivere ulteriori gare solo dopo l’approvazione del calendario e comunque subordinatamente alle disponibilità delle relative date.

Per tutte le gare di Regolarità Classica non è consentita la denominazione “Rally” o altra specialità dello sport automobilistico di abilità o velocità.

Tale denominazione può essere autorizzata solo con l’espressione “Rievocazione del Rally....”, soltanto avuto riguardo a competizioni sportive che hanno fatto parte della storia automobilistica sportiva italiana.

Chiunque voglia organizzare una serie nazionale di gare deve preliminarmente chiedere l’approvazione dei regolamenti (sportivo e tecnico) e del calendario (vedi RSN).

Acisport può attribuire la definizione di “Superclassica” alle gare di regolarità con particolari caratteristiche di prestigio e/o per le qualità organizzative e/o per l’importanza delle vetture ammesse e, per l’effetto, concedere deroghe alla presente regolamentazione.

### **Art. 3.1 - Prescrizioni particolari**

#### **a) Gare titolate**

Hanno diritto di precedenza nella definizione del calendario.

Non sono ammesse concomitanze tra gare di tale tipologia.

In ogni caso, tra le gare di campionato che si svolgano nella stessa zona vi deve essere una distanza minima di giorni 12.

Nella stessa Regione o nell’ambito di Regioni diverse con sede di svolgimento compresa dentro un raggio di 200 Km, non sono ammesse concomitanze o effettuazioni di gare nella settimana che precede e nella settimana che segue una gara titolata.

#### **b) Gare non titolate**

Nella stessa provincia o nell’ambito di province confinanti, non sono ammesse concomitanze ovvero lo svolgimento di gare della stessa tipologia nella settimana che precede e nella settimana che segue, salvo specifici accordi tra gli organizzatori, ovvero di deroghe rilasciate dall'ACI.

#### **c) Abbinamenti con altre tipologie di gara**

È sempre consentito, senza necessità di doppia iscrizione a calendario nazionale regolarità auto

moderne, ma con il solo obbligo di comunicazione all'ACI, l'abbinamento di una gara di regolarità classica auto moderne ad una gara di regolarità turistica auto moderne.

L'ACI, altresì, può autorizzare l'abbinamento a una gara di regolarità classica o turistica auto storiche.

E' ammessa la partecipazione di n. 35 vetture auto storiche al seguito delle auto moderne ad una gara di regolarità classica, turistica, a media, challenge.

In tale caso, non è dovuta la tassa d'iscrizione a calendario e le vetture saranno inserite nel Regolamento Particolare di gara delle manifestazioni con la forma opzionale.

Per coloro che avessero già richiesto l'iscrizione al calendario 2018 di una gara di Regolarità Auto Storiche ed avessero effettuato il relativo pagamento, verrà riconosciuto il rimborso del diritto base previsto dal RSN appendice 9.

In tali casi:

- le due gare devono partire l'una in coda all'altra (le auto moderne per prime);
- devono svolgersi con le modalità previste dallo RDS di competenza.

L'ACI si riserva di autorizzare, volta per volta, abbinamenti con altre tipologie di gare.

In ogni caso, una gara di regolarità classica auto moderne non può essere abbinata a un Rally auto storiche e/o moderno, ad una gara di regolarità sport auto storiche, ovvero ad una manifestazione "All Stars" auto storiche.

#### **d) Zone geografiche**

Sono così definite, in ragioni della classificazione che segue:

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, Toscana, Umbria, Marche, Lazio, Abruzzo)
ZONA 4	SUD	(Molise, Campania, Puglia, Calabria, Basilicata, Sicilia, Sardegna)

#### **Art. 3.2. - Rapporti con il medico Federale e con il servizio medico**

L'organizzatore è tenuto a comunicare al Medico Federale Regionale, con un anticipo di almeno un mese rispetto alla data di effettuazione, le caratteristiche della manifestazione, con particolare riferimento a:

- tipologia del percorso e relative medie di velocità previste;
- presenza di presidi ospedalieri nella zona con relativi servizi attivi;
- copertura dell'area interessata da parte dei servizi di emergenza medica territoriale (118) anche in rapporto alla fascia oraria di svolgimento dell'evento.

È raccomandata, ma non obbligatorio, la compilazione della modulistica relativa al piano di emergenza sanitaria e la sua approvazione da parte del Medico Federale Regionale.

Sulla base dei predetti elementi, il Medico Federale Regionale può consigliare la presenza di una o più unità mobile/i di soccorso, completa/e di equipaggio, per tutta la durata della manifestazione.

Qualora ne dovesse ravvisare la necessità e per manifestazioni di particolare rilievo, potrà provvedere alla nomina del Medico Capo e richiedere la compilazione del relativo piano di emergenza sanitario. (Appendice 8 RSN)

### **Art. 4 - REGOLAMENTO PARTICOLARE DI GARA - ISCRIZIONI ALLE GARE**

#### **4.1 - Regolamento particolare di gara e permesso di organizzazione**

Il regolamento particolare di gara deve essere compilato utilizzando il "regolamento particolare tipo" predisposto dall'ACI.

Il permesso di organizzazione deve essere richiesto mediante l'invio all'ACI del regolamento particolare

di gara nei termini e con le modalità stabilite dal RSN.

#### **4.2 - Iscrizioni**

I termini e le modalità di presentazione delle iscrizioni sono indicati nel RSN, sub art 62 e segg.

Nelle gare titolate i conduitori Top Driver indicati nei moduli di iscrizione non possono sostituirsi ad altri.

#### **4.3 - Tasse di iscrizione**

Regolarità Classica Titolata	1 giorno € 250,00	più giorni € 300,00
Regolarità Classica N.T	1 giorno € 200,00	più giorni € 250,00
Regolarità Challenge	1 giorno € 120,00	più giorni € 120,00
Regolarità Turistica	1 giorno € 100,00	più giorni € 120,00
Regolarità a Media	1 giorno € 280,00	più giorni € 280,00
Superclassica	(secondo quanto autorizzato da ACI)	
Altre tipologie di Gare	1 giorno € 100,00	più giorni € 100,00

La tassa di iscrizione è comprensiva della quota di assicurazione prevista dall'Art. 124 del Decreto Legislativo n. 209 del 7.9.2005 e s.m.i.

Eventuali forfait proposti dall'Organizzatore, comprensivi di vitto, alloggio o altro, sono facoltativi e non devono far parte delle condizioni di ammissione alla gara previste dal regolamento particolare di gara.

### **Art. 5 - CONCORRENTI, CONDUTTORI E NAVIGATORI**

Sono ammesse le licenze indicate nell'appendice n. 1 del RSN (licenze ed assicurazioni).

#### **Art. 5.1 - Conduitori prioritari (Top Driver)**

ACISport stabilisce anno per anno, in base alle classifiche delle gare titolate auto moderne dell'anno precedente, un elenco di conduitori prioritari (Top Driver), suddiviso in più livelli per la definizione degli ordini di partenza. L'elenco conduitori prioritari è determinato considerando per ciascuno di essi la media delle penalità di ogni gara a cui abbia preso il via. (somma penalità totali/numero prove cronometrate disputate al netto degli scarti).

Qualora un conducente abbandoni la gara dopo aver effettuato almeno il 50% delle prove previste dalla tabella tempi e distanze (con arrotondamento per eccesso), si procederà comunque al calcolo della media, sulle prove regolarmente disputate dal conducente. Ai soli fini del calcolo della media gara, dalla somma delle penalità e dal numero di prove cronometrate andranno scartate le prove con un errore superiore a 299 penalità.

L'elenco Top Driver è aggiornato nel corso dell'anno in occasione di ogni gara titolata.

La nuova media viene calcolata sommando a quella riportata nell'elenco iniziale dell'anno la media di ogni gara disputata diviso il numero di gare + uno (media iniziale).

Al termine della stagione la media dei tre migliori risultati ottenuti indicherà quella iniziale dell'anno successivo.

Per poter ottenere l'inserimento nell'elenco piloti prioritari, ogni conducente dovrà classificarsi in almeno tre gare con validità per il Campionato Italiano Regolarità auto moderne.

Fino a quel momento il conducente risulterà Conducente "Non Classificato" e non rientrerà nell'elenco.

I conduitori che non si saranno classificati in almeno tre gare con validità per il Campionato Italiano Regolarità nell'anno in corso, saranno depennati dall'elenco;

ACISport si riserva di reinserire d'ufficio conduitori Top Driver e driver A con l'inserimento nell'ultima posizione del livello di ultima classificazione.



I primi tre conduttori classificati nelle classifiche finali del Campionato Italiano CONDUTTORI TOP CAR e CONDUTTORI ed i vincitori delle Coppe Nazionali Coppa Dame e Under 30, entreranno di diritto nell'Elenco Conduttori Prioritari di 1° Livello (TopDriver) per le due stagioni successive.

I conduttori Top Driver saranno suddivisi nei seguenti cinque livelli:

- 1° livello: Top Driver i conduttori con una media delle penalità da 00,00 a 05,00 centesimi;
- 2° livello: Driver A i conduttori con una media delle penalità da 05,01 a 10,00 centesimi;
- 3° livello: Driver B i conduttori con una media delle penalità da 10,01 a 20,00 centesimi;
- 4° livello: Driver C i conduttori con una media delle penalità da 20,01 a 40,00 centesimi;
- 5° livello: Driver D i conduttori con una media delle penalità oltre 40,00 centesimi.

Gli ordini di partenza devono essere stabiliti sulla base dei cinque livelli di priorità, assegnando i primi numeri ai conduttori appartenenti al 1° livello e successivamente, nell'ordine, al 2°, 3°, 4° e 5° livello, anche tenendo conto delle priorità conseguite dai conduttori all'esito della partecipazione alla gare di Regolarità auto storiche.

L'ordine di partenza all'interno di ciascun livello è stabilito dagli Organizzatori secondo l'anzianità della vettura con priorità per le vetture più moderne.

Le vetture storiche al seguito sono inserite sempre in dubbio, tenendo conto delle priorità acquisite dai conduttori in conformità alle regole contemplate nel RDS auto storiche.

I conduttori non prioritari devono partire dopo quelli del 5° livello sempre secondo la minore anzianità della vettura.

