



Automobile Club d'Italia  
**SPORT**

---

**ANNUARIO SPORTIVO NAZIONALE 2024**

**“REGOLAMENTO DI SETTORE - AUTOSTORICHE”**

**RALLY DI REGOLARITA'**



**CRONOLOGIA MODIFICHE:**

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

## Indice

Premessa

### Prima Sezione

- Art. 1 Calendario delle Manifestazioni –Distanze Temporali
- Art. 2 Vetture Ammesse
- Art. 3 Concorrenti e Conduuttori Ammessi
- Art. 4 Tasse di iscrizione alle gare
- Art. 5 Ufficiali di Gara
- Art. 6 Verifiche Tecniche
- Art. 7 Organizzazione del Servizio Medico nel corso delle gare
- Art. 8 Svolgimento della manifestazione

Allegati

- 1** TASSE DI ISCRIZIONE ALLE GARE
- 2** TABELLA VETTURE AMMISSIBILI ALLE GARE DI REGOLARITA'

## Premessa

I Rally di Regolarità auto storiche, sono le gare riservate a vetture storiche ed in particolare a quelle di produzione o in allestimento da corsa con configurazione storica. Nelle gare di rally di regolarità 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.

# PRIMA SEZIONE

## ART. 1 - CALENDARIO DELLE MANIFESTAZIONI - DISTANZE TEMPORALI DELLE GARE

### 1.1 Concomitanza di date

#### a) Gare titolate

Le gare valide per il Campionato Italiano Rally di Regolarità Autostoriche dovranno essere ad una distanza temporale tra loro di almeno 15gg.

Le gare titolate hanno diritto di precedenza nella definizione del calendario.

Non sono ammesse concomitanze tra gare titolate.

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 provincie confinanti, non sono ammesse concomitanze o effettuazioni di gare di Rally di Regolarità nella settimana che precede e nella settimana che segue, salvo specifici accordi tra gli organizzatori, o deroghe stabilite da ACISport.

#### c) Gare appartenenti a serie autorizzate da Acisport

Le gare di Rally di Regolarità non titolate facenti parte di serie nazionali o internazionali non ufficiali, autorizzate da Acisport (es Criterium, Trofei territoriali, ecc), non potranno svolgersi nella stessa settimana ed in concomitanza di una gara di Rally di Regolarità titolata.

### 1.3 Zone geografiche

Le zone geografiche sono così definite sulla base delle suddivisioni regionali:

- ZONA 1 NORD OVEST (Piemonte, Valle d'Aosta, Liguria, Lombardia)  
NORD
- ZONA 2 EST (Veneto, Friuli Venezia Giulia, Trentino Alto Adige)  
(Emilia Romagna, Toscana, Umbria, Marche, Lazio,
- ZONA 3 CENTRO Abruzzo)
- SUD (Molise, Campania, Puglia, Calabria, Basilicata, Sicilia,
- ZONA 4 Sardegna

### 1.4 Disposizioni generali

Le gare possono svolgersi su una o più giornate, indifferentemente di giorno e/o di notte. La gara si svolgerà su strade aperte/chiuso al traffico con velocità medie non superiori a 50 Km/h o su strade chiuse al traffico, applicando le stesse regole di sicurezza previste per i rally in particolare per la gestione del pubblico, con velocità medie non superiori a 60 Km/h.

Sono Previste due tipologie di gara suddivise sulla base della velocità media di percorrenza delle PM, saranno le seguenti:

- Rally di Regolarità 50 : media di percorrenza delle PM Max 50 kmh;
- Rally di Regolarità 60: media di percorrenza delle PM Max 60 kmh;

Il concorrente all'atto dell'iscrizione sceglierà in quale categoria prendere parte alla gara.

### 1.5 Prove Regolarità Media

Le prove di regolarità si svolgono :

#### Rally di Regolarità 50

su strade aperte al traffico pubblico ovvero - in caso di gare organizzate in coda a rally storici - su strade chiuse al traffico, oppure su strade chiuse al traffico (applicando le stesse regole di sicurezza previste per i rally in particolare per la gestione del pubblico): in ogni caso le PM devono essere percorse ad una velocità media imposta dall'organizzatore, che può essere diversa per ogni prova, sempre non superiori ai 50 km/h.

Tutti i settori dei test di regolarità sono su strade pubbliche e dovranno avere una lunghezza superiore a 3 Km.

#### Rally di Regolarità 60

Organizzate in coda a rally storici - su strade chiuse al traffico, oppure su strade chiuse al traffico (applicando le stesse regole di sicurezza previste per i rally in particolare per la gestione del pubblico): in ogni caso le PM devono essere percorse ad una velocità media imposta dall'organizzatore, che può essere diversa per ogni prova, sempre non superiori ai 60 km/h.

Le gare organizzate in coda a rally storici o su strade chiuse al traffico (applicando le stesse regole di sicurezza previste per i rally in particolare per la gestione del pubblico)

potranno prevedere, con classifiche separate, le due tipologie Rally di Regolarità 50 e Rally di Regolarità 60.

## ART. 2 – VETTURE AMMESSE

Alle gare di Rally di Regolarità sono ammesse le vetture indicate nella tabella ammissibilità vetture alle gare nazionali di regolarità auto storiche (vedi allegato in calce alla presente norma) delle seguenti tipologie:

- “vetture di produzione” (tipologia 1A - 2A - 3A della tabella ammissibilità vetture), ovvero equipaggiate esclusivamente con pneumatici omologati per la circolazione stradale; nella propria configurazione di origine, cioè quella prevista dal costruttore per un normale impiego stradale che può comportare anche gli accessori venduti all'epoca per abbellire o renderne più confortevole l'uso.
- “vetture da corsa” con storia sportiva documentata (tipologia 1B–2B-3B della tabella ammissibilità vetture) ovvero 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 1C–2C-3C della tabella ammissibilità vetture) ovvero 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) appartenenti alle seguenti categorie: T Turismo di Serie, TC Turismo da Competizione, GT Gran Turismo di Serie, GTS Gran Turismo da Competizione, e limitatamente ai periodi C, D, E, le vetture BC Biposto Corsa con esclusione delle versioni furgoncino, camioncino (anche se omologate dalla FIA o utilizzate, nei loro Periodi, nelle gare di velocità e nei rally) e le Monoposto di qualsiasi Periodo.

