



Automobile Club d'Italia
SPORT

ANNUARIO SPORTIVO NAZIONALE 2023

“REGOLAMENTO DI SETTORE - AUTOSTORICHE”

REGOLARITA' SPORT

REGOLARITA' CHALLENGE



CRONOLOGIA MODIFICHE:

ARTICOLO MODIFICATO	DATA DI APPLICAZIONE	DATA DI PUBBLICAZIONE

REGOLARITÀ SPORT

Sono di regolarità sport le gare, riservate alle vetture storiche in allestimento da corsa, i cui modelli hanno contribuito a creare la storia dei rally. Con la regolarità sport si vuole mantenere viva la memoria storica di vetture e gare, sia pure con un contenuto agonistico limitato esclusivamente alla tipologia della regolarità. In queste gare il rispetto dei tempi prestabiliti per percorrere i diversi settori in cui deve essere suddiviso il percorso (controlli orari) e determinati tratti dello stesso (prove cronometrate), costituisce il fattore determinante per la classifica. In particolare i tratti di percorso chiusi al traffico sono destinati all'effettuazione di prove cronometrate e di media.

~~Per le gare di Regolarità Sport che non si svolgono in abbinamento ad un rally auto storiche o ad un rally auto moderne, gli organizzatori devono chiedere, il nulla osta allo svolgimento della manifestazione al Ministero delle Infrastrutture dei Trasporti; devono inoltre essere applicate le stesse regole di sicurezza previste per i rally.~~

~~Alle gare di Regolarità Sport si applicano le disposizioni relative alle gare di Regolarità Classica (vedi RDS Autostoriche – Regolarità, prima sezione ed allegato 1) con le seguenti eccezioni:~~

1.1. Abbinamento con altre tipologie di gare

~~Le gare di regolarità sport auto storiche possono essere abbinare esclusivamente:~~

- ~~• ai rally auto storiche~~
- ~~• alle manifestazioni della tipologia All Stars Auto Storiche~~
- ~~• alle gare di regolarità Challenge~~

~~L'ACI si riserva di autorizzare, di volta in volta, abbinamenti con altre tipologie di gare. Ogni abbinamento con altre gare dovrà essere indicato nei rispettivi R.P.G. In ogni caso una gara di regolarità sport non può essere abbinata a una gara di regolarità classica, regolarità turistica, ai raduni, sia di auto storiche che di auto moderne e ai rally moderni, quando non sono abbinati a un rally auto storiche.~~

Le gare di regolarità sport possono svolgersi solo in abbinamento ai rally autostoriche (anche quando abbinati ad un rally auto moderne) e quindi devono essere applicate le stesse regole di sicurezza previste per i rally in particolare per la gestione del pubblico.

Nelle gare di regolarità Sport le prove cronometrate (regolarità classica) si svolgeranno secondo quanto previsto dallo RDS Regolarità prima sezione all. 1 ad eccezione di quanto previsto dal presente documento. Le prove a media si svolgeranno secondo quanto previsto dall'art. 1.12 e dallo RDS Regolarità Media.



1.2. Concorrenti, Conduuttori e Navigatori

I conduuttori e navigatori, dovranno essere in possesso di licenza di “concorrente/conduuttore Regolarità Sport” dovranno essere anche in possesso del certificato di idoneità medico-sportiva agonistica (A2). Non sono ammessi navigatori minorenni.

L'equipaggio dovrà essere composto da 2 persone.

1.3. Partenza

Nelle gare di regolarità sport auto storiche non devono essere applicate le norme relative ai conduuttori prioritari (Top Driver). Gli ordini di partenza devono essere così stabiliti: vetture appartenenti alla 9a divisione, a seguire vetture appartenenti alla 8^a e così via sino alle vetture appartenenti alla 1a divisione.

Nell'ambito di ogni divisione l'ordine di partenza è stabilito sulla base delle prestazioni delle vetture con priorità alle più performanti. I conduuttori che all'epoca hanno gareggiato con squadre ufficiali o che sono stati vincitori di titoli nazionali e/o internazionali possono prendere la partenza per primi.