In tutte le gare è obbligatorio prevedere delle classifiche speciali Top Driver, con premi almeno fino al 3° classificato, riservate ai conduttori prioritari del 1, 2°, 3° e 4° 5° livello.

Le classifiche speciali, che non danno luogo ad assegnazione del punteggio per il Campionato e le Coppe, potranno essere redatte, in eventuale aggiunta a quelle obbligatorie, utilizzando che per ogni conduttore il seguente metodo:

- moltiplicazione della media delle penalità per il numero delle Prove Cronometrate della gara in questione per determinare l'abbuono di gara;
- sottrazione dell'abbuono di gara dalle penalità conteggiate.

Le classifiche così redatte indicheranno i conduttori che avranno maggiormente migliorato la propria prestazione rispetto alla personale media di errore (media delle penalità).

## **Art. 6 - VETTURE**

Alle gare di regolarità auto moderne (specialità Classica, Media, Superclassica, Turistiche), sono ammesse tutte le vetture di produzione costruite dal 1° gennaio 1991, ammesse alla circolazione su strada ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 78 CdS, equipaggiate esclusivamente con pneumatici omologati per la circolazione stradale.

Gli autoveicoli devono trovarsi nella propria configurazione di origine, cioè quella prevista dal costruttore per un normale impiego stradale, che può comportare anche gli accessori venduti per abbellire o renderne più confortevole l'uso.

Sono escluse, pertanto, le vetture in allestimento Corsa.

Sono altresì ammesse tutte le vetture di produzione alimentate con energie rinnovabili e alternative che rispettino le condizioni di cui sopra.

Le vetture saranno così suddivise:

- 1° raggruppamento costruite dal 1991 al 2000
- 2° raggruppamento costruite dal 2001 al 2010
- 3° raggruppamento costruite dal 2011 a oggi

Non sono ammesse vetture munite di targa prova.

Per la gare di Regolarità Challenge si vedano le specifiche disposizioni (Artt. 13-16).

Nelle gare titolate il numero di vetture ammesse è a discrezione dell'organizzatore, che deve comunque tenere conto di eventuali difficoltà organizzative, anche in relazione al territorio interessato dalla gara. In ogni caso, l'ACI si riserva di limitare il numero massimo di vetture ammesse sulla base dei principi definiti nel presente Regolamento

Nelle gare non titolate, sono ammesse al massimo n. 170 vetture.

## **Art.7 - PERCORSI - DURATA - LUNGHEZZA - MEDIE ORARIE - TABELLA DI MARCIA**

### **7.1 - Percorso**

Il percorso non deve essere chiuso al traffico, fatte salve specifiche deroghe autorizzate dall'ACI ovvero prescrizioni dettate delle Pubbliche Amministrazioni e dalle Autorità competenti

Deve essere descritto nella tabella delle distanze e dei tempi da allegare al regolamento particolare di gara (di cui fa parte integrante) e nel road-book (radar), nonché suddiviso in settori da percorrere in tempi stabiliti.

Al Regolamento Particolare di Gara devono essere allegate, inoltre, le mappe del percorso e le planimetrie delle prove cronometrate che si svolgono su aree attrezzate o circuiti permanenti e delle prove cronometrate lunghe meno di 300 metri.

Ogni settore, di lunghezza variabile, può essere costituito da un solo tratto di percorso in trasferimento (senza prove cronometrate o di media o con diversa tipologia), ovvero comprendere, oltre ai tratti in trasferimento, anche una o più delle prove sopra elencate.

In caso di ostruzioni stradali o di altri casi di forza maggiore verificatisi prima della partenza della gara, il percorso può essere modificato.

Per motivi di sicurezza, possono essere neutralizzati alcuni tratti dello stesso.

Una volta presa la partenza, gli equipaggi non possono invocare, per alcun motivo, casi di forza maggiore: eventuali ostacoli provocati da intemperie, ostruzioni o simili devono pertanto essere superati di pura iniziativa degli equipaggi stessi, ma sempre nel rispetto delle norme del codice della strada.

La tabella delle distanze e dei tempi e il road-book devono essere redatti in conformità ai modelli allegati in calce alla presente RDS.

### **7.2 - Durata**

Una gara può svolgersi su di uno o più giorni.

### **7.3 - Lunghezza**

Il percorso di gara non può avere una lunghezza superiore a 350 km. per giornata di gara, salvo deroghe che l'ACI si riserva di concedere in casi particolari ed eccezionali.

Tutte le distanze dichiarate dall'Organizzatore devono considerarsi convenzionali e accettate.

#### **7.4 - Percorsi non soggetti ad approvazione**

I percorsi delle gare di regolarità classica, a media, turistica, superclassica non sono soggette ad approvazione sportiva da parte di ACI (art. 108 RSN), in considerazione delle caratteristiche proprie di tali manifestazioni definite agli artt. 1 e 2 della presente RDS. Per la regolarità challenge si veda l'art. 14.3.

### **8 - MEDIE ORARIE**

Per ogni settore e per ogni prova deve essere indicata la velocità media di percorrenza.

Le medie necessarie al calcolo dei tempi di percorrenza di settore, devono essere stabilite dagli Organizzatori in funzione delle caratteristiche del percorso dei vari settori e devono rispettare i seguenti limiti:

- nei settori totalmente pianeggianti, la media non può superare i 50 km/h;
- nei settori con andamento altimetrico variabile per una lunghezza non superiore al 50% di quella dei settori stessi, la media non può superare i 40 km/h;
- nei settori che presentano tratti con andamento altimetrico variabile di lunghezza superiore al 50% di quella dei settori stessi, la media non può essere superiore a 35 km/h.
- Le stesse disposizioni devono essere applicate per stabilire i tempi di percorrenza delle prove cronometrate, delle prove con tipologie diverse di effettuazione e le medie delle prove di media.
- Gli Organizzatori hanno la facoltà di prevedere medie orarie inferiori soprattutto quando ciò sia richiesto dalle caratteristiche del percorso.
- Qualora le medie previste di una o più prove cronometrate siano inferiori alla media prevista per il settore che le contiene, gli Organizzatori devono calcolare la media di percorrenza del tratto o dei tratti di settore non interessati da PC, sempre nel rispetto dei limiti su indicati.

Si sottolinea che gli Organizzatori sono tenuti a stabilire tempi e medie che, oltre essere contenuti nei limiti previsti dal presente articolo, siano adeguati alle caratteristiche del percorso e mantengano la gara nei limiti agonistici propri della regolarità. Al riguardo sarà compito degli Organizzatori predisporre gli opportuni controlli sui comportamenti di guida dei conduttori, per contenere eventuali esuberanze. L'ACI può verificare la corrispondenza delle medie orarie necessarie al calcolo dei tempi di percorrenza, alle caratteristiche del percorso. La mancata corrispondenza comporterà l'adozione di provvedimenti disciplinari.

Per la gare di regolarità Turistica si vedano le specifiche disposizioni contenute all'art 17.4

#### **8.1 - Tabella di marcia**

Gli Organizzatori devono predisporre una tabella di marcia, conforme ai modelli allegati in calce alla presente RDS, senza inserire altre informazioni, da consegnare a ogni equipaggio in sede di partenza. Nella tabella di marcia devono essere indicati:

- il numero di gara;
- il cognome e il nome del conduttore e, se previsto, del navigatore;
- la marca e il modello della vettura;
- l'ubicazione dei controlli di partenza, di arrivo e lungo il percorso;
- l'orario di partenza dell'equipaggio;
- i tempi previsti per percorrere ogni singolo settore;
- l'ubicazione degli eventuali controlli a timbro.

La tabella di marcia deve essere presentata a ogni controllo orario per il rilevamento e l'annotazione dell'ora di passaggio.

Gli orari indicati nella tabella di marcia hanno valore ufficiale e sono quindi gli unici a fare testo.

Ogni equipaggio è responsabile della propria tabella di marcia. In particolare, spetta a ciascuno presentarla ai cronometristi addetti ai controlli e verificare che la registrazione dei tempi sia eseguita

correttamente.

La presenza sulla tabella di marcia di correzioni e cancellature non convalidate da un Ufficiale di Gara deve comportare l'esclusione dalla gara o dalla classifica.

La tabella di marcia deve essere consegnata agli Ufficiali di Gara addetti al controllo di arrivo della gara. La mancata consegna deve comportare l'esclusione dalla classifica.

#### **Art. 9 - PUBBLICITÀ**

Deve essere limitata a un massimo di due spazi di cm. 50x14 ciascuno nella parte superiore e inferiore dei numeri di gara.

Si raccomanda il corretto posizionamento della pubblicità sulle fiancate della vettura sfruttando tutto lo spazio utile. Se necessario, quella superiore può essere applicata a filo del cristallo del finestrino e quella inferiore sullo scalone.

In quest'ultimo caso, per consentire l'apertura della portiera, è sufficiente tagliarla.

Se a causa dell'altezza delle fiancate la pubblicità non può essere applicata così come prescritto, la stessa può essere applicata nelle zone laterali immediatamente adiacenti ai numeri di gara (a destra e a sinistra).

I nomi dei componenti l'equipaggio possono essere scritti su ciascuna fiancata della vettura nelle dimensioni massime di cm. 10x40 per fiancata.

Uno stemma di club, non avente per oggetto (in tutto o in parte) fini pubblicitari, può apparire in ogni fiancata occupando uno spazio massimo di cm. 10x10 per fiancata o una superficie equivalente.

È tollerata la livrea originale per ciò che riguarda gli stemmi identificativi, anche se comportano della pubblicità, limitatamente, però, a quanto originariamente utilizzato per quella specifica vettura identificata con il numero di telaio.

Nessuna altra forma di pubblicità può figurare sulla vettura, a meno che questa sia espressamente prevista dall'ACI. In particolare sul parabrezza della vettura non devono comparire né scritte pubblicitarie, né i nomi dei componenti l'equipaggio.