Le vetture devono appartenere inoltre, ai seguenti periodi di classificazione:

A	costruite dalle origini al 1904
B	costruite dal1905 al 1918
C	costruite dal1919 al 1930
D	costruite dal1931 al 1946
E	costruite dal1947 al 1961
F	costruite dal1962 al 1965
G	costruite dal1966 al 1971
H	costruite dal1972 al 1976
I	costruite dal1977 al 1981

J1	costruite dal 1982 al 1985
J2	costruite dal 1986 al 1990

Ciascuna vettura dovrà essere inclusa in ciascun periodo in base all'effettivo anno di costruzione. 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 nel RAGGRUPPAMENTO di appartenenza.

Le vetture ammesse sono così suddivise:

#### Rally di Regolarità 50

I° raggruppamento: Periodi di classificazione A,B,C,D,E (costruite dalle origini al 1961)

II° raggruppamento: Periodo di classificazione F (costruite dal 1962 al 1965)

III° raggruppamento: Periodo di classificazione G (costruite dal 1966 al 1971)

IV° raggruppamento: Periodo di classificazione H, I (costruite dal 1972 al 1981)

V° raggruppamento: Periodo di classificazione J1,J2 (costruite dal 1982 al 1990)

Ogni Raggruppamento è diviso in tre Classi di Cilindrata:

1 – fino a 1.300 cc

2 – da 1.300 cc a 2.000 cc

3 – oltre 2.000 cc

#### Rally di Regolarità 60

I° raggruppamento: Periodi di classificazione A,B,C,D,E (costruite dalle origini al 1961)

II° raggruppamento: Periodo di classificazione F (costruite dal 1962 al 1965)

III° raggruppamento: Periodo di classificazione G (costruite dal 1966 al 1971)

IV° raggruppamento: Periodo di classificazione H, I (costruite dal 1972 al 1981)

V° raggruppamento: Periodo di classificazione J1,J2 (costruite dal 1982 al 1990)

Ogni Raggruppamento è diviso in tre Classi di Cilindrata:

1 – fino a 1.300 cc

2 – da 1.300 cc a 2.000 cc

3 – oltre 2.000 cc

### ART. 3 – CONCORRENTI E CONDUTTORI AMMESSI

Ogni equipaggio dovrà essere formato da due persone: un pilota ed un co-pilota.

Il primo pilota deve essere in possesso di patente di guida in corso di validità.

Il co-pilota può condurre la vettura solamente se in possesso della patente di guida.

Solo nella tipologia Rally di Regolarità 50, l'età minima del co-pilota è di 14 anni (con licenza di "Navigatore Regolarità").

Entrambi i membri dell'equipaggio dovranno essere in possesso di una licenza in corso di validità emessa da una ASN riconosciuta dalla FIA.

Per entrambe le tipologie (50-60), non più di due persone sono ammesse a bordo.

Durante tutto il periodo di guida, nel caso che il concorrente sia una persona giuridica, tutti i suoi obblighi incombono in solido con il primo conduttore dichiarato sulla domanda di iscrizione.



Ogni comportamento sleale, scorretto o fraudolento tenuto dal concorrente o dai membri dell'equipaggio sarà giudicato dal Collegio dei Commissari Sportivi che deciderà l'eventuale penalizzazione che potrà andare fino all'esclusione.

In riferimento all'articolo 8.2 – dell'Appendice 1 RSN si precisa che le licenze giornaliere di Regolarità (rilasciabili a Conducenti stranieri maggiorenni iscritti alle gare e manifestazioni alle quali possono partecipare) sono ammissibili esclusivamente per la tipologia Rally di regolarità 50.

#### Rally di Regolarità 50

LICENZA REGOLARITA' (o di livello superiore) - Visita medica (Appendice Medica, CAP II, Art. 1);

Accertamenti richiesti: visita clinica generale - elettrocardiogramma a riposo;

#### Rally di Regolarità 60

LICENZA RALLY DI REGOLARITA' (o di livello superiore) - Visita medica (Appendice Medica, CAP II, Art. 2);

Accertamenti richiesti: visita clinica generale - esame urine - elettrocardiogramma a riposo - esame specialistico neurologico;

### 3.2 – Abbigliamento

#### Rally di Regolarità 50

Uso del casco consigliato in prova (Obbligatorio per le vetture dotate di roll bar). Gambe e braccia coperte, indumenti corsa consigliati anche non omologati;

#### Rally di Regolarità 60

Obbligo del casco in prova e indumenti corsa anche non omologati;

### ART. 4 - TASSE DI ISCRIZIONE ALLE GARE

Vedi Allegato 1

#### 4.1 Numero iscrizioni

Nelle gare titolate, il numero di vetture ammesse è a discrezione dell'organizzatore che deve comunque tenere conto di eventuali difficoltà organizzative e del territorio interessato dalla gara.

In ogni caso ACISport si riserva di limitare il numero massimo di vetture ammesse sulla base di questi principi.

In tutte le altre gare sono ammesse un numero massimo di 170 vetture.

#### 4.2 Iscrizioni

Devono essere inviate dai concorrenti con le relative tasse secondo quanto stabilito dal Regolamento Particolare di gara



All'atto dell'iscrizione, il singolo Concorrente dovrà dichiarare se intende partecipare alla tipologia Rally di regolarità 50 o Rally di Regolarità 60.

I dati relativi al co-pilota possono essere completati fino alle verifiche ante-gara. Un membro dell'equipaggio o la vettura possono essere sostituiti fino al momento della verifiche amministrative, con l'accordo dell'Organizzatore. Solo i Commissari Sportivi possono autorizzare il cambio di entrambi i membri dell'equipaggio. La sostituzione di un Concorrente dopo la data di chiusura delle iscrizioni è vietata;

Nelle gare titolate l'organizzatore è tenuto all'invio dell'elenco ufficiale degli iscritti ad ACISport prima dell'inizio delle operazioni amministrative.

