

ANNUARIO 2013

NS. 11

indice degli aggiornamenti pubblicati successivamente alla stampa

12-04-2013	art. 2.1.1; art. 16.8.1; art. 16.8.2; art. 16.8.3;
17-04-2013	art. 2.1.1 lett. (i); art. 13.1.2;
24-04-2013	art. 2.1.1;
07-05-2013	appendice IV: art. 1.1.7; art. 1.1.7 bis;
29-07-2013	art. 5,5;
05-08-2013	art. 13.1.2;

per visualizzare direttamente l'aggiornamento,
selezionare l'articolo desiderato e premere col tasto sinistro del mouse.



REGOLAMENTO NAZIONALE RALLIES

Premessa

I Rallies devono essere organizzati conformemente al RNS, alla presente Norma Supplementare ed alla tipologia di gara prescelta.

1. DEFINIZIONI

1.1 Rallies

I Rallies sono manifestazioni sportive di regolarità che si svolgono lungo percorsi suddivisi in settori (tratti di percorso, così come definiti nel successivo par. 1.4) 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 Stradale, e prove speciali a velocità libera su tratti chiusi al traffico.

1.2 Tappa

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

1.3 Prove Speciali

Tratti di percorso obbligatoriamente chiusi al traffico da percorrersi a velocità cronometrata e compresi tra due controlli orari.

1.4 Settori

I tratti di percorso compresi tra due Controlli Orari (CO) successivi sono chiamati settori.

Ogni settore, di lunghezza variabile, può comprendere un solo tratto di percorso in trasferimento, senza prova speciale, oppure una prova speciale ed il tratto di percorso residuo in trasferimento.

I Controlli Orari hanno lo scopo di delimitare i settori in cui È suddiviso il percorso di gara e di regolare lo svolgimento del rally ai fini del rispetto della velocità media prevista dall'organizzatore; tale velocità media non potrà mai essere superiore a quella prevista dal Codice della Strada.

1.5 Sezioni

Ogni parte del Rally compresa tra:

- la partenza del Rally ed il primo riordino
- fra due riordini successivi
- fra l'ultimo riordino e l'arrivo di tappa del rally.

1.6 Riordino

Una sosta prevista dagli Organizzatori con un Controllo Orario all'entrata ed all'uscita, in regime di parco chiuso per permettere sia un ritorno all'orario teorico, sia il raggruppamento degli equipaggi rimasti in gara. Il tempo di sosta potrà essere differente da un equipaggio all'altro.

1.7 Neutralizzazione

Tempo durante il quale gli equipaggi sono fermati dalla Direzione di Gara per qualsiasi ragione.

1.8 Parco chiuso

Zona nella quale nessuna riparazione e intervento sulla vettura è possibile, salvo i casi espressamente previsti dalla presente Norma Supplementare o dal Regolamento Particolare di Gara.

1.9 Circolari informative

Le circolari informative sono comunicazioni ufficiali scritte facenti parte integrante del Regolamento Particolare di Gara e destinate a modificarlo, interpretarlo e/o integrarlo.

Le circolari informative devono essere numerate e datate. I concorrenti, o i membri dell'equipaggio, devono darne firma per ricevuta. Le circolari sono emesse:

- dagli Organizzatori prima dell'apertura delle iscrizioni. In questo caso esse saranno sottoposte all'approvazione di ACI/CSAI (o della FIA in caso di gare valevoli o candidate FIA);
- dagli Organizzatori dopo l'apertura delle iscrizioni e fino all'inizio delle verifiche antegara. In questo caso esse saranno sottoposte all'approvazione del Collegio dei Commissari Sportivi o del Giudice Unico, tranne i casi di variazione dei termini contrattuali e del percorso che devono essere sottoposti all'approvazione, rispettivamente, di ACI/CSAI e del Direttore di Gara (in caso di gara valevole o candidata FIA, le circolari informative devono essere sottoposte all'approvazione della FIA).
- dai Commissari Sportivi o dal Giudice Unico durante la manifestazione, con eccezione delle modifiche riguardanti il percorso, per le quali le circolari informative possono essere emesse dal Direttore di Gara.