#### **Art.10 - UFFICIALI DI GARA E COMMISSARI SPORTIVI**

Nelle gare titolate l'Organizzatore deve designare gli Ufficiali di gara secondo le disposizioni del RSN e della RDS in quanto applicabili, oltre ad un Addetto ai Rapporti con i concorrenti cui competono le seguenti funzioni:

- rispondere, il più dettagliatamente possibile, a tutte le domande o questioni poste dai concorrenti,
- fornire ai concorrenti informazioni sul regolamento e sullo svolgimento della gara;
- evitare che vengano trasmesse al Collegio dei C.S./ Giudice Unico le richieste che possano trovare una soluzione nell'ambito del regolamento.

L'Addetto alle relazioni con i concorrenti deve essere titolare di una licenza di Commissario Sportivo o di altra licenza di Ufficiale di Gara e con comprovata conoscenza dei regolamenti.

Il nominativo deve essere pubblicato nel Regolamento di gara, così come le indicazioni necessarie per il suo riconoscimento.

I concorrenti devono essere informati sui luoghi dove l'Addetto sarà reperibile.

Questi, altresì, può assistere alle riunioni del Collegio dei Commissari Sportivi/ Giudice Unico e deve essere presente, compatibilmente con gli orari di gara:

- durante le verifiche ante gara;
- in segreteria;
- alla partenza;
- in Direzione Gara;
- durante lo svolgimento della gara;
- nei riordinamenti;

- all'arrivo.

Il Collegio dei Commissari Sportivi (di cui uno con funzioni di Presidente) e/o il Giudice Unico, sono designati dal Presidente dell'ACI.

Nelle gare titolate e nelle gare definite Grande Evento (vedi RDS Autostoriche) o Superclassica, sarà designato anche un Commissario Tecnico competente nel settore auto moderne.

L'Organizzatore deve designare inoltre commissari di Percorso in numero adeguato alle esigenze della manifestazione.

Gli Organizzatori sono autorizzati ad avvalersi, ove necessario e in sostituzione o a integrazione dei Commissari di Percorso, di "Ausiliari di Percorso" da scegliere tra i Volontari della Protezione Civile e tra gli appartenenti alle Scuderie o ai Club di settore, previo breve corso finalizzato alla conoscenza delle semplici norme del settore regolarità.

Tutti gli Ufficiali di Gara, ad eccezione degli Ausiliari di Percorso, devono essere titolari di specifica licenza.

In tutte le gare non vige l'obbligo del Collegio dei Commissari Sportivi, ma potrà essere designato, in sostituzione, un Giudice Unico, con le medesime modalità del Collegio dei Commissari Sportivi.

Nelle gare non titolate, non vige l'obbligo della designazione dell'Addetto ai Rapporti con i concorrenti.

L'Organizzatore deve designare almeno un Commissario/Ausiliario di Percorso per ogni posto di rilevamento con i compiti:

- di regolare l'ingresso delle vetture, nelle prove cronometrate con partenza rilevata, distanziandole tra loro da 20 a 30 secondi;
- di regolare il traffico e fare in modo che i concorrenti non vengano in alcun modo danneggiati;
- al termine dei passaggi, consegnare alla vettura scopa il proprio rapportino, anche se negativo, dei fatti accaduti.

I rilevamenti non presidiati da Commissari/Ausiliari di Percorso (testimoniati dalla mancanza di rapportino ritirato dalla vettura scopa), verranno annullati dal Collegio dei Commissari Sportivi/Giudice Unico.

## **Art. 11 - MODALITA' DI SVOLGIMENTO**

### **11.1 - Controllo vetture e documenti**

I concorrenti/conducenti iscritti devono presentarsi, negli orari e nelle località indicate nel regolamento particolare di gara, per l'espletamento delle seguenti formalità:

- identificazione del concorrente e del conducente iscritto e dell'eventuale navigatore;
- controllo delle patenti di guida (conducenti) e delle licenze;
- identificazione della vettura iscritta mediante i documenti previsti per la circolazione.

Con l'espletamento del controllo vetture e documenti gli organizzatori non rispondono della corrispondenza delle vetture alla normativa vigente per circolare su strada, né delle condizioni di manutenzione delle vetture; i concorrenti ed i conducenti rimangono perciò gli unici responsabili.

### **11.2 - Partenze**

Per gli ordini di partenza si rinvia al precedente art. 4.1. Le partenze devono essere date isolatamente, con vettura ferma e motore in moto, con i seguenti preavvisi alla voce: mancano 30", mancano 15", mancano 10", VIA! Gli ultimi 5" devono essere scanditi uno per uno.

Un conducente, già pronto agli ordini dello starter, può non essere pronto a partire; la partenza gli potrà essere consentita anche a spinta (sotto il controllo degli Ufficiali di Gara) nel tempo massimo di 20". Superato tale ritardo, il conducente non può più partire e deve essere considerato ritirato.

### **11.3 - Apripista**

È fatto obbligo agli Organizzatori di far precedere lungo tutto il percorso, con un anticipo non superiore a 2 minuti primi, le vetture di gara da una vettura “*apripista test crono*”, contrassegnata con un numero come se la vettura test crono fosse l'ultimo degli iscritti.

I cronometristi sono tenuti a rilevare gli orari di transito di questa vettura e a trasmetterli, insieme agli orari di transito di quelle in gara.

Oltre alla vettura “*apripista test crono*” gli Organizzatori possono utilizzare un massimo di quattro apripista.

Tutte devono avere a bordo almeno un titolare di licenza ACI in corso di validità.

### **11.4 - Riordinamenti**

Sono facoltativi.

### **11.5 - Tempo massimo**

Un equipaggio deve essere considerato fuori tempo massimo e quindi escluso dalla gara:

- se transita a un controllo orario con un ritardo pari o superiore a 15’;
- se accumula ritardi a più controlli orari complessivamente superiori a 30’ per ogni giornata di gara.

Gli Organizzatori hanno la facoltà di aumentare i valori di cui sopra.

Ai fini del computo del ritardo devono essere presi in considerazione soltanto i minuti primi, con esclusione delle frazioni di minuto primo.

Per le altre disposizioni in materia di fuori tempo massimo si rinvia alle analoghe disposizioni contenute nella RDS Rally.

### **11.6 - Controlli a timbro**

I Controlli a Timbro (CT) hanno lo scopo di controllare lo scrupoloso rispetto del percorso stabilito.

La tabella delle distanze e dei tempi e la tabella di marcia possono indicare l'ora di apertura dei CT.

I conduttori devono fermare le vetture per far apporre sulla tabella di marcia, nell'apposito spazio, il timbro di controllo o il “visto passare” la cui mancanza deve comportare l'esclusione dalla classifica. Tutti i CT devono essere opportunamente segnalati con le modalità e con i cartelli conformi ai modelli allegati in calce alla presente norma supplementare. Le vetture che transitano ad un CT in senso di marcia contrario o diverso da quello previsto dall'Organizzatore, devono essere escluse dalla gara.

### **11.7 - Controlli orari**

I Controlli Orari (CO) hanno lo scopo di delimitare i settori in cui è suddiviso il percorso della gara per regolare lo svolgimento della stessa e per far rispettare la velocità media prevista. Devono essere ubicati oltre che alla partenza e all'arrivo di ogni tappa, almeno ogni 90 km di percorso.

Non sono ammessi settori di lunghezza superiore a 90 Km nei quali non potranno essere effettuate prove cronometrate, o prove di media, o prove di diversa tipologia.

E' consentito, in via facoltativa, l'inserimento di un riordino.

I rilevamenti devono essere effettuati al minuto intero (es.: per l'ora di transito 14.01 sarà possibile transitare senza penalità dalle 14.01.00 alle 14.01.59).

Gli scarti rispetto ai tempi teorici imposti concorrono a determinare la classifica.

Il ritardo e l'anticipo ad un CO non devono essere recuperati nei CO successivi.

Gli equipaggi devono lasciare libera al transito la “zona di rilevamento” nella quale sono autorizzati ad entrare, a bordo della propria vettura, nel minuto precedente a quello teorico di transito ed a sostare solamente per il tempo strettamente necessario per la registrazione dell'ora di transito.

Al momento del rilevamento del tempo, la vettura deve trovarsi all'interno della zona di rilevamento.

Se la vettura non si trova all'interno della zona di rilevamento, l'equipaggio deve essere escluso, anche con provvedimento successivo.

Durante le operazioni di rilevamento solo un componente dell'equipaggio può non essere a bordo della vettura. Il tempo impiegato nell'operazione di rilevamento non è in alcun modo neutralizzato. Il rilevamento è preso nel momento in cui un componente dell'equipaggio consegna la tabella di marcia ai cronometristi.

Nel caso che più vetture transitino al CO nello stesso minuto, il cronometrista deve annotare sulle tabelle di marcia un'ora d'inizio del settore successivo diversa per ogni vettura, dando la precedenza nelle operazioni di rilevamento all'equipaggio con il minor ritardo rispetto all'ora teorica di transito.

I CO possono essere effettuati:

- con l'annotazione dell'ora di transito che di norma coincide con l'ora di inizio del settore successivo (ved. tabella di marcia tipo A);
- con l'annotazione dell'ora di transito e dell'ora d'inizio del settore successivo, confermata o variata dal cronometrista addetto alla postazione di inizio del settore successivo. (ved. tabella di marcia tipo B).

Tutti i CO devono essere opportunamente segnalati con le modalità e con i cartelli conformi ai modelli allegati in calce alla presente norma supplementare.

Le vetture che transitano ad un CO in senso di marcia contrario o diverso da quello previsto dall'Organizzatore, devono essere escluse dalla gara.

Nelle gare titolate in presenza di un alto numero di iscritti possono transitare nello stesso minuto, con le medesime modalità su previste, un massimo di due vetture.

Il transito di un numero maggiore di vetture nello stesso minuto dovrà essere specificatamente autorizzato dall'ACI.

### **11.8 - Prove cronometrate**

Sono denominate Prove Cronometrate (PC) i tratti cronometrati di percorso, compresi tra due rilevamenti inseriti in un settore. I rilevamenti devono essere effettuati al 1/100 di secondo senza alcuna tolleranza. Gli scarti rispetto ai tempi imposti concorrono, come gli scarti rilevati ai CO, a determinare la classifica.

Le PC devono essere effettuate con partenza rilevata (a ingresso libero); sarà facoltà del conduttore scegliere liberamente l'ora di inizio della PC comunque entro 5 secondi circa dal "via libera" dell'Ufficiale di Gara addetto o del Cronometrista.