#### 4.3 Regolamento

Il regolamento particolare di gara deve essere compilato utilizzando il "regolamento particolare tipo" predisposto da ACISport.

Il permesso di organizzazione deve essere richiesto mediante l'invio ad ACISport del regolamento particolare di gara ed alla documentazione amministrativa prevista in relazione alla tipologia di gara.

#### ART. 5 - UFFICIALI DI GARA

L'Organizzatore deve designare gli Ufficiali di gara secondo le disposizioni del R.S.N in quanto applicabili, e un Addetto ai Rapporti con i concorrenti che abbia le seguenti funzioni:

- rispondere, il più dettagliatamente possibile, a tutte le domande o questioni poste dai concorrenti,
- dare 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 suo 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. L'Addetto alle relazioni con i concorrenti 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 o il Giudice unico, è designato dal Presidente dell'ACI. Nelle gare titolate sarà designato anche un Commissario Tecnico competente nel settore auto storiche.

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

Nelle gare NON TITOLATE 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.

## ART.6 VERIFICHE TECNICHE

Nelle gare titolate 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 storiche. Per le vetture "corsa" della Tabella ammissibilità vetture tipologia 1B, 1C, 2B, 2C in possesso di FICHES di regolarità auto storiche o di HTP, i Commissari Tecnici faranno riferimento oltre che alla FICHE/HTP della vettura anche, dove esistente alla FICHE FIA di omologazione del modello della vettura in questione; in assenza di tale documenti si potranno riferire, anche con successiva ricerca di documentazione, ai dati forniti dal costruttore o a bibliografie in commercio.

Per le vetture "produzione" della Tabella ammissibilità vetture tipologia 1A, 2A in possesso di FICHES di regolarità auto storiche i Commissari Tecnici faranno riferimento oltre che alla FICHE della vettura anche, dove esistente, alla FICHE FIA di omologazione del modello della vettura in questione; in assenza di tale documento si potranno riferire, anche con successiva ricerca di documentazione, ai dati forniti dal costruttore o a bibliografie in commercio.

Su tutte le vetture sono comunque consentite le seguenti modifiche tecniche:

- montaggio di un distributore con bobina al posto del magnete;
- montaggio di una pompa della benzina elettrica al posto di una meccanica;
- montaggio di un alternatore al posto della dinamo;
- montaggio di una accensione elettronica dal periodo H in poi;
- montaggio di una elettroventola per il raffreddamento del radiatore dell'acqua.

Sono anche consentite le sostituzioni di componenti meccaniche o elettriche, con altre aventi le stesse caratteristiche e che non siano migliorative delle prestazioni della vettura.

Sulla base della media di percorrenza di appartenenza le vetture dovranno avere i seguenti equipaggiamenti minimi di sicurezza:

### Rally di Regolarità 50

estintore brandeggiabile da 2kg, cinture di sicurezza;

### Rally di Regolarità 60

roll bar consigliato, estintore brandeggiabile da 2kg, cinture di sicurezza 4 punti, tetto rigido;

Sulle vetture in configurazione "corsa" il rollbar potrà anche essere "dell'epoca" non essendo necessario l'adeguamento alle normative vigenti.

Tutte le componenti meccaniche ed elettriche utilizzate in sostituzione di quelle originali o in aggiunta, devono essere corrispondenti alle specifiche tecniche di componentistica esistente sino al 31-12-1990.

Nelle gare dove sono previsti i coefficienti migliorativi, in base alla vetustà delle vetture, ogni tipo di irregolarità sarà punita con l'automatica perdita del coefficiente migliorativo, e con il calcolo delle penalità considerando la vettura come costruita nel 1990 indipendentemente dall'effettivo anno di costruzione, oltre eventuali ulteriori penalizzazioni che andranno dall'ammonizione all'esclusione; in ogni caso l'esclusione potrà essere applicata solo in caso di modifiche sostanziali ai fini del risultato sportivo rispetto ai criteri di riferimento precedentemente indicati.

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

## ART. 7 - ORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO MEDICO NEL CORSO DELLE GARE

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 raccomandato 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 di 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 e, qualora ne dovesse ravvisare la necessità e per manifestazioni di particolare rilievo, provvedere alla nomina del Medico Capo e richiedere la compilazione del relativo piano di emergenza sanitario. Qualora non venisse designato alcun Medico Capo del servizio sanitario sarà compito del Direttore di Gara attivare, in caso di necessità, il servizio di emergenza medica territoriale (118).

## ART. 8 - SVOLGIMENTO DELLA MANIFESTAZIONE

### 8.1 – Controllo vetture e documenti ante gara

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 conduttore iscritto e dell'eventuale navigatore;
- controllo delle patenti di guida (conducenti) e delle licenze;

- identificazione della vettura iscritta mediante i documenti elencati di seguito;
- controllo della corrispondenza della vettura alla propria fiche ACI o di altro documento sportivo riconosciuto;

Con l'espletamento di 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 conduttori rimangono perciò gli unici responsabili.

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

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

Limitatamente alle gare internazionali iscritte nel calendario della FIA e nel Calendario ACI delle gare nazionali a partecipazione straniera (ENPEA):

- Lasciapassare regolarità auto storiche FIA;
- Carta d'identità FIVA.

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.

## 8.2 Numeri di gara

A ogni vettura deve essere assegnato un numero di gara.

L'organizzatore dovrà assegnare i numeri di gara tenendo conto della Media Oraria scelta da ciascun concorrente all'atto dell'iscrizione.

L'ordine progressivo sarà il seguente:

- MEDIA ALTA;
- MEDIA BASSA;

Nelle gare che prevedono lo svolgimento delle due tipologie di gara (Rally di Regolarità 50 o Rally di Regolarità 60) l'ordine progressivo sarà il seguente:

- Rally di Regolarità 60 - Media Alta;
- Rally di Regolarità 60 - Media Bassa;
- Rally di Regolarità 50 - Media Alta;
- Rally di Regolarità 50 - Media Bassa;

I numeri dovranno essere progressivi ma distinti tra Rally di Regolarità 60 e Rally di Regolarità 50.