1.9 bis Comunicati dell'Organizzatore

I comunicati sono emessi dal Comitato Organizzatore (e per esso dalla Direzione di Gara) per dare istruzioni e/o informazioni che riguardano lo svolgimento della manifestazione, senza che queste interferiscano con le disposizioni del regolamento particolare di gara.

I comunicati, emessi prima dell'inizio delle verifiche antegara, non devono essere sottoposti all'approvazione di ACI/CSAI.

I comunicati emessi dopo l'inizio delle verifiche antegara devono essere preventivamente portati a conoscenza del Collegio dei Commissari Sportivi o del Giudice Unico per la relativa approvazione.

I comunicati devono essere datati, devono avere una numerazione progressiva diversa ed essere stampati su carta di colore diverso da quello delle circolari informative, devono essere affissi all'Albo Ufficiale di gara e comunicati ai concorrenti o ad uno dei due membri dell'equipaggio che devono confermare l'avvenuta ricezione con una firma, a meno che ciò non sia materialmente possibile durante lo svolgimento del rally.

1.10 Tabella di marcia

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

1.11 Concorrente

È concorrente chi iscrive ad una competizione una vettura nonché i relativi conduttori.

Oltre alle persone fisiche possono essere concorrenti anche le Scuderie, le Case Costruttrici e le altre persone giuridiche. Le prime devono essere in possesso della licenza di concorrente Persona Fisica, le altre della licenza internazionale di Concorrente Persona Giuridica, entrambe in corso di validità.

Per il fatto dell'iscrizione, ciascun concorrente dichiara per sé e per i propri conduttori, mandanti o incaricati, di riconoscere ed accettare le disposizioni della presente NS 11, del regolamento particolare di gara, del Codice e del RNS, impegnandosi a rispettarle e a farle rispettare; dichiara in particolare di conoscere ed osservare l'art. 7 quater del RNS e quindi di rinunciare ad adire altre autorità per la tutela dei propri diritti ed interessi, riconoscendo quale unica giurisdizione competente ACI/CSAI, salvo il diritto di appello, come previsto dal Codice e dal RNS

Dichiara altresì di ritenere sollevati il Comitato Organizzatore, l'ACI, ACI/CSAI, l'ente proprietario o gestore delle strade interessate, tutti gli Automobile Club comunque facenti parte dell'organizzazione, nonché gli Ufficiali di gara e tutte le persone addette all'organizzazione da ogni responsabilità circa eventuali danni occorsi ad esso concorrente, suoi conduttori, suoi dipendenti o cose, oppure prodotti o causati a terzi o cose da esso concorrente, suoi conduttori e suoi dipendenti.

1.12 Equipaggi

Per ogni vettura deve essere iscritto un equipaggio formato da due persone, considerate entrambe conduttori. I due conduttori, designati rispettivamente, come Primo e Secondo conduttore dal concorrente nel modulo di iscrizione, possono alternarsi alla guida della vettura, e devono essere in possesso della licenza di conduttore richiesta per la partecipazione al rally, nonché della patente di guida, entrambe in corso di validità.

1.13 Durata del Rally

Ogni rally inizia con le verifiche amministrative e tecniche (comprese le varie piombature a parti meccaniche) e termina alla scadenza dell'avvenimento più tardivo dei seguenti:

- termine di presentazione di reclamo, appello o qualsiasi riunione;
- fine delle verifiche amministrative e tecniche dopo la gara, effettuate secondo la normativa vigente;
- fine della premiazione.

1.14 Partenti e partiti

Sono "partenti" i conduttori che, superate le operazioni preliminari di verifica, sono compresi nell'elenco dei verificati e quindi ammessi alla partenza.

Sono "partiti" i conduttori che hanno preso la partenza.