Possono essere previste più PC consecutive (concatenate), dove l'ora di passaggio al rilevamento finale della precedente PC, costituisce l'ora di inizio della PC seguente, e così via.

Per le PC ubicate in aree attrezzate o in circuiti provvisori, autodromo, kartodromi e per le PC con lunghezza inferiore a 300 m. è necessario allegare una planimetria esplicativa.

Tutte le PC devono essere opportunamente segnalate sia all'inizio che alla fine, con le modalità e con i cartelli conformi ai modelli allegati in calce alla presente norma supplementare.

Nel tratto di percorso compreso tra il cartello giallo di inizio e il cartello beige di fine zona rilevamento è vietato l'arresto (fermo vettura), la sosta dell'autovettura e l'apertura delle portiere. Le vetture che dovessero fermarsi per guasto nella zona rilevamento, devono essere immediatamente rimosse secondo le indicazioni degli Ufficiali di Gara, pena l'esclusione. È altresì vietato l'accesso non autorizzato dei conduttori e dei navigatori.

Le vetture che transitano ad una PC in senso di marcia contrario o diverso da quello previsto dall'organizzatore, devono essere escluse dalla gara.

### **11.9 - Prove di media (facoltative)**

Sono denominati Prove di Media (PM) quei tratti di percorso inseriti in un settore nei quali i conduttori devono mantenere una media oraria prestabilita.



L'inizio della PM non deve sempre coincidere con una postazione di inizio o di fine PC.

Le relative modalità di partenza devono essere comunicate ai concorrenti.

Il road-book deve indicare anche il luogo che costituisce il limite massimo teorico di fine della PM.

Nel settore compreso tra l'inizio e la fine PM, la media è rilevata in uno o più punti non conosciuto/i dal conduttore.

Il tempo di uscita deve essere rilevato al secondo, manualmente, con apparecchiature scriventi. Per ogni prova di media è possibile prevedere sino a 5 rilevamenti.

Gli Organizzatori devono comunicare il numero dei rilevamenti previsti per ogni prova di media (comunque massimo 5).

Gli Organizzatori devono comunicare le medie da rispettare nella tabella distanze e tempi o nel corso della gara presso la postazione di inizio prova di media.

In caso di medie comunicate nella tabella distanze e tempi all'equipaggio deve essere indicata anche nella tabella di marcia, la media di percorrenza in base alla quale calcolare l'esatto tempo di passaggio al rilevamento segreto.

L'Organizzatore è tenuto ad indicare nel road-book e segnalare sul luogo un tratto di strada rettilineo con indicazioni di misure, verificabile dai concorrenti prima della gara, che è servito da base misurata per la stesura del road-book.

#### **11.10 - Prove con diversa tipologia (facoltative)**

Sono denominate prove con diversa tipologia (PD) quei tratti di percorso, inseriti in un settore nei quali l'organizzatore può stabilire, con l'autorizzazione dell'ACI modalità di effettuazione e di penalizzazione differenti da quelle precedentemente descritte.

Le PD devono essere descritte nel RPG. In tali prove devono essere tuttavia sempre rispettate le medie orarie in funzione delle caratteristiche del percorso e comunque mai superiori ai 50 Km/ora.

#### **11.11 - Cronometraggio**

##### **Sincronizzazione**

L'ora ufficiale di gara è quella della stazione di DCF 77 di Francoforte (ora europea) o quella UTC (Coordinated Universal Time) fornita dal sistema GPS (Global Positioning System) indicata sull'orologio radiocontrollato posto alla partenza di ogni tappa. Il tipo di ora prescelta (DCF 77 o UTC) deve essere indicata sul Regolamento Particolare di Gara. Tutti gli apparecchi di rilevamento dell'organizzazione devono essere sincronizzati con un sincronizzatore acceso non prima di quattro ore dallo start del primo cronometro sul percorso di gara, collegato su una linea "N.A." (Normalmente Aperta), con l'ora ufficiale di gara non prima di un'ora dal passaggio della prima vettura. Subito dopo il passaggio dell'ultima vettura ogni apparecchio di rilevamento dell'organizzazione deve essere verificato con un sincronizzatore collegato su una linea N.A.; se la staratura di un apparecchio di rilevamento dell'organizzazione rispetto all'ora ufficiale di gara dovesse essere maggiore di + o - 5 centesimi, il rilevamento interessato deve essere annullato. La staratura può essere verificata in alternativa con un'analisi statistica effettuata confrontando i tempi rilevati alle 20 vetture meglio classificate, su un campione omogeneo pari almeno al 30% dei loro rilevamenti, giudicando le postazioni disallineate quando almeno 15 vetture delle 20 considerate hanno un errore di + o - 30 centesimi. Quando gli apparati di rilevamento dell'organizzazione sono utilizzati per un tempo superiore a quattro ore, si deve eseguire una loro nuova sincronizzazione.

##### **Rilevamento dei tempi**

Tutti i rilevamenti al 1/100 di secondo devono essere effettuati automaticamente con apparecchiature scriventi e con pressostati nel momento in cui la vettura transita con la ruota anteriore sul pressostato.



I pressostati devono essere installati perpendicolarmente alla sede stradale, la posizione del rilevamento deve essere indicata con una linea tracciata perpendicolarmente lungo tutta la sede stradale e coincidente con il pressostato alla cui estremità dovranno essere posizionati due coni verticali di segnalazione.

Al fine di identificare eventuali anomalie del trasduttore (pressostato o cellula) che causino errori di rilevamento, il transito dell'equipaggio, oltre che automaticamente, deve essere rilevato anche manualmente utilizzando o lo stesso cronometro con l'uso del tasto "stampa manuale" o un altro cronometro scrivente della stessa classe di precisione del cronometro utilizzato per il rilevamento automatico sempre sincronizzato con le modalità indicate nell'art. 9.2.11.

Il rilevamento deve essere effettuato all'atto del transito della ruota anteriore sulla linea di inizio o fine prova. In caso di differenze superiori a 20/100 di ritardo del rilevamento automatico rispetto a quello manuale (e non il contrario), i Commissari Sportivi effettuate le opportune verifiche devono attribuire su quel rilevamento, la media con le modalità sotto indicate alla lettera e).

L'eventuale staratura del cronometro manuale comporterà l'annullamento del rilevamento interessato, solo quando lo stesso è oggetto di richiesta di verifica.

Il rilevamento manuale non deve avere valenza agli effetti dell'attribuzione del tempo di passaggio della vettura.

In talune gare l'ACI può autorizzare che l'identificazione di eventuali anomalie del trasduttore possa avvenire anche con sistemi automatici.

Solo in caso di fondo stradale non idoneo o di condizioni climatiche particolari, su richiesta del Direttore del servizio di cronometraggio, il Direttore di Gara può autorizzare l'uso di fotocellule, che devono essere installate ad un'altezza massima di 10 cm. dalla quota più elevata della sede stradale; in tale caso, la posizione del rilevamento deve essere indicata con una linea tracciata perpendicolarmente lungo tutta la sede stradale e coincidente con il fascio della fotocellula.

La zona di rilevamento deve essere delimitata in modo da impedire l'accesso e la visione dei tempi rilevati alle persone non autorizzate.

I tempi rilevati possono essere comunicati esclusivamente agli ufficiali di gara in servizio o a persone specificatamente indicate dal Direttore di Gara.

I rilevamenti al minuto possono essere effettuati anche manualmente.

Se in una P.C. almeno il 50% dei conduitori classificati come Top driver, Driver A, B e C accusano ritardi superiori a 1" rispetto al tempo imposto, la P.C. deve essere annullata.

L'impossibilità di transito ad un qualsiasi rilevamento nel tempo previsto, limitatamente ad un massimo del 20% delle vetture, per cause indipendenti dalla loro volontà, deve essere certificata dall'Ufficiale di Gara o dal cronometrista responsabile del controllo addetto alla postazione; al termine della gara i Commissari Sportivi, constatata l'effettiva impossibilità di transito, a loro insindacabile giudizio, possono attribuire ad ogni vettura interessata la media con le modalità sotto indicate alla (lettera e).

In caso di impossibilità di transito per una percentuale superiore di vetture il rilevamento deve essere annullato.

In caso di mancato o cattivo funzionamento in un qualsiasi rilevamento delle apparecchiature dei cronometristi, limitatamente ad un massimo del 20% delle vetture, i Commissari Sportivi devono attribuire ad ogni vettura interessata la media con le modalità sotto indicate alla lettera e).

In caso di mancato o cattivo funzionamento delle apparecchiature, per una percentuale superiore di vetture, il rilevamento deve essere annullato.

### **Cronologici**

Tutte le buste contenenti i cronologici e le bande originali relativi ai CO e alle PC devono contenere un riepilogo, stilato e firmato dai cronometristi preposti al CO o alla PC, indicante:

- la sincronizzazione iniziale eseguita con un sincronizzatore collegato su una linea "N.A.";

- il numero di vetture transitate, con l'eventuale indicazione specifica delle vetture alle quali i tempi non sono stati rilevati in modo automatico;
- la verifica di sincronizzazione finale eseguita con un sincronizzatore collegato su una linea "N.A.";
- ogni altra osservazione utile all'interpretazione delle bande originali allegate che non devono mai presentate correzioni o cancellazioni che rendono illeggibile la stampa originale; in caso di ambiguità nella determinazione del rilevamento di tempo di una vettura, si deve attribuire alla stessa il rilevamento più favorevole.

È fatto obbligo agli organizzatori di esporre copia dei cronologici di ogni PC, PM, PD e CO e di aver a disposizione i cronologici e le bande originali degli apparecchi di rilevamento. In caso di reclamo formale fa fede la banda originale.

### **Verifica dei tempi ufficiosi**

Per scoprire e risolvere possibili inesattezze dovute a involontari errori di trascrizione, trasmissione o elaborazione, tutti i tempi ufficiosi delle prove devono essere esposti presso la sede indicata nel regolamento particolare di gara a mano a mano che pervengono al centro classifiche. Gli equipaggi, presa visione di tali tempi, hanno a disposizione 15' dall'ora di esposizione dei tempi dell'ultima prova valida o dalla propria ora di arrivo, per avanzare, esclusivamente al Direttore di Gara o, se previsto, al Responsabile dei rapporti con i concorrenti, per iscritto, le richieste di controllo di un numero massimo di 1 rilevamenti.