(Esempio Rally Storico 1-200, Rally di Regolarità 60 201-299, Rally di Regolarità 50 301-399.)

Il Comitato Organizzatore fornirà a ciascun equipaggio, durante le verifiche amministrative, 2 targhe, 2 placche porta numeri di gara adesivi che i concorrenti devono applicare sulle portiere e due serie di numeri pre-spaziati fluorescenti (di colore arancione o giallo), aventi un'altezza minima di cm 7 che i concorrenti devono applicare sul vetro anteriore e sul vetro posteriore ( o in mancanza di essi su parti della carrozzeria in posizione ben visibile) che dovranno essere applicate sulla vettura per tutta la durata della manifestazione.

I numeri di gara possono comprendere la pubblicità dell'Organizzatore, obbligatoria per i concorrenti.

Una delle due targhe dovrà essere applicata in modo visibile sulla parte anteriore della vettura mentre l'altra sulla parte posteriore per tutta durata della manifestazione. Detta targa non dovrà in alcun caso coprire, neppure parzialmente, la targa di immatricolazione della vettura.

In ogni momento della prova, la constatazione dell'assenza o alterazione anche di uno solo dei numeri di gara comporterà l'esclusione dalla gara, eccetto nel caso previsto per la Riammissione (art. 8.15 )

### 8.3 Road Book - Etalonnage

#### ROAD BOOK

La consegna del road book ai concorrenti deve essere effettuata durante le verifiche antegara. Nel caso in cui la gara a media sia abbinata ad un rally Autostoriche la consegna dovrà essere effettuata anche nella data prevista per la consegna del road book ai partecipanti al rally storico.

Il road-book deve indicare il punto di partenza e la fine esatta della PM.

Il termine effettivo dei rilevamenti non può mai coincidere con il limite massimo indicato nel road-book e nella Tabella Tempi e distanze come fine PM (nelle gare abbinata ad un rally autostoriche non può mai coincidere o essere posizionato oltre il fine PS).

Le misure riportate nel Road book (e nella Tabella tempi e distanze) dallo start PM, alla fine della PM, sono da considerarsi indicative e con il solo scopo di indicare il percorso da seguire agli equipaggi in gara.

È facoltà dell'organizzatore consegnare a tutti gli equipaggi eventuale documentazione integrativa relative alle PM, riportante riferimenti intermedi e relative misure.

I riferimenti indicati non dovranno comunque essere coincidenti con i rilevamenti segreti. Tale documentazione integrativa, che è da intendersi facoltativa, non sarà parte della documentazione ufficiale di gara e non sono quindi ammessi reclami.

In presenza del TRACCIATORE RALLY DI REGOLARITA' andranno indicati nella tabella tempi e distanze e nel roadbook le misure compresi i decimetri ed i metri.

## TRACCIATORE RALLY DI REGOLARITA'

Verranno nominati dalla Direzione per lo Sport Automobilistico sentito il parere della Commissione Autostoriche un "Tracciatore Rally di Regolarità". La Commissione provvederà, per ciascuna gara valida per il Campionato Italiano Regolarità Media, a comunicare all'organizzatore il nominativo del tracciatore designato.

Il Tracciatore Rally di Regolarità (seguendo il disciplinare messa a punto dalla Commissione Autostoriche) ha il compito di effettuare le misurazioni delle PM e individuandone il posizionamento, dei punti di rilevamento segreto.

I "Tracciatori Rally di Regolarità" sono abilitati a cura della Direzione per lo Sport Automobilistico e saranno dotati di licenza rilasciata dalla DSA.

Le spese per le missioni del tracciatore (vitto, alloggio e viaggio) per ciascuna gara saranno a carico della DSA. Il Tracciatore dovrà curare con attenzione l'uso dei mezzi per raggiungere i luoghi dove dovrà svolgere le sue attività che dovrà essere improntato al risparmio dei costi anche in riferimento alla normativa ACISPORT.

Per lo svolgimento dell'attività potrà utilizzare una vettura personale se dotata di sonde installate sulle ruote non motrici.

I "Tracciatori rally di regolarità" non possono partecipare come conduttori, né divulgare a soggetti esterni l'organizzazione, le informazioni relative alle gare a cui sono stati inviati dalla DSA.

## ETALONNAGE

L'Organizzatore è tenuto ad indicare nel road-book e segnalare sul luogo un solo tratto di strada (senza cambi di corsia), avente una lunghezza minima di mt. 3000, con indicazioni di misure, verificabile dai concorrenti prima della gara, che è servito da "base misurata" per la stesura del road-book.

Il tratto di strada utilizzato per la "base misurata" deve essere posizionato tra la partenza della gara e la partenza della prima prova a media.

L'Organizzatore è tenuto ad indicare nel road-book il tipo di strumento utilizzato per la stesura della "base misurata" e per il posizionamento dei rilevamenti segreti (marca, modello, ecc).

Tale strumento non può essere di tipo GPS/SATELLITARE.

Il veicolo utilizzato per l'Etalonnage ed la misurazione di punti di rilevamento segreti, dovrà essere dotato di due sonde installate sulle ruote "non motrici". Ai fini della misurazione dovrà essere utilizzata il valore in metri risultante dalla media delle due sonde.

### 8.4 Percorso

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

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

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

Le gare si svolgono lungo percorsi suddivisi in Settori in ciascuno dei quali, di norma, sono compresi tratti di regolarità su strade aperte alla circolazione stradale, dove è obbligatorio il rispetto delle norme del Codice della Strada, e Prove di Media (PM) nei quali i conduttori devono mantenere una media oraria prestabilita.

Nei Rally di Regolarità 50 su strade aperte al traffico pubblico ovvero - in caso di gare organizzate in coda a rally storici - su strade chiuse al traffico, oppure organizzate su strade chiuse al traffico (applicando le stesse regole di sicurezza previste per i rally in particolare per la gestione del pubblico): in ogni caso le PM devono essere percorse ad

una velocità media imposta dall'organizzatore, che può essere diversa per ogni prova, sempre non superiori ai 50 km/h.

Tutti i settori dei test di regolarità sono su strade pubbliche e dovranno avere una lunghezza superiore a 3 Km.