1.4. Vetture ammesse

Alle gare di regolarità sport sono ammesse le vetture indicate nella tabella ammissibilità vetture alle gare nazionali di regolarità auto storiche (vedi allegato in calce al presente RDS) delle seguenti tipologie:

“vetture da corsa” con storia sportiva documentata (tipologia 2B-3B della tabella ammissibilità vetture) con le configurazioni previste dai Regolamenti Tecnici dei gruppi del periodo, ma soltanto per quegli specifici numeri di telaio per i quali possa essere fornita la prova certa che hanno corso con quella configurazione entro i limiti del periodo

“vetture da corsa” senza storia sportiva ma con valore di testimonianza storica o sportiva (tipologia 2C-3C della tabella ammissibilità vetture) con le configurazioni previste dai Regolamenti Tecnici dei gruppi del periodo, comprese le vetture che partendo da un modello di produzione originale, hanno replicato la componente tecnica e/o quella estetica (livrea) delle vetture da corsa originali (per le quali possa essere fornita la prova certa che hanno corso con quella configurazione entro i limiti del periodo)

“vetture da corsa” con modifiche e/o allestimenti di sicurezza previsti dal presente RDS (tipologia 2D della tabella ammissibilità), che hanno eseguito “anche parzialmente” le modifiche tecniche e/o gli allestimenti di sicurezza previsti dal presente RDS

Le vetture devono appartenere alle stesse categorie e periodi di classificazione indicati nel RDS, Autostoriche – Regolarità art. 2.

E' consentita la partecipazione alle gare di regolarità sport auto storiche, anche a vetture costruite prima del 1958 i cui modelli specifici erano ancora in produzione dopo il 31-12-1957.

Per questioni di sicurezza non sono ammesse le vetture di produzione.

Le vetture ammesse sono così suddivise

DIVISIONE	VEETTURE COSTRUITE	CILINDRATA	CARATTERISTICHE
1a	dal 1958 al 1965	fino a 1150	corsa
	dal 1958 al 1965	da 1151 a 1600	corsa
2a	dal 1966 al 1971	da 1151 a 1300	corsa
	dal 1958 al 1965	da 1601 a 2000	corsa
	Dal 1966 al 1990	fino a 1150	corsa
3a	dal 1958 al 1965	oltre 2000	corsa
	dal 1966 al 1971	da 1301 a 1600	corsa
4a	dal 1966 al 1971	da 1601 a 2000	corsa
	dal 1972 al 1976	da 1151 a 1300	corsa
5a	dal 1966 al 1971	oltre 2000	corsa
	dal 1972 al 1976	da 1301 a 1600	corsa
6a	dal 1972 al 1976	da 1601 a 2000	corsa
	dal 1977 al 1981	da 1151 a 1300	corsa
	dal 1982 al 1986	da 1151 a 1300	corsa
7a	dal 1972 al 1976	oltre 2000	corsa
	dal 1977 al 1981	da 1301 a 1600	corsa
	dal 1982 al 1986	da 1301 a 1600	corsa
8a	dal 1977 al 1981	oltre 1600	corsa
	dal 1982 al 1985	oltre 1600	corsa
9a	dal 1987 al 1990	da 1151 a 1300	Corsa
9a	dal 1987 al 1990	Da 1301 a 1600	Corsa
9a	dal 1986 al 1990	Oltre 1600	Corsa
9a	dal 1986 al 1990	Oltre 2000	Corsa

I Commissari Sportivi o il Giudice Unico potranno, a loro insindacabile giudizio, far gareggiare in una divisione diversa da quella prevista, talune vetture che per le loro caratteristiche tecniche sono più assimilabili a vetture di altre divisioni.

Consultare inoltre l'allegato I del presente capitolo

Per le vetture dotate di HTP si intende come "anno di costruzione" quello relativo alle specifiche (Year of specification) indicate nel documento stesso.

Questo dato andrà utilizzato per l'inserimento nella DIVISIONE di appartenenza.

1.5. Documentazione

Le vetture devono esser munite di uno dei seguenti documenti sportivi in corso di validità:

- Fiche ACI- Regolarità Auto Storiche Corsa;
- HTP FIA (Historic Technical Passport FIA);
- HTP ACI (Historic Technical Passport ACI);
- Certificato d'iscrizione al Registro Club Acì Storico;

Limitatamente alle vetture con immatricolazione estera:

Lasciapassare regolarità autostoriche FIA;
Carta d'identità FIVA;

L'inosservanza anche di una sola delle precedenti disposizioni è motivo di non ammissione alla gara, con decisione dei Commissari Sportivi. Parimenti, possono non essere ammesse le vetture che non dessero sufficienti garanzie di idoneità e sicurezza.

Indipendentemente dal documento sportivo presentato per l'ammissione alle gare la configurazione delle vetture deve essere conforme ai criteri previsti dalla regolamentazione ACI.