Nelle gare di più giorni gli equipaggi possono avanzare con le medesime modalità su indicate, ma esclusivamente al Responsabile dei rapporti con i concorrenti, il controllo di un numero massimo di 1 rilevamenti per giorno esclusivamente al termine di ogni giorno. Non sono quindi accettate a fine gara richieste di verifica tempi relative a giornate precedenti.

Il Direttore di Gara, utilizzando la documentazione ufficiale in suo possesso, prenderà le decisioni che riterrà opportune e procederà all'esposizione delle classifiche.

Dopo l'esposizione delle classifiche contro le classifiche sono ammessi soltanto i reclami formali da presentare nei modi e nei termini indicati nel RSN.

Il Direttore di Gara può segnalare ai Commissari Sportivi eventuali richieste di verifica tempi giudicate pretestuose o non motivate.

### **Calcolo della Media**

In tutti i casi previsti in cui si renda necessario l'utilizzo della media delle penalizzazioni, la stessa verrà calcolata come segue.

Verranno preliminarmente escluse dal calcolo tutte le prove oggetto di contestazione per problemi di cronometraggio o impedimenti al transito certificati da rapporti di Ufficiali di Gara ed autorizzati dal Collegio/ Giudice Unico, verranno ulteriormente escluse dal calcolo la migliore e la peggiore prova.

La somma delle penalità delle rimanenti prove regolarmente disputate andrà divisa per il numero delle prove stesse, il risultato dovrà essere arrotondato all'unità più vicina per determinare il valore della media da attribuire al Conducente.

In caso di manifestazioni che si disputano su più giornate, qualora il numero di prove previsto per ogni giornata di gara sia superiore a 15, il calcolo della media andrà fatto a fine giornata con riferimento alle prove della giornata stessa, diversamente le prove disputate in quella giornata saranno cumulate per il calcolo della media con quelle della giornata successiva.

Nel caso l'ultima giornata preveda un numero di prove inferiore a 15, il calcolo delle eventuali medie da attribuire nel corso dell'ultima giornata terrà conto di tutte le prove disputate anche nei giorni precedenti, in caso di cumulabilità come previsto dal comma precedente, escludendo dal calcolo gli effetti di eventuali altre medie già attribuite, scartando sempre e solo la migliore e peggiore prova

oltre a quelle oggetto di contestazione tenendo però valide ai fini della classifica le medie già attribuite.

### **11.12 - Cronometri degli equipaggi – Sincronizzazione**

L'utilizzo dei cronometri da parte degli equipaggi non è soggetto ad alcuna limitazione.

Gli equipaggi possono effettuare la sincronizzazione dei loro cronometri, esclusivamente sull'orologio posto alla partenza di ogni tappa ma senza collegarsi allo stesso; nelle PC e nei CO il tratto di percorso compreso tra il cartello giallo di inizio e il cartello beige di fine zona rilevamento, può essere percorso solamente a bordo delle rispettive vetture; al riguardo ogni area retrostante la postazione di cronometraggio deve essere opportunamente delimitata e protetta.

### **11.13 - Penalizzazioni**

#### **Controlli orari**

per ogni minuto o frazione di anticipo	100 penalità
per ogni minuto o frazione di ritardo	100 penalità (con un massimo di 300)
per ritardo oltre il tempo massimo	esclusione

#### **Prove cronometrate**

per ogni 1/100 di secondo di anticipo o di ritardo	1 penalità (con un massimo di 300)
--	------------------------------------

#### **Prove di media**

per ogni minuto secondo di anticipo o di ritardo	1 penalità (con un massimo di 300)
--	------------------------------------

#### **Controlli segreti di transito**

per ogni minuto secondo in meno oltre la tolleranza del 20%	10 penalità
---	-------------

#### **Tabella di marcia**

alterazione, manomissione e correzioni non avallate dagli U.d.G	esclusione
mancata annotazione ad un controllo orario	esclusione
mancata restituzione	esclusione
mancanza di un timbro di controllo	esclusione

#### **Altre penalizzazioni**

per rifiuto di partenza nell'ora e ordine stabilito	100 penalità
per arresto della vettura in zona di rilevamento PC (fermo vettura)	100 penalità
per accesso non autorizzato dell'equipaggio in zona rilevamento (fatti salvi ulteriori provvedimenti)	300 penalità
per mancato transito ad un qualsiasi controllo	esclusione
per sosta non autorizzata in zona di controllo	esclusione
per blocco del passaggio e/o danno agli altri equipaggi	esclusione
per comportamento antisportivo	dall'ammonizione all'esclusione
per transito ad un controllo in senso contrario o diverso	esclusione
per infrazione al Codice della Strada	fino alla esclusione
per irregolarità dei documenti in sede di verifica	non ammissione
per mancato rispetto degli orari di verifica	non ammissione
per ritardo alla partenza superiore a 15 minuti primi	non ammissione
per aver fatto condurre la vettura da persona diversa dal conduttore	esclusione
per mancanza di un numero di gara o di almeno una targa di gara	ammenda
per mancanza di due o di tutti i numeri di gara	esclusione

per mancata comunicazione del ritiro alla Direzione Gara	ammenda
per mancata osservanza delle disposizioni relative alla sincronizzazione dei cronometri (ved. precedente art. 9.2.12)	esclusione
per comportamento non prudente di un conduttore o un navigatore (vedi art. 9.3.5)	fino all'esclusione
per essersi sporti dalla vettura in movimento (vedi art. 9.3.5)	fino all'esclusione
per ogni richiesta verifica tempi pretestuosa o non motivata	fino all'esclusione
per irregolarità della vettura - perdita coefficiente	fino all'esclusione

Nelle gare con più tappe gli equipaggi fuori tempo massimo e gli equipaggi che non sono transitati a uno o più controlli (CO, PC, PM, CT) sono riammessi automaticamente alla partenza della Tappa successiva. Se riammessi, riceveranno una penalizzazione di 12000 punti.

Nelle gare titolate agli equipaggi riammessi non verranno assegnati punteggi per le classifiche dei titoli.

#### **11.14 - Classifiche**

In base alla somma dei punti di penalizzazione totalizzati da ciascun equipaggio (ved. paragrafo precedente), devono essere compilate, una classifica generale, tante classifiche quanti sono i raggruppamenti previsti e le classifiche speciali Top Driver (Top A-B-C-D -Scuderie e femminile). La graduatoria deve seguire l'ordine crescente delle penalità.

In caso di ex-aequo, la precedenza deve essere data all'equipaggio che ha realizzato il minor numero di penalità nella prima prova cronometrata e quindi, se l'ex-aequo dovesse permanere, nella seconda, nella terza e così di seguito fino all'ultima.

Non sono previste le classifiche Top Car.

#### **11.15 - Premi**

Devono essere previsti soltanto premi d'onore e/o in natura. I premi non ritirati in sede di premiazione ufficiale non devono essere assegnati.

#### **11.16 - Incartamento di chiusura**

Al termine della gara gli Organizzatori devono trasmettere all'ACI l'incartamento di chiusura nei termini e con le modalità previste dal RSN.

### **12. - DISPOSIZIONE DIVERSE**

#### **12.1 - Numeri di gara**

Ad ogni vettura deve essere assegnato un numero di gara.

L'Organizzatore deve fornire gratuitamente due serie di numeri adesivi che i concorrenti devono applicare sulle portiere.

I numeri di gara possono comprendere la pubblicità dell'Organizzatore, obbligatoria per i concorrenti (si veda anche il precedente art. 9).

La mancanza di entrambi i numeri di gara delle portiere, riscontrata in un qualsiasi controllo deve comportare l'esclusione dalla gara.

La mancanza di un solo numero di gara deve invece comportare un'ammenda.

#### **12.2 - Mirini**

È vietata ogni sporgenza della carrozzeria, non prevista dal Costruttore, che abbia lo scopo di traguardare le linee di rilevamento cronometrico.

E altresì vietata la realizzazione all'esterno e all'interno della vettura di mirini con materiale adesivo di dimensioni superiori a cm. 15 di lunghezza e cm. 2 di larghezza.

In ogni caso, eventuali mirini adesivi non potranno sovrapporsi alle placche porta numeri di gara, alla

pubblicità dell'organizzatore e alle targhe di gara.

### **12.3 Cartelli di segnalazione**

Tutti i controlli devono essere segnalati per mezzo di cartelli di forma circolare, di circa 70 cm di diametro.

I simboli e le distanze tra i singoli cartelli sono indicati in allegato al presente RDS.

### **12.4 Divieto di ostacolare lo svolgimento della gara**

È vietato fermare la vettura, indietreggiare, invertire la marcia, aprire le portiere e ostacolare in qualsiasi modo gli altri equipaggi nelle zone di controllo individuate dai cartelli di inizio e fine zona di controllo.

### **12.5 Comportamento dei conduttori e navigatori**

I conduttori e i navigatori devono avere un comportamento prudente per sé gli Ufficiali di gara e in particolare per gli spettatori.

È vietato sporgersi dall'autovettura in movimento.

### **12.6 Reclami e appelli**

Per le modalità e i termini di presentazione dei reclami e degli appelli si rinvia alle disposizioni del RSN

### **12.7 Verifiche tecniche nelle gare titolate**

Nelle gare titolate di regolarità auto moderne le verifiche tecniche post gara possono avvenire solo su richiesta del Collegio dei Commissari Sportivi o del Giudice Unico.

Gli organizzatori devono indicare nel Regolamento Particolare di gara l'officina dove verranno eventualmente effettuate le verifiche tecniche post gara.

L'ACI designerà un Commissario Tecnico con specifica competenza nel settore auto moderne.

Non essendo previsto il regime di parco chiuso fine gara, le eventuali verifiche verranno comunicate al conduttore subito dopo il transito dal CO di arrivo.

La vettura dovrà essere trasferita, sotto sorveglianza e nel minor tempo possibile, presso il luogo di verifica.