Nei Rally di Regolarità 60 Organizzate in coda a rally storici - su strade chiuse al traffico, oppure organizzate su strade chiuse al traffico (applicando le stesse regole di sicurezza previste per i rally in particolare per la gestione del pubblico): in ogni caso le PM devono essere percorse ad una velocità media imposta dall'organizzatore, che può essere diversa per ogni prova, sempre non superiori ai 60 km/h.

Il percorso 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) e deve essere 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 di Media.

Ogni settore, di lunghezza variabile, può essere costituito da un solo tratto di percorso in trasferimento, senza prove di media, oppure comprendere, oltre ai tratti in trasferimento, anche una o più PM.

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

### 8.5 Parco Chiuso

Le vetture saranno in parco chiuso dalla loro entrata in una zona di controllo (cartello giallo) fino alla loro partenza da quella zona (cartello beige di fine zona). Durante il regime di parco chiuso è vietato ogni intervento sulla vettura (riparazione, assistenza, rifornimento). Ogni infrazione potrà essere penalizzata fino all'esclusione.

Al termine della prima tappa i concorrenti dovranno lasciare la propria vettura nel parco chiuso / parco partenze predisposto e sorvegliato a cura dell'Organizzazione.

E' facoltà dell'organizzatore (non obbligatorio) istituire un Parco chiuso e/o riordino al termine di ogni tappa.

In presenza di parco chiuso /parco partenze i concorrenti dovranno lasciare la propria vettura nell'area predisposta e sorvegliata a cura dell'Organizzazione.

Nel parco partenze vige il regime di parco chiuso.

### 8.6 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.

Per quanto concerne le Prove di Media, l'organizzatore deve prevedere 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 BASSA, in ogni caso nel rispetto dei seguenti limiti.

La media ALTA può essere richiesta da tutti i Concorrenti all'atto dell'iscrizione indipendentemente dal tipo di vettura utilizzata.

La media BASSA può essere richiesta solo per le vetture delle categorie e classi con le seguenti limitazioni:

### **Media BASSA:**

Vetture ante 1965 (I° e II° raggruppamento) e vetture con cilindrata fino a 1.300 cc nel periodo tra il '66 ed il '76.

Vetture con cilindrata fino a 1.150 del periodo tra il 1977 ed il 1990.

### **Media ALTA:**

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

Sulla scheda di verifica tecnica andrà indicata la MEDIA scelta dal partecipante all'atto dell'iscrizione con le modalità previste da questo RDS.

Andrà indicata anche in elenco cartaceo consegnato ai CT prima delle verifiche.

Il Collegio dei Commissari Sportivi (o il Giudice Unico), su segnalazione dei commissari tecnici, potranno imporre la media "alta" su determinati veicoli.

Di tale variazione si dovrà tenere conto anche per la redazione dell'ordine di partenza.

Al termine delle verifiche tecniche, i Commissari Tecnici, oltre alle verifiche previste dalla normativa, provvederanno a verificare la coerenza della vettura con la media scelta dal concorrente.

Al termine di questa procedura applicheranno sull'angolo anteriore destro del parabrezza un adesivo rotondo con FONDO ROSSO per i Rally di Regolarità 60 e FONDO GIALLO per i Rally di Regolarità 50 ed una lettera indicante la media di percorrenza della vettura lungo le PM:

A = media alta

B = media Bassa

La differenza tra media ALTA e media BASSA non dovrà in ogni caso essere superiore a 3 km/h per i Rally di Regolarità 50 e a 5 km/h per i Rally di Regolarità 60.

A titolo esemplificativo, nei Rally di Regolarità 50 se la media ALTA imposta di una PM fosse di 49,00 Km/h, la media BASSA non potrà essere inferiore a 46,00 Km/h.

Mentre nei Rally di Regolarità 60 se la media ALTA imposta di una PM fosse di 59,00 Km/h, la media BASSA non potrà essere inferiore a 54,00 Km/h.

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 del Direttore di Gara predisporre gli opportuni controlli sui comportamenti di guida dei conduttori, per contenere eventuali esuberanze.

ACISport 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.

### 8.7 – Rispetto del Codice della Strada e comportamento durante le PM

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 nei tratti definiti di "trasferimento". 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

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

Per garantire la sicurezza degli equipaggi, verrà applicata, dal Direttore di Gara, 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 e tra i singoli rilevamenti.

In particolare, qualsiasi sorpasso di il 20% la velocità media imposta, si tradurrà in:

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

A tale scopo il responsabile del cronometraggio, sulla base dei rilevamenti di passaggio, dovrà comunicare, al termine di ogni PM, il nr. di gara dei concorrenti che hanno superato di oltre il 20% la velocità media imposta tra la partenza e qualsiasi punto della Prova.

Il Direttore di Gara, applicata la penalizzazione, ne darà comunicazione al concorrente, (attraverso l'addetto ai concorrenti).

Tale comunicazione dovrà essere consegnata al "Controllo Orario di Uscita" del primo riordino utile e per le prove successive, al controllo orario finale.

Qualora la penalizzazione preveda l'esclusione dalla gara, contestualmente alla comunicazione si provvederà al ritiro della Tabella di Marcia del concorrente.

Per ciascun rilevamento di ogni Prova di Media, andrà redatto un documento riepilogativo relativo alla verifica effettuata, contenente gli esiti e le eventuali sanzioni applicate. Tale

documento, sottoscritto dal Responsabile del Cronometraggio, dal Direttore di Gara e dal Collegio dei Commissari (o Giudice Unico), dovrà essere allegato all'incartamento di chiusura della manifestazione.

### 8.8 – Tabella di marcia

Gli Organizzatori devono predisporre una tabella di marcia, da consegnare a ogni equipaggio in sede di partenza. Nella tabella di marcia devono essere indicati:

1. il numero di gara;
2. il cognome e il nome del conduttore e, se previsto, del navigatore; la marca e il modello della vettura;
3. l'orario di partenza dell'equipaggio;
4. i tempi previsti per percorrere ogni settore;

L'equipaggio è il solo responsabile della tabella di marcia.