Le vetture con immatricolazione estera iscritte da equipaggi stranieri e sprovviste dei documenti elencati nel presente articolo, possono essere ammesse con una dichiarazione di conformità alle norme sportive rilasciata dai concorrenti stessi agli Organizzatori e da questi controfirmata.

L'inosservanza anche di una sola delle precedenti disposizioni è motivo di non ammissione alla gara, con decisione dei Commissari Sportivi/ Giudice Unico. Parimenti, possono non essere ammesse le vetture che non dessero sufficienti garanzie di idoneità e sicurezza.

Le vetture con targa "prova" non sono ammesse.

1.6 Medie Orarie

Le medie necessarie al calcolo dei tempi di percorrenza delle prove cronometrate e le medie delle prove di media devono essere obbligatoriamente stabiliti dall'organizzatore, indipendentemente dalle caratteristiche del percorso, nel rispetto dei seguenti limiti:

- massimo 40 Km/h per le vetture appartenenti alla 1a e 2a divisione
- massimo 45 Km/h per le vetture appartenenti alla 3a, 4a e 5a divisione
- massimo 50 Km/h per le vetture appartenenti alla 6a, 7a , 8a e 9a divisione con l'obbligo di determinare per tutte le prove le differenti fasce di tempi.

Gli Organizzatori hanno la facoltà di prevedere medie inferiori soprattutto quando ciò sia richiesto dalle caratteristiche del percorso.

1.7. Pubblicità

In conformità all' ART 2.1.9 RDS AUTOSTORICHE (Pubblicità sulle Autovetture)

1.8. Ufficiali di gara

Nelle gare di regolarità sport auto storiche potrà essere designato un Osservatore, con spese a carico dell'Organizzatore, che verifichi l'applicazione di tutte le norme indicate da ACISport. Il buon esito del rapporto di osservazione sarà condizione necessaria per l'iscrizione della gara al calendario dell'anno successivo.

Nelle gare di regolarità sport non è possibile avvalersi degli Ausiliari di Percorso.

Il Collegio dei Commissari Sportivi o il Giudice unico, è designato dal Presidente dell'ACI. Nelle gare Regolarità Sport sarà designato anche un Commissario Tecnico competente nel settore auto storiche riconosciuto dalla Commissione auto Storiche.

1.9. Modalità di svolgimento – Disposizioni diverse

Nelle gare di Regolarità Sport Auto Storiche non è consentito lo svolgimento di prove ~~con diversa tipologia~~ **con tipologia diversa da Prove Cronometrate e Prove di media**. Lungo tutto il percorso delle prove di media è vietato l'arresto (fermo vettura), la sosta della vettura e l'apertura delle portiere. Tutti gli Ufficiali di Gara in servizio devono segnalare al Direttore di Gara eventuali infrazioni di tale divieto. È lasciata facoltà agli Organizzatori di applicare tale norma anche per le prove cronometrate specificandolo nel RPG.

1.10. Controlli orari

I controlli orari devono essere effettuati con l'annotazione dell'ora di transito e dell'ora d'inizio del settore successivo successivamente confermata o variata dal cronometrista addetto alla postazione del settore successivo (vedi tabella di marcia tipo B).

1.11. Prove cronometrate

I tratti di percorso ove si svolgono le prove cronometrate devono essere chiusi al traffico ed in essi devono essere previsti tutti gli allestimenti di sicurezza come da art. 4.3 e seguenti dell'RdS CIRAS, tenendo sotto pressante controllo le medie di effettiva percorrenza delle prove.

Le prove cronometrate non possono avere una lunghezza inferiore a 100 metri e, se consecutive (concatenate), non possono essere superiori a gruppi di tre.

Le PC possono essere effettuate:

-sia con partenza rilevata (denominata PC), in tal caso sarà facoltà del conduttore scegliere liberamente l'ora di inizio, comunque entro 5 secondi circa l'eventuale "via libera" del Commissario di percorso o del Cronometrista;

-sia con partenza teorica (denominata PCT), coincidente al CO, in tal caso l'ora di inizio della PCT deve essere quella annotata sulla tabella di marcia dal cronometrista addetto al CO che precede la PCT stessa e successivamente confermata o variata dal cronometrista addetto alla postazione di inizio settore e PCT.

In ogni caso il numero, la lunghezza e le caratteristiche delle prove cronometrate devono essere, concordate con ACISport preventivamente alla richiesta di approvazione del regolamento particolare di gara.