## Sezione II

### DISPOSIZIONI SPECIFICHE REGOLARITÀ CHALLENGE AUTO MODERNE

#### Art 13 .

##### **13.1 – Definizioni**

Si considerano di Regolarità Challenge Auto Moderne le gare in circuito chiuso, nell'ambito delle quali il rispetto dei tempi prestabiliti per percorrere, con velocità media sempre inferiore a 50 Km/h, i diversi giri del circuito, costituisce il fattore determinante per la classifica.

##### **13.2 - Concorrenti e Conducenti**

Non sono ammessi navigatori minorenni.

Per poter condurre le vetture della tipologia Prototipi Slalom è obbligatorio il possesso almeno della Licenza di categoria "D"; per gli altri gruppi l'equipaggio deve essere in possesso di:

- Licenza di Regolarità e superiori;
- Licenza navigatore regolarità.

A bordo delle vetture della tipologia Prototipi è ammessa la presenza del solo conducente.

##### **13.3 - Vetture**

Alle gare di regolarità challenge auto moderne sono ammesse le seguenti tipologie di vetture, costruite dal 1° gennaio 1991 a oggi:

- 1ª divisione Vetture di Produzione - vetture regolarmente targate e integralmente corrispondenti alle caratteristiche e configurazioni di origine previste nel libretto di circolazione;
- 2ª divisione Vetture da Corsa - vetture con o senza targa appartenenti ai gruppi N, A, R Fuori Omologazione;
- 3ª divisione Vetture Speciali - vetture, con o senza targa, che presentano modifiche e/o allestimenti non previsti dal libretto di uso e manutenzione, ma che conservano inalterata la carrozzeria di origine. La cilindrata geometrica non potrà essere superiore a 2.000 cc. se aventi motore aspirati o turbo diesel o a 1.500 cc. per i motori turbo benzina; in ogni caso il motore deve mantenere il numero dei cilindri, il basamento, l'alloggiamento e l'orientamento d'origine;
- 4ª divisione Vetture Prototipo Slalom - vetture non targate conformi, per quanto applicabile, al regolamento tecnico del gruppo prototipi Slalom con le seguenti limitazioni: cilindrata geometrica non superiore a 1.400 cc. per i motori aspirati di origine automobilistica, non superiore a 1.000 cc. per i motori turbo o di origine motoristica. Le vetture possono non essere munite di alcun documento sportivo.

**Le vetture delle divisioni 2, 3, e 4 sono dotate di passaporto tecnico.**

Le vetture possono utilizzare esclusivamente pneumatici omologati per la circolazione stradale. Le vetture, altresì, possono essere alimentate da energie rinnovabili e/o alternative (in conformità al RDS).

Con decisione del Giudice Unico possono essere non ammesse alla partecipazione vetture ritenute non idonee, anche in relazione ai requisiti di sicurezza. In questo caso la tassa di iscrizione dovrà essere restituita.

In ogni caso, l'Organizzatore è facoltizzato a suddividere ulteriormente le vetture iscritte, sulla base di criteri soggetti ad approvazione di ACISport.

## **Art.14 - CIRCUITI E PERCORSI IN GENERE**

Le gare di regolarità challenge si svolgono in autodromi, kartodromi, mini impianti con omologazione ACI, percorsi provvisori

Questi ultimi devono contemplare le seguenti caratteristiche:

- lunghezza (misurata sulla mezzeria): minima mt. 500, massima mt. 1200;
  - rettilinei: lunghezza massima mt. 100;
  - larghezza: minima mt. 5, massima mt. 10;
  - pendenza massima 7%;
  - fondo stradale: interamente asfaltato o sterrato oppure in parte asfaltato e in parte sterrato;
- delimitazione:
- il percorso deve essere delimitato, all'interno e all'esterno, da una striscia continua bianca o gialla (vernice o polvere di gesso).

### **14.1 Impianti fissi**

Il Direttore di Gara può disporre l'integrazione dell'allestimento previsto per la procedura di omologa delle gare di velocità, al fine di individuare ed orientare le traiettorie nei punti più veloci, al fine di agevolare il rispetto della media imposta.

### **14.2 Capienza**

Potrà essere ammesso contemporaneamente sul percorso un numero massimo di vetture così calcolato: una vettura per ogni 200 metri di percorso, più una (arrotondamento per difetto), con un massimo di sei vetture.

### **14.3 - Approvazione**

Tutti i percorsi ed i circuiti provvisori devono essere preventivamente approvati dall'ACI, così come stabilito dall'appendice 4 bis al RSN vedi norma generale art. 108 RSN).

La richiesta di approvazione deve pervenire all'ACI almeno 30 giorni prima della data di effettuazione della gara.

La richiesta deve essere accompagnata da due copie della planimetria quotata (scala almeno 1:500) e da una documentazione fotografica e una relazione tecnica che illustri gli allestimenti del percorso, le misure di sicurezza per i concorrenti. In caso di presenza di pubblico, questa dovrà essere autorizzata dai competenti organi amministrativi.

L'ACI designerà un proprio incaricato, con spese a carico dell'Organizzatore, che provvederà, limitatamente alle condizioni tecnico sportive, all'esame della documentazione, alla verifica del percorso, allestito ed alla sua approvazione.

## **Art. 15 – MODALITA' DI SVOLGIMENTO**

### **15.1 Ricognizioni**

Per essere ammesso alla gara ogni equipaggio deve effettuare almeno due giri di ricognizione del



percorso secondo i turni stabiliti dalla Direzione di gara.

### **15.2 Qualificazioni**

Per ogni divisione, ciascun equipaggio deve effettuare più turni di qualificazione di almeno due giri ciascuno. I turni e il numero dei giri sono stabiliti dalla Direzione di Gara. La somma delle penalità conseguite nell'ambito di ciascun turno determinerà la classifica del turno. Al termine dei turni, sarà stabilita una classifica di divisione sommando le penalità di tutti i turni, con lo scarto del peggiore.

### **15.3 Finali**

Devono essere svolte tante finali quante sono le divisioni partecipanti.

Saranno ammessi alle finali i migliori equipaggi delle classifiche di divisione fino alla concorrenza della capienza del percorso.

È lasciata facoltà all'Organizzatore di far effettuare finali di consolazione anche agli equipaggi non qualificati.

Per ogni divisione, ciascun equipaggio deve effettuare una finale di almeno tre giri.

La classifica delle finali sarà quella di gara.

### **15.4 Altre disposizioni**

Ogni singolo giro del percorso o ogni insieme di giri di gara costituisce una prova cronometrata con rilevamento dal 1/100 di secondo a mezzo di pressostato con apparecchiatura scrivente.

L'Organizzatore può prevedere tempi di percorrenza differenziati per ogni divisione, per ogni turno di qualificazione e per ogni finale, purché sempre inferiori al limite di 50 km/h.

Per le vetture in configurazione da gara, possono essere previste medie sino a 80 km/h.

Per i circuiti provvisori la media di riferimento è indicata nel certificato di omologazione.

Le partenze devono essere date singolarmente, con intervalli stabiliti dal Direttore di Gara. Le vetture devono essere schierate, a motore acceso, a circa 5 metri dalla linea di partenza. La partenza non deve essere data agli equipaggi che non siano in grado di schierarsi entro un minuto primo dalla loro chiamata.

Sono ammesse anche le partenze simultanee da due traguardi diversi ed equidistanti.

Ogni turno di qualificazione e ogni finale deve avere termine, per ciascuna vettura, quando questa taglierà il traguardo di arrivo dopo avere compiuto i giri previsti.

Il segnale di arrivo è dato dal Direttore di Gara mediante l'esposizione della bandiera a scacchi.

Durante la gara, ove necessario, le segnalazioni devono essere date con le bandiere e le procedure previste dall'All. H al Codice Internazionale.

I concorrenti devono rispettare tutte le disposizioni impartite dal Direttore di Gara e tenere una condotta di gara corretta e prudente.

In particolare, non devono fermare la vettura sul percorso di gara, non devono entrare in pista mentre si sta disputando una gara che vede impegnati altri concorrenti, non devono intralciare le prestazioni degli altri concorrenti.

### **15.5 - Penalizzazioni Prove cronometrate**

per ogni 1/100 di secondo di anticipo o di ritardo rispetto al tempo imposto	1 penalità
--	------------

#### **15.5.1. Altre penalizzazioni**

- |  |              |
|--|--------------|
| ● per ogni cono o birillo abbattuto                                      | 100 penalità |
| ● per rifiuto di partire nell'orario e nell'ordine stabilito             | 100 penalità |
| ● per sosta non autorizzata sul percorso di gara                         | 100 penalità |
| ● per manovre ostruzionistiche verso altri concorrenti<br>all'esclusione | fino         |



- |   |              |
|---|--------------|
| ● per ingresso in pista durante la gara di altri concorrenti              | 100 penalità |
| ● per comportamenti antisportivi<br>all'esclusione                        | fino         |
| ● per presentazione alla partenza con ritardo superiore a un minuto primo | esclusione   |
| ● per aver fatto condurre la vettura a persona diversa dal conduttore     | esclusione   |
| ● per mancanza di un numero di gara                                       | ammenda      |
| ● per mancanza di tutti i numeri di gara                                  | esclusione   |

#### **Art.16 - ALTRE DISPOSIZIONI**

In ogni gara devono essere previsti un servizio sanitario (almeno un medico e una ambulanza) e un servizio antincendio costituito da estintori lungo il percorso e nelle aree con presenza di vetture concorrenti.

L'uso dell'abbigliamento protettivo è vivamente raccomandato come pure la presenza a bordo di un estintore brandeggiabile.

## Sezione III

### DISPOSIZIONI SPECIFICHE REGOLARITÀ TURISTICA AUTO MODERNE

#### Art 17

##### **17.1 - Definizioni**

Sono considerate di Regolarità Turistica Auto Moderne le gare aventi le stesse caratteristiche di quelle di Regolarità Classica, ma con prerogative turistiche e culturali predominanti rispetto al fattore agonistico.