La tabella di marcia dovrà essere a disposizione per ogni richiesta, ed in particolare a tutti i posti di controllo, dove dovrà essere presentata per il visto personalmente da un membro dell'equipaggio.

Tutte le alterazioni o modifiche riscontrate sulla tabella di marcia che non siano state approvate da un ufficiale di gara, comporteranno l'esclusione, eccetto nei casi previsti (art. 8.15 Riammissione).

L'assenza del visto di un qualsiasi controllo o la mancata consegna della tabella di marcia a tutti i controlli (controllo orario o a timbro, controllo di riordino ed arrivo) comporterà l'esclusione dalla gara, eccetto nei casi previsti (art. 8.15 Riammissione).

La presentazione della tabella di marcia ad ogni controllo e l'esattezza delle registrazioni saranno sotto la piena responsabilità dell'equipaggio.

E' dovere dell'equipaggio presentare la propria tabella di marcia ai cronometristi quando lo riterrà opportuno e verificare che la registrazione dei tempi sia fatta correttamente.

Solo il cronometrista sarà autorizzato a registrare l'ora sulla tabella di marcia.

Le eventuali schede dei test di regolarità faranno parte integrante della tabella di marcia.

### 8.9 Partenze

Le partenze della prima tappa verranno date secondo l'ordine dei numeri di gara; il minore partirà per primo.

Ogni ritardo nella presentazione alla partenza della manifestazione, di una tappa o di una sezione, sarà penalizzato in ragione di 60 punti per ogni minuto di ritardo.

Un ritardo superiore a 15' comporterà la non ammissione alla partenza.

L'intervallo di partenza tra le vetture sarà di 1 (uno) minuto.

La partenza sarà data in conformità al programma ufficiale.

L'ora esatta di partenza sarà esposta sulla tabella di marcia.

### 8.10 Apripista

E' 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" contrassegnata con il numero "0". Oltre alla vettura "apripista" gli Organizzatori devono utilizzare una vettura "apripista test crono" lungo tutto il percorso che precederà di 1 minuto primo le vetture di gara, 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 delle vetture in gara. La vettura "test crono" dovrà affrontare la PM mantenendo la velocità media (ALTA) imposta riportata nella Tabella Tempi e distanze.

Nelle gare che prevedono le due tipologie Rally di Regolarità 60 e Rally di Regolarità 50 è fatto obbligo agli Organizzatori di far precedere le vetture di gara da una vettura "apripista" per entrambe le tipologie.

Tutte le vetture apripista devono avere a bordo almeno un titolare di licenza ACI in corso di validità

### 8.11 Riordinamenti

Sono facoltativi.

### 8.12 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 auto storiche.

### 8.13 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 previsti dalla normativa.

A questi controlli, i commissari preposti dovranno semplicemente vistare o firmare la tabella di marcia presentata dall'equipaggio ma senza indicare l'ora di transito.

L'organizzatore potrà prevedere dei controlli di passaggio segreti a sua discrezione.

Inoltre potranno essere previsti anche controlli a mezzo di apparecchiature elettroniche.

### 8.14 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.

A questi controlli, i cronometristi incaricati trascriveranno sulla tabella di marcia, l'ora di presentazione della stessa da parte di un membro dell'equipaggio. L'ora teorica di transito sarà quella che si ottiene sommando il tempo concesso per percorrere il settore interessato all'ora di partenza dallo stesso.

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.

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.

Ogni differenza tra l'ora effettiva e l'ora teorica di transito sarà penalizzata secondo quanto previsto dall' Art 8.20 (penalizzazioni).

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.

Tutti i CO devono essere opportunamente segnalati con le modalità e con i cartelli conformi ai modelli previsti dalla normativa.

I controlli di entrata ed uscita dai riordini sono assoggettati alle norme generali dei controlli orari con l'esclusione dell'obbligo del cartello di fine controllo per quanto attiene il controllo di entrata; all'interno dell'area di riordino, contenuta tra i due controlli, vige il regime di parco chiuso.

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

### 8.15 Ritiri – Riammissione in gara

Qualora un equipaggio interrompa la gara in qualsiasi momento e non segua l'itinerario previsto, oppure non si presenti ad un controllo, potrà essere riammesso alla seconda tappa. Allo stesso verrà attribuita la somma di penalità conseguite dall'equipaggio peggior classificato nella prima tappa oltre ad una ulteriore penalità di 5000 punti.

Per essere riammesso alla manifestazione dovrà informare per iscritto il Direttore di Gara, della sua intenzione a continuare, entro i termini stabiliti dal Regolamento Particolare di Gara.

Ogni caso sarà valutato dal Collegio dei Commissari Sportivi che potranno decidere di far sottoporre nuovamente la vettura a verifica tecnica.

La vettura in questione dovrà poi essere portata al parco partenza entro l'orario stabilito dal Regolamento Particolare di Gara.

Il rientro in gara non è applicabile all'ultima tappa prevista di una gara, e per essere classificata la vettura deve transitare all'ultimo controllo orario previsto.

### 8.16 Prove di Media

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

L'equipaggio dovrà cercare di percorrere il test di regolarità alla velocità media il più possibile vicino a quella stabilita dall'organizzatore.

La procedura di partenza dei test di regolarità è il seguente:

quando la vettura con l'equipaggio a bordo si arresterà davanti al controllo di partenza, il cronometrista ricopierà sulla tabella di marcia l'ora prevista per la partenza e restituirà quindi la tabella stessa ad un componente dell'equipaggio.

La partenza verrà data per mezzo di un semaforo, secondo la seguente procedura:

- 10" prima della partenza si accende una luce rossa;
- 5" prima della partenza si accende una luce gialla e contemporaneamente 5 leds luminosi che si spegneranno uno ad uno ogni secondo;
- luce verde: è il segnale di partenza.

Una sosta di più di 20" dopo il segnale di partenza verrà penalizzata di 60 punti.

L'ora di partenza prevista per un test di regolarità ed indicata sulla tabella di marcia non potrà essere variata dal commissario incaricato se non per casi di forza maggiore. In caso di ritardo da parte dell'equipaggio, il commissario incaricato trascriverà una nuova ora di partenza ed il ritardo sarà considerato come un ritardo ad un controllo orario. Sarà quindi preso in considerazione per il calcolo del "fuori tempo massimo".