2. VETTURE - PERCORSI - CONDUTTORI

2.1 Vetture ammesse

2.1.1 Partecipazione delle vetture

Alle varie tipologie di rallies possono partecipare le seguenti vetture:

VETTURE	RALLIES (TIPOLOGIA)					
	CAMPIONATO ITALIANO	TROFEO ASFALTO	TROFEO TERRA	INTERNAZ. NON TITOLATI	NAZIONALI	RONDE E RALLY DUE
GRUPPO A	si (tranne oltre 2000)	si	si (tranne oltre 2000)	si	si (tranne oltre 2000)	si
GRUPPO R	si (l)	si (l)	si (l)	si (l)	si (l)	si (l)
GRUPPO N	si (i)	si (i)	si (i)	si (i)	si (i)	si (i)
SUPER 1600	si	si (a)	si (a)	si (a)	si (a)	si (a)
SUPER 2000 2.0 atmosferico - 1.6 turbo/ R4, R5	si (f) (h)	si (a) (f) (h)	si(a) (f) (h)	si(a) (f) (h)	si(a) (f) (h)	si(a) (f) (h)
WRC/A8	no	si	no	si	no	si
VARIANTI KIT CAR	si (b) (tranne oltre 1600)	si	si (tranne oltre 1600)	si	si (tranne oltre 1600)	si
DIESEL	(c)	(c)	(c)	(c)	(c)	si
VFO*	si (d)	si (d)	si (d)	si (d)	si (d)	si (d)
RGT (omologazione FIA)	si (g)	si (g)	si (g)	si (g)	si (g)	si (g)
R. START	si** (e)	si** (e)	si (e)	si (e)	si (e)	si (e)

In tutti i Rallies non titolati FIA è ammessa la partecipazione delle vetture con Omologazione Nazionale

Le vetture Fuori Omologazione appartenenti alle classi FA 8 - varianti Kit oltre 1600, FGT non sono ammesse a partecipare nei rallies Nazionali. Le vetture di classe FA8 e varianti Kit oltre 1600 possono partecipare alle seguenti tipologie di Rallies: TRA, Rallies Internazionali non titolati, Rally due e Ronde.

Saranno ammesse, nelle gare di TRA, nei rallies internazionali non titolati, nei Rally due e nelle ronde, le vetture WRC fuori omologazione che usufruiscono dei 4 anni di proroga.

* Nelle gare valevoli per il CIR, TRA, TRT, Trofeo Nazionale Rallies è data facoltà agli Organizzatori di ammettere la partecipazione delle Vetture Fuori Omologazione.

Le vetture fuori omologazione nella gare valevoli per il CIR devono obbligatoriamente partire in coda al rally, secondo le classi di appartenenza e non concorreranno all'aggiudicazione del titolo Assoluto. Nelle tappe successive alla prima devono partire in coda al rally nel loro ordine di classifica.

** Se previste dall'Organizzatore nel RPG. Unicamente per il CIR sono escluse le gare CIR titolate FIA e le gare CIR su terra.

(a) Le classifiche delle vetture Super 1600 e Super 2000 (2.0 atmosferico-1.6 turbo)/R4, R5 devono essere distinte da quelle delle vetture della classe A6 e della classe N4.

In tutti i Rallies, ai fini della compilazione delle classifiche, le vetture di classe Super 1600 devono essere inserite nel Gruppo A. Le vetture di classe Super 2000 (2.0 atmosferico-1.6 turbo)/R4, R5 devono essere inserite nel Gruppo N.



ADV. Fogliobianco.com

Ci piace!



twistercorse

via Morena s/n
28024 Gozzano (NO)
Tel. 0322 912185
Fax 0322 917991
info@twistercorse.it
www.twistercorse.it

Nei rallies valevoli per il TRA, il TRT, TNR, Coppa Italia e Challenge di zona, unicamente ai fini della assegnazione dei punteggi, le vetture Super 1600 dovranno essere tenute distinte dal gruppo A e le vetture Super 2000 (2.0 atmosferico-1.6 turbo)/R4, R5 dovranno essere tenute distinte dal gruppo N.