Alle gare di regolarità turistica auto moderne si applicano le disposizioni relative alle gare di regolarità classica ved. Art. I Cap. I della presente norma ), con le seguenti eccezioni:

##### **17.2 - Calendario**

L'iscrizione a Calendario sportivo nazionale avviene secondo le modalità previste nel RSN, ma in subordine alle gare di regolarità classica, sport e challenge che avranno priorità nella scelta della data di iscrizione a calendario

##### **17.3 – Conduuttori - Conduuttori Prioritari (TOP DRIVER)**

L'equipaggio dovrà essere in possesso delle licenze indicate nell'appendice n. 1 del RSN (licenze ed assicurazioni)..

I conduuttori classificati al 1° livello (Top Driver) dell'elenco aggiornato dei conduuttori prioritari possono partecipare alle gare di Regolarità Turistica Auto moderne solamente senza prendere parte alla componente agonistica delle gare e quindi non verranno classificati.

La partecipazione agonistica dei conduuttori "Top Driver" non deve essere consentita anche dopo che siano trascorsi almeno 4 anni dalla loro uscita dall'elenco "Top Driver".

##### **17.4 - Medie Orarie**

Per ogni settore e per ogni prova i tempi di percorrenza devono essere calcolati sulla base della media massima di 40 Km/h.

##### **17.5 - Modalità di svolgimento**

Le gare di regolarità turistica si possono svolgere esclusivamente su strade aperte al traffico.

Nella stessa giornata:

- PUO' essere previsto più di un solo settore con minimo due CO posizionati alla partenza e all'arrivo;
- NON POSSONO essere organizzate più di 20 Prove Cronometrate e 2 prove di Media nelle gare con percorrenza fino a 90 km, per ogni tratto di percorso di km. 10,00 oltre i 90 km si potrà aggiungere due prove cronometrate con un massimo di 30

Nelle gare che si svolgeranno per più giorni, potranno essere effettuate un numero massimo totale di 40 prove cronometrate.

Possono essere previsti cinque Controlli a Timbro e più rilevamenti orari segreti aventi lo scopo di controllare il rispetto dei limiti di velocità previsti dal Codice della Strada.

##### **17.6 – Prove cronometrate**

Le Prove Cronometrate si possono predisporre in linea, su strade aperte al traffico, oppure allestite in

piazzali. Se allestite in piazzali privati è d'obbligo la relativa autorizzazione del proprietario. Ogni piazzale è considerato Prova Cronometrata e al suo interno potranno dislocarsi brevi tratti di prove in cui la velocità media non deve superare i 30 km/h.

## Sezione IV

### DISPOSIZIONI SPECIFICHE REGOLARITÀ A MEDIA AUTO MODERNE

#### Art 18 -

##### **18.1 – Definizione**

Sono considerate gare di Regolarità a media le gare riservate a vetture moderne di produzione ammesse alla normale circolazione su strada ai sensi del Codice della Strada.

Nelle gare di regolarità a media i rilevamenti di precisione sono segreti e possono essere effettuati manualmente a mezzo di una stampante o con strumenti ad esempio GPS o transponder) che consentano il rilevamento del tempo in modo NON palese per l'equipaggio che sta affrontando la prova a media: i rilevamenti NON potranno mai essere eseguiti mediante pressostati.

In queste gare il rispetto della media imposta su tutta la lunghezza della prova, costituisce il fattore determinante per la classifica.

Sono denominate Prove di Media (PM) quei tratti di percorso inseriti in un settore nei quali i conduttori devono mantenere una media oraria prestabilita.

Il road-book deve indicare la partenza esatta della PM ed il luogo che costituisce il limite massimo teorico di fine della PM.

Nel settore compreso tra l'inizio e la fine PM, la media è rilevata in uno o più punti non conosciuto/i dal conduttore.

Per ogni prova di media è possibile prevedere un minimo di 3 controlli segreti e nessun limite massimo che resterà a discrezione dell'organizzatore.

Gli organizzatori devono comunicare le medie da rispettare nella tabella distanze e tempi o nel corso della gara presso la postazione di inizio prova di media.

L'Organizzatore è tenuto ad indicare nel road-book e segnalare sul luogo un tratto di strada con indicazioni di misure, verificabile dai concorrenti prima della gara, che è servito da base misurata per la stesura del road-book. **ACISPORT si riserva di mettere** ~~Sono messi~~ in palio i seguenti titoli:

- Campionato Italiano Regolarità a Media;
- Campionato Italiano Regolarità a Media Scuderie;
- Trofei Nazionali di Raggruppamento Regolarità a Media Conduttori.

##### **18.2 - Percorso, Prove di media**

Le prove di regolarità si svolgono su strade aperte al traffico pubblico ovvero - in caso di gare organizzate in coda a rally - su strade chiuse al traffico: in ogni caso le PM devono essere percorse ad una velocità media imposta dall'organizzatore, che può essere diversa per ogni prova, sempre inferiore ai 50 km/h.

Per garantire la sicurezza degli equipaggi, verrà applicata una penalizzazione qualora venga superata di oltre il 20% la velocità media imposta tra la partenza e qualsiasi punto della prova in cui viene effettuato il rilevamento: tale superamento comporterà una penalità di 1.000 punti e l'esclusione automatica dalla corsa in caso di recidiva.

In ogni PM, l'organizzatore dovrà prevedere almeno due controlli segreti intermedi ed un controllo finale con i seguenti limiti:

Nel primo chilometro della PM e negli attraversamenti dei centri abitati - dall'ingresso nel centro abitato fino ad una distanza di 1 (uno) chilometro dopo il cartello di fine paese - non potranno essere eseguiti rilevamenti segreti ai fini della classifica. Pertanto, eventuali rilevamenti eseguiti all'interno dei centri abitati avranno come unico scopo la verifica del rispetto del Codice della Strada.

Tutti Controlli, i C.O., i C.T., la Partenza e la "Fine Zona di Controllo" della PM, sono segnalati a mezzo di cartelli standard. Il controllo segreto di fine PM ed i Controlli segreti intermedi NON sono e NON dovranno in nessun modo essere indicati. Un cartello di "Fine Zona di Controllo" sarà disposto dall'Organizzatore al massimo entro 2 Km dal punto di rilevamento del tempo di fine PM. Tale cartello segnala ai Concorrenti di aver oltrepassato l'ultimo controllo segreto della PM.

In caso la Gara a Media si svolga in coda ad un rally storico, il rilevamento finale dovrà in ogni caso essere segreto non potendo essere utilizzata la fotocellula "palese" di fine prova. In questo caso il fine prova rappresenterà semplicemente la "Fine Zona di Controllo".

**Art. 19 - MEDIE ORARIE** L'organizzatore può prevedere una media unica per tutte le categorie e classi di cilindrata, ovvero due differenti medie ALTA e BASSA), indipendentemente dalle caratteristiche del percorso, da stabilirsi a seconda delle caratteristiche delle vetture.

Sarà il singolo Concorrente, all'atto dell'iscrizione, a dover dichiarare se intende partecipare applicando la media ALTA o la media BASSA, in ogni caso nel rispetto dei seguenti limiti. La media ALTA può essere richiesta da tutti Concorrenti all'atto dell'iscrizione indipendentemente dal tipo di vettura utilizzata mentre la media "BASSA" può essere richiesta solo per le vetture delle categorie e classi inferiori con le seguenti limitazioni:

- **Media BASSA**

vetture del Raggruppamento I

vetture del Raggruppamento II con cilindrata siano a 1.300 cm<sup>3</sup>

- **Media ALTA**

per tutte le vetture degli altri Raggruppamenti e Classi o su richiesta del Concorrente.

La differenza tra media ALTA e media BASSA non dovrà in ogni caso essere superiore a 4 km/h. A titolo esemplificativo, se la media ALTA imposta di una PM fosse di 49,00 Km/h, la media BASSA non potrà essere inferiore a 45,00 Km/h.

## **Art. 20 - RISPETTO DEL CODICE DELLA STRADA DURANTE LA COMPETIZIONE – NORME DI COMPORTAMENTO**

Durante tutta la competizione, gli equipaggi devono rispettare rigorosamente le norme che regolano il Codice della Strada ed in particolare i limiti imposti nei paesi attraversati, sia nei tratti definiti di "trasferimento", sia nei tratti definiti come "Prova di Media". In particolare, qualsiasi sorpasso di oltre 20 km/h della velocità istantanea consentita dal Codice della Strada all'interno dei centri abitati o in zone con particolari limiti di velocità, si tradurrà in:

- 1<sup>a</sup> infrazione = 500 punti di penalità;
- 2<sup>a</sup> infrazione = 1000 punti di penalità;
- 3<sup>a</sup> infrazione = immediata squalifica

### **Art. 20.1- Strumenti per rilevamento tempi**

Il GPS o altro strumento posizionato su ogni veicolo per il rilevamento dei tempi nelle PM, può essere utilizzato per controllare la velocità in qualsiasi punto del percorso ed in particolare negli attraversamenti dei centri abitati o in zone con particolari limiti di velocità, anche al di fuori delle PM.

### **Art. 20.2 - Limite di velocità**

Nel caso in cui le PM si svolgessero su strade chiuse al traffico, ove non sia quindi previsto un limite di velocità, resta l'obbligo negli attraversamenti dei centri abitati di rispettare quello di legge. Un limite differente potrà essere imposto dall'Organizzatore per particolari ragioni di sicurezza e sarà trattato, ai fini di penalizzazione, come l'ordinario limite di velocità.

**Art.21 - PROVE CRONOMETRATE**

Le Prove Cronometrate si possono predisporre in linea, su strade aperte al traffico, oppure allestite in piazzali. Se allestite in piazzali privati è d'obbligo la relativa autorizzazione del proprietario. Ogni piazzale è considerato Prova Cronometrata e al suo interno potranno dislocarsi brevi tratti di prove in cui la velocità media non deve superare i 30 km/h.