Per ogni PM, l'equipaggio dovrà percorrere, alla media imposta, la distanza compresa tra lo start e la fine.

L'organizzatore, a sua discrezione, predisporrà lungo il percorso dei PM, controlli segreti intermedi (A, B, . .) nei luoghi che riterrà opportuni.

In ogni PM, l'organizzatore dovrà prevedere un numero illimitato di controlli a sua discrezione, in ogni caso con almeno tre controlli segreti per ogni PM.

Nelle PM aventi una lunghezza totale superiore a mt 10.000 andranno previsti almeno quattro controlli segreti.

Nelle gare in cui viene utilizzato un sistema di rilevamento GPS il numero dei rilevamenti minimi è raddoppiato e in caso di ripetizione di una PM, i punti di rilevamento dovranno essere previsti in posizioni diverse rispetto al passaggio precedente.

Nelle gare di rally di regolarità al seguito di un rally storico il numero e la lunghezza delle PM dovranno essere le medesime delle PS del Rally Storico .

E' facoltà dell'organizzatore introdurre il “Cambio media” lungo il tratto della PM;  
L'organizzatore potrà imporre medie differenze meglio adattandole alla morfologia della prova:

- medie più basse nei tratti guidati e tortuosi;
- medie più alte nei tratti con un andamento più lineare.

Il punto relativo al cambio media dovrà coincidere con un riferimento lungo la strada chiaramente individuabile da parte dell'equipaggio (esempio cartello inizio paese, ecc).

Tale punto dovrà corrispondere ad una vignetta del road- book).

Al fine di agevolare le ricognizioni del percorso, dalla data di distribuzione road-book, il punto di inizio e fine di ogni PM ed il posizionamento di eventuali chicane dovrà essere chiaramente individuabile attraverso un riferimento a terra inequivocabile.

Nelle gare al seguito di un rally la partenza della PM deve coincidere con la partenza della PS.

Non potranno essere eseguiti rilevamenti segreti, ai fini della classifica, nel primo chilometro della PM e – nelle gare che si svolgono su strade aperte al traffico - negli attraversamenti dei centri abitati (dall'ingresso nel centro abitato fino ad una distanza di 1000 metri dopo il cartello di fine paese). Pertanto, eventuali rilevamenti eseguiti all'interno dei centri abitati avranno come unico scopo la verifica del rispetto del Codice della Strada

Il numero dei punti segreti di controllo di ogni PM andranno indicati nella Tabella Tempi e distanze.

Il posizionamento dei punti segreti di controllo (distanza da Start PM) utili ai fini della classifica dovranno essere comunicati dall'organizzatore al Direttore di Gara prima della partenza della manifestazione.

Non è consentito l'utilizzo di “punti di rilevamento di riserva” sostituendoli a quelli previsti e comunicati in precedenza al Direttore di Gara.

Gli organizzatori devono comunicare le medie da rispettare all'interno delle PM nella tabella distanze e tempi.

Il Direttore di gara potrà, per motivi di sicurezza, diminuire le velocità medie di percorrenza a mezzo di circolare sottoscritta dai concorrenti.

Tale comunicazione potrà essere data anche al Controllo Orario che precede l'inizio della PM (è consigliabile l'annotazione del cambio media sulla tabella di marcia da parte del cronometrista) e dovrà contenere le nuove medie di percorrenza (ALTA,BASSA).

Non potrà essere variata una sola tipologia di MEDIA.

La variazione dovrà comunque interessare sempre le due MEDIE e potrà avere modifiche differenti (ad esempio Alta -3Kmh, Bassa -2kmh). La modifica della media dovrà interessare tutti i concorrenti e dovrà essere attivata dalla prima vettura in gara.

In caso contrario la prova andrà annullata.

E' consigliato predisporre in anticipo un elenco di MEDIE alternative per ogni PM, indicandole a mezzo circolare in sede di verifiche sportive.

### 8.17 Cronometraggio

Per tutta la durata della gara l'ora ufficiale sarà l'ora trasmessa dal segnale **GPS**. Nessuna contestazione è ammessa su questo punto.

Il tempo sarà rilevato al decimo di secondo con arrotondamento matematico.

Il tempo delle prove di media sarà rilevato manualmente a mezzo di Cronometro scrivente o per mezzo di strumenti Elettronici Automatici (ad esempio transponder radio e/o infrarossi o transponder con rilevamento GPS).

Nelle gare valide per un titolo nazionale e/o internazionale è obbligatorio il rilevamento per mezzo di strumenti elettronici automatici (ad esempio transponder radio e/o infrarossi o, nel caso di utilizzo di sistemi approvati dalla Federazione Italiana Cronometristi, transponder con rilevamento GPS).

Il tempo sarà calcolato tra l'orario di partenza del test di regolarità e ad ogni punto di rilevamento.

Ad esempio: se sono previsti tre controlli segreti (A;B;C), i tempi saranno rilevati dallo Start al punto intermedio A, dallo Start al punto intermedio B, dallo Start al punto intermedio C, ecc.

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 (art 8.18)

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

### 8.18 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:

In caso di mancanza di uno o più rilevamenti corretti durante una PM, la somma delle penalità dei rimanenti rilevamenti della PM andrà divisa per il numero dei rilevamenti stessi, il risultato dovrà essere arrotondato all'unità più vicina per determinare il valore della media da attribuire al Conducente.

### 8.19 Cronometri degli Equipaggi – Sincronizzazione

L'utilizzo dei cronometri da parte degli equipaggi non è soggetto ad alcuna limitazione salvo diversa indicazione prevista dal Regolamento Particolare di Gara.

In ogni caso, nelle gare titolate non vi è 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.