1.12. Prove di media

In ogni gara dovrà essere prevista l'effettuazione di un numero di prove di media pari al 30% (arrotondato per difetto con un minimo di 2PM) della totalità delle prove previste dalla tabella tempi e distanze. La scelta della media di percorrenza da parte dell'organizzatore dovrà essere effettuata secondo quanto stabilito dall'art. 1.6.

Ogni postazione di rilevamento deve essere posizionata in un punto significativo della prova ovvero che tenga conto dell'andamento altimetrico e della tortuosità della strada.

Per lo svolgimento delle Prove di Media si applicano le disposizioni relative alle gare di Regolarità a Media (vedi RDS AutoStoriche – Regolarità a Media)

1.13. Controllo comportamento dei conduttori

Per verificare il comportamento dei conduttori, l'Organizzatore deve prevedere l'utilizzo di un sistema di controllo GPS Tracking per tutte le vetture in gara.

Premesso che ogni equipaggio, durante lo svolgimento delle PCT e delle PM, dovrà rispettare la velocità MEDIA di percorrenza indicata nella tabella tempi e distanze (comunque mai superiore a 50 kmh, così come stabilito dall'art. 1.6 Medie Orarie), per il mantenimento della media di percorrenza è consentito, in alcuni tratti della prova, il raggiungimento della velocità massima di 70 Km/h.

Il Direttore di Gara, in relazione a condizioni particolari, potrà applicare una velocità massima inferiore.

Il superamento di tale velocità si tradurrà in:

1^ infrazione penalità di 500 punti,

2^ infrazione penalità 1000 punti,

3^ infrazione esclusione dalla classifica

oltre la 3^ infrazione esclusione dalla classifica e ammenda di € 1.000,00.

Le penalità, l'esclusione e l'eventuale ammenda saranno comminate a fine giornata per le gare che si svolgono su più giorni, a fine gara per le manifestazioni con svolgimento in un'unica giornata.

A tale scopo sarà redatto, per ogni prova disputata, sulla base dei dati rilevati dal sistema di controllo GPS, un documento contenente l'indicazione per ogni concorrente, del numero di "superamento del limite di 70 kmh.

I documenti elaborati per tutte le prove, saranno consegnati al Giudice unico (o al Collegio dei Commissari Sportivi), per il loro esame e le relative decisioni con le eventuali indicazioni al direttore di gara per l'applicazione delle sanzioni previste.



1.14. Superamento media

Nelle prove di media e nei controlli segreti di media il superamento da parte di un conduttore di oltre il 10% della media indicata nella tabella distanze e tempi è da considerare come “comportamento non prudente del conduttore” e deve essere segnalato dai cronometristi al Direttore di Gara.

Il Direttore di Gara trasmetterà questi tempi, unitamente alle proprie eventuali osservazioni, ai Commissari Sportivi o al Giudice Unico che adotteranno i provvedimenti disciplinari che riterranno opportuni, anche sulla base della gravità dell'infrazione e della sua eventuale ripetitività.

I provvedimenti disciplinari potranno essere presi anche a carico dei navigatori.

1.15. Rilevamento dei tempi

Nelle gare di regolarità sport auto storiche è sempre consentito l'utilizzo delle fotocellule in alternativa ai pressostati.

1.16. Classifiche

Le classifiche devono essere stabilite in base alla somma delle penalità conseguite da ciascun equipaggio. La graduatoria deve seguire l'ordine crescente delle penalità. Devono essere previste almeno le seguenti classifiche:

classifica finale generale;

classifiche di divisione;

Per il 2023 verranno previste classifiche separate per le prove di media (PM) e cronometrate (PCT).

E' facoltà dell'organizzatore di redigere anche una classifica complessiva (Somma delle penalità ottenute nelle PCT e nelle PM)

1.17. Disposizioni diverse

E' obbligatorio l'uso del casco con omologazione FIA o con omologazione conforme al D.M. 18/03/86 e al regolamento ECE 022/02, 022/03 e 022/04 o successivi (utilizzato per i motocicli), e l'uso delle cinture di sicurezza e la presenza a bordo di un estintore brandeggiabile da kg 2 opportunamente fissato.