TIPO DI TABELLA DISTANZA E TEMPI DA UTILIZZARSI NELLE MANIFESTAZIONI

ALLEGATO N. 1

REGOLARITA' AUTO MODERNE					TABELLA DISTANZA E TEMPI							
CONTROLLI					LOCALITA'	DISTANZE		TEMPI IMPOSTI		MEDIA		ORARIO 1A VETT
SETT.	CO	CT	PC	PM		PARZ.	PROGR.	PARZ.	SETTORE	PARZ.	SETTORE	

**ALLEGATO N. 2**

**TABELLA DI MARCIA DA UTILIZZARSI NELLE MANIFESTAZIONI CHE PREVEDONO CO**

**TIPO A**

MANIFESTAZIONE		VEETTURA								
TAPPA: data: da: a:		N.								
Conduuttore: Navigatore:										
Vettura marca: Tipo:										
<b>SETTORE 1 km:</b> dal <b>CO 1:</b> PC: (5) al <b>CO 2:</b>	<table border="1"> <tr> <td>h. min. sec.</td> <td>h. min. sec.</td> <td>h. min. sec.</td> </tr> <tr> <td>ORA INIZIO (1)</td> <td>TEMPO SETTORE (2)</td> <td>ORA TRANSITO (3)</td> </tr> </table>	h. min. sec.	h. min. sec.	h. min. sec.	ORA INIZIO (1)	TEMPO SETTORE (2)	ORA TRANSITO (3)			
h. min. sec.	h. min. sec.	h. min. sec.								
ORA INIZIO (1)	TEMPO SETTORE (2)	ORA TRANSITO (3)								
<b>SETTORE 2 km:</b> dal <b>CO 2:</b> PC: (5) al <b>CO 3:</b>	<table border="1"> <tr> <td>h. min. sec.</td> <td>h. min. sec.</td> <td>h. min. sec.</td> </tr> <tr> <td>ORA INIZIO (4)</td> <td>TEMPO SETTORE</td> <td>ORA TRANSITO</td> </tr> </table>	h. min. sec.	h. min. sec.	h. min. sec.	ORA INIZIO (4)	TEMPO SETTORE	ORA TRANSITO			
h. min. sec.	h. min. sec.	h. min. sec.								
ORA INIZIO (4)	TEMPO SETTORE	ORA TRANSITO								
<b>SETTORE 3 km:</b> dal <b>CO 3:</b> PC: (5) al <b>CO 4:</b>	<table border="1"> <tr> <td>h. min. sec.</td> <td>h. min. sec.</td> <td>h. min. sec.</td> </tr> <tr> <td>ORA INIZIO</td> <td>TEMPO SETTORE</td> <td>ORA TRANSITO</td> </tr> </table>	h. min. sec.	h. min. sec.	h. min. sec.	ORA INIZIO	TEMPO SETTORE	ORA TRANSITO			
h. min. sec.	h. min. sec.	h. min. sec.								
ORA INIZIO	TEMPO SETTORE	ORA TRANSITO								
<table border="1"> <tr> <td style="width: 150px; height: 80px; vertical-align: middle;"><b>CT 1</b></td> <td style="width: 150px; height: 80px; vertical-align: middle;"><b>CT 2</b></td> </tr> </table>		<b>CT 1</b>	<b>CT 2</b>							
<b>CT 1</b>	<b>CT 2</b>									

- Note:**
- (1) - Ora di inizio del settore 1, annotata dal cronometrista addetto al CO 1.
  - (2) - Tempo di percorrenza del settore 1, predisposto dall'organizzatore.
  - (3) e (4) - Ora di transito al CO 2 annotata dal cronometrista addetto al CO 2. L'ora di transito al CO 2 coincide, di norma, con l'ora di inizio del settore 2.
  - (5) - Indicare sinteticamente le PC comprese nel settore

ALLEGATO N. 3

**TABELLA DI MARCIA DA UTILIZZARSI NELLE MANIFESTAZIONI CHE PREVEDONO CO**

**TIPO B**

Note: (1) -

<b>MANIFESTAZIONE</b>		<b>VEETTURA</b>													
TAPPA: data: da: a:		<b>N.</b>													
Conduttore:		Navigatore:													
Vettura marca:		Tipo:													
<b>SETTORE 1 km:</b>	<table style="width:100%; text-align:center;"> <tr> <td>h. min. sec.</td> <td>h. min. sec.</td> <td>h. min. sec.</td> </tr> <tr> <td><input type="text"/></td> <td><input type="text"/></td> <td><input type="text"/></td> </tr> <tr> <td>ORA INIZIO (1)</td> <td>TEMPO SETTORE (2)</td> <td>ORA TRANSITO (3)</td> </tr> </table>			h. min. sec.	h. min. sec.	h. min. sec.	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	ORA INIZIO (1)	TEMPO SETTORE (2)	ORA TRANSITO (3)			
h. min. sec.				h. min. sec.	h. min. sec.										
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>													
ORA INIZIO (1)	TEMPO SETTORE (2)	ORA TRANSITO (3)													
dal <b>CO 1:</b> PC: (6) al <b>CO 2:</b>															
<b>SETTORE 2 km:</b>	<table style="width:100%; text-align:center;"> <tr> <td>h. min. sec.</td> <td>h. min. sec.</td> <td>h. min. sec.</td> <td>h. min. sec.</td> </tr> <tr> <td><input type="text"/></td> <td><input type="text"/></td> <td><input type="text"/></td> <td><input type="text"/></td> </tr> <tr> <td>ORA INIZIO TEORICO (4)</td> <td>ORA INIZIO (5)</td> <td>TEMPO SETTORE</td> <td>ORA TRANSITO</td> </tr> </table>			h. min. sec.	h. min. sec.	h. min. sec.	h. min. sec.	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	ORA INIZIO TEORICO (4)	ORA INIZIO (5)	TEMPO SETTORE	ORA TRANSITO
h. min. sec.				h. min. sec.	h. min. sec.	h. min. sec.									
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>												
ORA INIZIO TEORICO (4)	ORA INIZIO (5)	TEMPO SETTORE	ORA TRANSITO												
dal <b>CO 2:</b> PC: (6) al <b>CO 3:</b>															
<b>SETTORE 3 km:</b>	<table style="width:100%; text-align:center;"> <tr> <td>h. min. sec.</td> <td>h. min. sec.</td> <td>h. min. sec.</td> <td>h. min. sec.</td> </tr> <tr> <td><input type="text"/></td> <td><input type="text"/></td> <td><input type="text"/></td> <td><input type="text"/></td> </tr> <tr> <td>ORA INIZIO TEORICO</td> <td>ORA INIZIO</td> <td>TEMPO SETTORE</td> <td>ORA TRANSITO</td> </tr> </table>			h. min. sec.	h. min. sec.	h. min. sec.	h. min. sec.	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	ORA INIZIO TEORICO	ORA INIZIO	TEMPO SETTORE	ORA TRANSITO
h. min. sec.				h. min. sec.	h. min. sec.	h. min. sec.									
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>												
ORA INIZIO TEORICO	ORA INIZIO	TEMPO SETTORE	ORA TRANSITO												
dal <b>CO 3:</b> PC: (6) al <b>CO 4:</b>															
<b>CT 1</b>		<b>CT 2</b>													

Ora di inizio del settore 1, annotata dal cronometrista addetto al CO 1.

- (2) - Tempo di percorrenza del settore 1, predisposto dall'organizzatore.
- (3) e (4) - Ora di transito al CO 2 e ora di inizio teorico del settore 2, annotate dal cronometrista addetto al CO 2.
- (5) - Ora di inizio del settore 2, confermata o variata dal cronometrista di inizio settore 2.
- (6) - Indicare sinteticamente le PC comprese nel settore.



CARTELLI DI SEGNALAZIONE

	INIZIO ZONA RILEVAMENTO CARTELLI CON FONDO GIALLO	RILEVAMENTO CARTELLI CON FONDO ROSSO	FINE ZONA RILEVAMENTO CARTELLI CON FONDO BEIGE	INIZIO ZONA RILEVAMENTO CARTELLI CON FONDO GIALLO	RILEVAMENTO CARTELLI CON FONDO ROSSO	FINE ZONA RILEVAMENTO CARTELLI CON FONDO BEIGE	INIZIO ZONA RILEVAMENTO CARTELLI CON FONDO GIALLO	RILEVAMENTO CARTELLI CON FONDO ROSSO	FINE ZONA RILEVAMENTO CARTELLI CON FONDO BEIGE
<b>PC</b> SINGOLE E CONCATENATE LUNGHEZZA SUPERIORE A 300 MT.									
<b>PC</b> SINGOLE E CONCATENATE LUNGHEZZA INFERIORE A 300 MT.				Lunghezza inferiore a 300 mt.					
<b>PC</b> IN ALTERNATIVA SINGOLE LUNGHEZZA SUPERIORE A 300 MT.									
<b>PC</b> IN ALTERNATIVA SINGOLE LUNGHEZZA INFERIORE A 300 MT.				Lunghezza inferiore a 300 mt.					
<b>PC</b> IN ALTERNATIVA CONCATENATE LUNGHEZZA SUPERIORE A 300 MT.									
<b>PC</b> IN ALTERNATIVA CONCATENATE LUNGHEZZA INFERIORE A 300 MT.				Lunghezza inferiore a 300 mt.					
	INIZIO ZONA CONTROLLO CARTELLI CON FONDO GIALLO	CONTROLLO CARTELLI CON FONDO ROSSO	FINE ZONA CONTROLLO CARTELLI CON FONDO BEIGE	INIZIO ZONA CONTROLLO CARTELLI CON FONDO GIALLO	CONTROLLO CARTELLI CON FONDO ROSSO	FINE ZONA CONTROLLO CARTELLI CON FONDO BEIGE	INIZIO ZONA CONTROLLO CARTELLI CON FONDO GIALLO	CONTROLLO CARTELLI CON FONDO ROSSO	FINE ZONA CONTROLLO CARTELLI CON FONDO BEIGE
<b>CT</b>									
<b>CO</b>									

**NELLE PROVE CRONOMETRATE:**

- TRA IL CARTELLO GIALLO DI INIZIO ED IL CARTELLO BEIGE DI FINE ZONA RILEVAMENTO È VIETATO L'ARRESTO (FERMO VETTURA) E LA SOSTA DELL'AUTOVETTURA

**NELLE PROVE CRONOMETRATE E NEI CONTROLLI ORARI:**

- IL TRATTO DI PERCORSO COMPRESO TRA IL CARTELLO GIALLO DI INIZIO ED IL CARTELLO BEIGE DI FINE ZONA RILEVAMENTO, PUÒ ESSERE PERCORSO DAI CONDUTTORI E DAI NAVIGATORI SOLAMENTE A BORDO DELLA PROPRIA AUTOVETTURA