## 8.20 Penalizzazioni

### **a) Controlli Orari**

per ogni minuto o frazione di anticipo	200 penalità
per ogni minuto o frazione di ritardo	100 penalità
per ritardo oltre il tempo massimo	esclusione

### **b) Prove di Media**

per ogni 1/10 di secondo di anticipo	1 penalità
per ogni 1/10 di secondo di ritardo	1 penalità (con un massimo di 300)
Sosta per più di 20" dopo il segnale di partenza	60 penalità

### **c) 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

### **d) Altre penalizzazioni**

per rifiuto di partenza nell'ora e ordine stabilito	100 penalità
per mancato transito ad un qualsiasi 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 superamento di oltre il 20% la velocità media imposta	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 disposizioni sincronizzazione cronometri	Esclusione
per comportamento non prudente di un conduttore o navigatore	fino alla esclusione



## 8.21 Classifiche

La classifica generale, le classifiche di Raggruppamento e le classifiche speciali (Scuderie, Femminile, ecc.) di ogni manifestazione, verranno redatte tenendo conto delle penalità cumulate nel corso delle prove di Media e di eventuali altre penalità assegnate nel corso della gara.

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

Ai fini della classifica Scuderie si precisa che ogni scuderia potrà partecipare con una squadra di massimo di 8 vetture. La scuderia vincitrice sarà quella che avrà ottenuto il minor numero di penalizzazioni sommando i risultati delle 3 vetture meglio classificate

**Oltre alla generale andranno pubblicate nell'albo di gara le classifiche previste dal RPG. Andranno pubblicate le classifiche relative alle singole prove indicando anche i dettagli dei rilevamenti effettuati per ogni concorrente (distanza, tempo imposto, tempo impiegato) secondo l'ordine di classifica della prova stessa.**

SEP

## 8.22 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.

## 8.23 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 R.S.N.

## 8.25 Cartelli di segnalazione

Tutti i Controlli, i C.O., i C.T., la Partenza e la Fine della PM, sono segnalati a mezzo di cartelli standard. I Controlli segreti all'interno delle PM NON sono e NON dovranno in nessun modo essere indicati

I simboli e le distanze tra i singoli cartelli sono indicati in allegato al presente Regolamento di settore

## 8.26 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.

## 8.28 Comportamento dei Conduuttori e Navigatori

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

### 8.29 Assistenza – Condizioni generali

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

Durante lo svolgimento della gara, l'assistenza ad una vettura Concorrente può essere effettuata:

- a) All'interno dei Parchi Assistenza (se presente)
- b) Lungo tutto il percorso di gara, ad eccezione dei tratti segnalati dall'Organizzatore sul Road- Book come "assistenza vietata", quali a titolo di esempio:
  - Tratti di percorso particolarmente tortuosi e/o disagiati (es. ampiezza della carreggiata inferiore ai 4 metri, centri abitati con strettoie, ecc.);
  - Il tratto di percorso immediatamente precedente e successivo (C.O.) al Parco Assistenza;

Nessuna vettura dell'assistenza potrà parcheggiare o intervenire sul percorso di gara a meno di 300 metri da un posto di controllo.

Gli equipaggi che riceveranno assistenza in una zona definita come vietata saranno soggetti ad una penalità che potrà andare fino all'esclusione dalla gara.

Gli equipaggi il cui veicolo di assistenza venisse posteggiato in una zona proibita riceveranno una penalità di 100 punti.

E' vietato ai veicoli di assistenza entrare in una test di regolarità o in ogni altra area che gli organizzatori indicano come proibita.

L'inosservanza di tale norma comporterà una penalità che potrà andare fino all'esclusione del concorrente dalla gara.

E' vietato, sotto pena di una sanzione che può arrivare fino all'esclusione, trasportare, rimorchiare o spingere le vetture concorrenti ad eccezione dei casi in cui tali manovre siano necessarie per rimettere la vettura sulla carreggiata o per liberare la strada.

E' vietato agli equipaggi ed alle loro eventuali vetture di assistenza - pena l'esclusione:

- bloccare intenzionalmente il passaggio delle vetture partecipanti o impedire i sorpassi
- comportarsi in maniera incompatibile con lo spirito sportivo.

### 8.30 Reclami ed Appelli

Per le modalità e i termini di presentazione dei reclami e degli appelli si rinvia alle disposizioni del R. S. N.



## ALLEGATO 1

### TASSE DI ISCRIZIONE ALLE GARE

	<b>UN GIORNO</b>	<b>DUE O PIU' GIORNI</b>
Rally di regolarità Titolato	€ 262,00	€ 315,00
Rally di regolarità Non Titolato	€ 210,00	€ 262,00

Per l'anno in corso il prezzo del Sistema di Cronometraggio automatico (transponder radio e/o infrarossi o, nel caso di utilizzo di sistemi approvati dalle Federazione Italiana Cronometristi, transponder con rilevamento GPS) è di Euro 100,00 + IVA da aggiungere alla Tassa di Iscrizione.

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



## ALLEGATO 2

### TABELLA VETTURE AMMISSIBILI ALLE GARE DI REGOLARITA'

TIPOLOGIA VETTURE		Anno di costruzione	AMMISSIBILITA' ALLE GARE				
			Regolarità Classica	Rally di Regolarità	Regolarità Challenge (1)	Regolarità Turistica	Raduni
1°	Di produzione	Al 1957	X	X	X	X	X
1B	Da corsa con storia sportiva documentata		X*	X	X		
1C	Da corsa senza storia sportiva ma con valore di testimonianza storica o sportiva		X*	X	X		
2A	Di produzione	Dal 1958 al 1985	X	X		X	X
2B	Da corsa con storia sportiva documentata		X*	X	X		
2C	Da corsa senza storia sportiva ma con valore di testimonianza storica o sportiva		X*	X	X		
2D	Da corsa con modifiche e/o allestimenti di sicurezza previsti dal RDS Autostoriche (anche parziali)		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		
3C	Da corsa senza storia sportiva ma con valore di testimonianza storica o sportiva		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 REGOLARITÀ CHALLENGE AUTO STORICHE , ALLE VETTURE COSTRUITE PRIMA DEL 1958 I CUI MODELLI SPECIFICI ERANO ANCORA IN PRODUZIONE DOPO IL 31-12-1957;
- 2) ESCLUSO AUTO DA CORSA;

**X\* = AMMESSE ALLE GARE DI REGOLARITA' CLASSICA VALIDE PER IL CAMPIONATO ITALIANO GRANDI EVENTI;**