- (b) Nelle gare titolate FIA le vetture varianti kit di classe 1600 (A6) sono ammesse a condizione di avere un peso conforme a quello delle vetture Super 1600.
- (c) Le vetture Turbo Diesel sono ammesse a condizione di avere una cilindrata geometrica non superiore a 2000 cc.
- (d) Le vetture fuori omologazione sono ammesse se richieste dagli Organizzatori.
- (e) Per il regolamento tecnico, per i concorrenti e conduttori ammessi e relative licenze si rinvia alla NS 24.
- (f) Le vetture Super 2000 con motore 1.6 Turbo dovranno avere un restrittore di 30 mm. Nelle gare non titolate FIA del CIR sarà prevista una zavorra.
- (g) Le vetture ammesse nei rallies nazionali, saranno trasparenti ai fini dell'acquisizione del punteggio nel Challenge di zona e nella Coppa Italia".
- (h) Nelle gare titolate FIA le vetture Super 2000 conformi all'articolo 255A possono utilizzare errata scadute senza nessuna penalità.
- (i) **Le vetture di classe N/4, di cui è ancora in corso l'omologazione, in tutte le gare nazionali potranno usufruire dell'allargamento della flangia del turbo da 33 mm a 36 mm.**
- (l) **Le vetture di classe R4 in tutte le gare nazionali potranno usufruire dell'allargamento della flangia del turbo a 35 mm.**

2.1.1.1 Le vetture devono essere conformi all'Allegato J in corso di validità, fatta eccezione per quelle fuori omologazione (ved. successivo art.) e per quelle Racing Start (per le quali si rinvia alla N.S. 24, cap. 4°).

2.1.1.2 Ad eccezione dei Rallies valevoli per il Campionato del Mondo, per le vetture omologate in Super 1600 sarà possibile utilizzare degli "errata" scaduti, senza penalità.

2.1.1.3 Salvo indicazione contraria sulla fiche di omologazione tendente ad escludere alcune evoluzioni, le vetture di Gruppo A ed N sono autorizzate a partecipare per un periodo supplementare di quattro anni successivo allo scadere dell'omologazione. Tali vetture parteciperanno e saranno classificate con le vetture omologate senza alcuna distinzione.

La partecipazione di tali vetture sarà accettata solo dietro presentazione alle verifiche della fiche di omologazione, anche se scaduta, a condizione che esse rimangano in assoluta conformità con le specifiche tecniche di origine e siano in buono stato a giudizio dei Commissari Tecnici.

La misura delle flangie dei turbocompressori utilizzati ed il peso minimo (si rinvia agli articoli 254.5.1, 254.5.2, 255.4.3 e 255.4.4 dell'All. J aventi per oggetto il peso delle vetture di Gr. N e di Gr. A.) di tali vetture dovranno essere conformi a quelli in vigore per vetture aventi analoghe caratteristiche.

2.1.1.4 Le prescrizioni di sicurezza previste dall'art. 7 cap. VII della N.S. 10, saranno applicate anche alle vetture WRC con proroga di omologazione.

2.1.2 Le vetture devono essere immatricolate e targate. Non sono ammesse vetture con targa "prova".

2.1.3 Vetture fuori omologazione

Per essere considerate tali, le vetture devono essere fuori omologazione dopo il 1° gennaio 1990.

Le vetture fuori omologazione sono ammesse alle seguenti condizioni:

- devono essere conformi all'All. J dell'anno in cui sono scadute di omologazione. Per le prescrizioni di sicurezza si rinvia alla N.S. 10.
- devono essere in possesso del passaporto tecnico;
- devono essere presentate alle verifiche ante-gara con il passaporto tecnico e con la fiche della vettura;
- oltre alle classifiche di classe devono essere inserite anche nella classifica assoluta di gara, ma non prenderanno né toglieranno punti ai conduttori che partecipano con vetture moderne, cioè saranno trasparenti ai fini dell'assegnazione dei punteggi;
- non concorreranno all'aggiudicazione dei vari titoli;
- le vetture fuori omologazione devono essere suddivise nelle seguenti configurazioni di gruppo e classe di appartenenza, alle quali devono riferirsi le classifiche:

configurazione gruppo "A"	classe 1150	FA0
	classe 1400	FA5
	classe 1600	FA6
	classe 2000	FA7
	classe oltre 2000	FA8
configurazione gruppo "N"	classe 1150	FN0
	classe 1400	FN1
	classe 1600	FN2
	classe 2000	FN3
	classe oltre 2000	FN4