Per il 1° conduttore è obbligatorio l'abbigliamento protettivo, consistente in tuta, calze, scarpe e guanti; può essere senza distinzione:

- abbigliamento previsto dall'Art. 9 e 10 dell'Appendice 4 del RSN
- abbigliamento non in corso di omologazione



Per il 2° conduttore è obbligatorio l'abbigliamento protettivo, consistente in tuta, calze, scarpe; può essere senza distinzione:

- abbigliamento previsto dall'Art. 9 e 10 dell'Appendice 4 del RSN
- abbigliamento non in corso di omologazione

Le cinture di sicurezza possono essere con omologazione in corso di validità oppure scadute di omologazione purché siano integre e con almeno 4 punti di attacco, 2 per le spalle e due per gli addominali e con sgancio a leva rotativa. Non sono ammesse le cinture con sgancio a pulsante.

Le vetture possono utilizzare esclusivamente pneumatici stradali marchiati E o DOT, così come indicato dall'RDS Rally storici Art. 8 per i pneumatici da rallies.

Le vetture spider e le vetture con hard top potranno partecipare alle gare di regolarità sport auto storiche solo se dotate di roll-bar con le prescrizioni minime riconducibili all'All J del 1971. Saranno anche ammessi i roll-bar montati di serie o fornibili a richiesta dalla casa costruttrice come accessori e forniture supplementari.

Tutte le vetture potranno partecipare alle gare di regolarità sport auto storiche solo se dotate di roll-bar con le prescrizioni minime riconducibili all'All J del 1971.

Saranno anche ammessi i roll-bar montati di serie o fornibili a richiesta dalla casa costruttrice come accessori e forniture supplementari.

Le vetture tipo Fiat X 1/9, Lancia Beta Montecarlo, Porsche Targa e vetture similari, dotate solo di arco posteriore di serie, che include il lunotto, sono da considerarsi alla stregua delle vetture spider e, quindi, devono essere dotate di roll-bar conforme alle norme tecniche previste dal RDS.

1.18. Servizio Medico

In conformità al Titolo I Norme Generali Art. 6 Servizio Sanitario

1.19. Tasse d'iscrizione alle gare

Vedi Allegato 2.

REGOLARITÀ CHALLENGE

Sono di Regolarità Challenge le gare in circuito chiuso, nelle quali il rispetto dei tempi prestabiliti per percorrere, con velocità media sempre inferiore a 50 Km/h, i diversi giri del circuito, singolarmente o complessivamente costituisce il fattore determinante per la classifica.

Alle gare di Regolarità Challenge si applicano le disposizioni relative alle gare di Regolarità Sport con le seguenti eccezioni:

2.1. Circuiti (Minimpianti, Kartodromi, Circuiti allestiti di volta in volta)

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).

2.2. 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.

2.3. Approvazione percorsi

Tutti i percorsi devono essere preventivamente approvati dall'ACISport. La richiesta di approvazione deve pervenire all'ACISport 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'ACISport 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.

2.4. 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.

2.5. Concorrenti- Conduttori- Navigatori

Non sono ammessi navigatori minorenni. L'equipaggio dovrà essere in possesso dei documenti previsti nel presente RDS.

2.6. Vetture Ammesse

Sono ammesse tutte le vetture previste dal presente RDS art.1.4 prima sezione e l'allegato I del presente capitolo.

Il Giudice Unico potrà, a suo insindacabile giudizio, far gareggiare in una divisione diversa da quella prevista, talune vetture che per le loro caratteristiche tecniche sono più assimilabili a vetture di altre divisioni. Per essere ammesse le vetture devono essere munite dei documenti previsti dal presente RDS, Art.1.5.

2.7. Divisione speciale

Potrà essere costituita una "Divisione Speciale" nella quale le vetture verranno ammesse senza distinzione alcuna di cilindrata e anno di fabbricazione. I conduttori che, al momento delle verifiche, sceglieranno di gareggiare in questa divisione potranno stabilire liberamente i propri tempi di percorrenza di ogni batteria e finale; per ogni batteria e finale i tempi prescelti di ogni giro dovranno essere gli stessi e dovranno comunque essere compresi tra il tempo minimo e massimo comunicati dall'organizzatore.

Il tempo minimo stabilito dall'organizzatore non potrà mai superare la media oraria di 50 Km/h.

I conduttori dovranno comunicare all'organizzatore i tempi prescelti per la prima batteria entro 10 minuti dal termine delle ricognizioni regolamentate; i tempi delle successive batterie e finale, qualora modificati, dovranno essere comunicati dai concorrenti entro 10 minuti dal termine di ogni batteria.

I tempi potranno essere modificati solo in diminuzione, ma comunque sempre entro i limiti previsti dall'organizzatore.

2.8. 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.

2.9. 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.

2.10. 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 la classifica della gara.

2.11. 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.

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.

2.12. Penalizzazioni

a) Prove cronometrate:

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

b) 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 fino all'esclusione
-per manovre ostruzionistiche verso altri concorrenti	
-per ingresso in pista durante la gara di altri concorrenti	100 penalità fino all'esclusione
-per comportamenti antisportivi	
-per presentazione alla partenza con ritardo superiore a un minuto	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

2.13. Disposizioni diverse

E' obbligatorio l'uso del casco almeno con omologazione conforme al D.M. 18/03/86 e al regolamento ECE 022/02 022/03 e 022/04 (utilizzato dai motocicli) e l'uso delle cinture di sicurezza e la presenza a bordo di un estintore brandeggiabile da kg 2 opportunamente fissato.

Per il conduttore è obbligatorio l'abbigliamento protettivo, consistente in tuta, calze, scarpe e guanti; può essere senza distinzione:

- abbigliamento previsto dall'Art. 9 e 10 dell'Appendice 4 del RSN
- abbigliamento non in corso di omologazione

Le vetture possono utilizzare esclusivamente pneumatici stradali marchiati "E" , così come indicato nell'RDS per i pneumatici da rally.

Le vetture spider e le vetture con hard top potranno partecipare alle gare di regolarità sport auto storiche solo se dotate di roll-bar con le prescrizioni minime riconducibili all'All J del 1971.

Saranno anche ammessi i roll-bar montati di serie o fornibili a richiesta dalla casa costruttrice come accessori e forniture supplementari . Le vetture tipo Fiat X 1/9, Lancia Beta Montecarlo, Porsche Targa e vetture similari, dotate solo di arco posteriore di serie, che include il lunotto, sono da considerarsi alla stregua delle vetture spider e, quindi, devono essere dotate di roll-bar conforme alle norme tecniche previste dal RDS.

2.14. Tasse d' iscrizione alle gare

Vedi Allegato 2.

ALLEGATI - DEFINIZIONI E DISPOSIZIONI COMUNI

Per Regolamento Tecnico in conformità alle Norme generali - Art.2.

ALLEGATO 1

TABELLA VETTURE AMMISSIBILI ALLE GARE DI REGOLARITA'

TIPOLOGIA VETTURE		Anno di costruzione	AMMISSIBILITA' ALLE GARE						
			Regolarità Classica	Regolarità A media	Regolarità Sport (1)	Regolarità Challenge (1)	Regolarità Turistica	All Stars	Raduni
1°	Di produzione	Al 1957	X	X	X	X	X		X
1B	Da corsa con storia sportiva documentata		X	X	X	X	X		
1C	Da corsa senza storia sportiva ma con valore di testimonianza storica o sportiva		X	X	X	X	X		
2A	Di produzione	Dal 1958 al 1985	X	X			X		X
2B	Da corsa con storia sportiva documentata		X	X	X	X	X	X	
2C	Da corsa senza storia sportiva ma con valore di testimonianza storica o sportiva		X	X	X	X	X	X	
2D	Da corsa con modifiche e/o allestimenti di sicurezza previsti dal RDS Autostoriche (anche parziali)		X	X	X	X	X	X	
3°	Produzione	Dal 1986 al 1990	X	X			X		X
3B	Da corsa con storia sportiva documentata	Dal 1986 al 1990	X	X	X	X	X	X	
3C	Da corsa senza storia sportiva ma con valore di testimonianza storica o sportiva		X	X	X	X	X	X	
4	Tutte le tipologie senza documenti sportivi	Dalle origini al 1990					X (2)		X (2)

1) È CONSENTITA LA PARTECIPAZIONE ALLE GARE DI REGOLARITÀ SPORT E DI REGOLARITÀ CHALLENGE AUTO STORICHE E ALLE MANIFESTAZIONI ALL STARS, ALLE VETTURE COSTRUITE PRIMA DEL 1958 I CUI MODELLI SPECIFICI ERANO ANCORA IN PRODUZIONE DOPO IL 31-12-1957

2) ESCLUSO AUTO DA CORSA



ALLEGATO 2

TASSE DI ISCRIZIONE ALLE GARE

	UN GIORNO	DUE O PIU' GIORNI
Regolarità Sport	€ 350,00	€ 400,00
Regolarità Challenge	€ 150,00	€ 200,00

La tassa di iscrizione è comprensiva della quota relativa al sistema tracking GPS.

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