- nella domanda di iscrizione il concorrente dovrà dichiarare se la vettura è conforme alla configurazione "A", oppure alla configurazione "N";
- Per definire la cilindrata delle vetture munite di turbo compressore si rinvia al successivo par. 2.1.6. Per quanto riguarda la flangia delle vetture munite di turbo compressore si fa riferimento, rispettivamente, alle vetture di Gruppo "A" e di Gruppo "N". Per quanto riguarda la brida delle vetture Kit si fa riferimento alla fiches di omologazione. Per quanto riguarda le limitazioni di guida, si rimanda al successivo par. 2.3.1.

2.1.3 Bis Configurazione vetture fuori omologazione gruppo GT (FGT)

Per essere considerate tali, le vetture devono essere prive di omologazione FIA.

Le vetture FGT sono ammesse nei rallies valevoli per il Trofeo Asfalto, nei Rallies Internazionali non titolati, ronde e rally due alle seguenti condizioni:

- devono essere conformi al Regolamento tecnico nazionale vetture GT-RALLY pubblicato nella N.S. 10 - Cap. VI, con espressa esclusione di tutte le vetture non riportate in calce al regolamento;
- devono essere presentate alle verifiche ante-gara con il passaporto tecnico;
- oltre alle classifiche di gruppo devono essere inserite anche nella classifica assoluta di gara, senza però né prendere né togliere punti ai conduttori che partecipano con vetture moderne. Non concorrono quindi all'aggiudicazione dei vari titoli ufficiali.

2.1.4 Prescrizioni di sicurezza

È autorizzato il montaggio di protezioni inferiori come previsto dall'art. 254.6.6.1 dell'Allegato J.

Le vetture iscritte e/o condotte da titolari di licenza ACI/CSAI devono avere a bordo le seguenti dotazioni di sicurezza per tutta la durata del rally:

2.1.4.1 Sistema di estinzione. È obbligatorio un sistema di estinzione vano motore/abitacolo e un estintore manuale conforme alle prescrizioni dell'Allegato J. I conduttori normalmente seduti in assetto di gara, con le cinture di sicurezza allacciate, devono poter azionare il sistema di estinzione manualmente.

2.1.4.2 Una lampada a luce bianca e rossa intermittente.

2.1.4.3 Centine di sicurezza (roll bar) conformi alle prescrizioni dell'Allegato J.

2.1.4.4 Cinture di sicurezza conformi alle prescrizioni dell'Allegato J; in prova speciale devono obbligatoriamente essere allacciate cinture di tale tipo; ai conduttori che alla partenza di una PS si presentassero con le cinture non allacciate la partenza non deve essere data se prima gli stessi non provvederanno ad allacciarle.

2.1.4.5 Interruttore generale della corrente (soltanto sulle vetture partecipanti ai rallies dove sono previste prove speciali su autodromo).

2.1.4.6 Sedili di tipo omologato.

2.1.4.7 Protezione del roll-bar (armatura di sicurezza). Nei punti in cui il corpo o il casco dei conduttori possono venire a contatto con il roll-bar, deve essere utilizzato un rivestimento protettivo omologato dalla FIA, così come prescritto dall'All.J.

2.1.5 Prescrizioni generali

Le vetture iscritte e/o condotte da titolari di licenza ACI/CSAI devono:

2.1.5.1 montare linguette paraspruzzi: il loro montaggio è obbligatorio soltanto nel caso in cui il regolamento particolare di gara lo autorizzi o lo imponga (art. 252.7.7 All. J). Se il regolamento particolare di gara ne prevede il montaggio, i paraspruzzi devono essere conformi alle caratteristiche previste dall'art. 252.7.7 All. J.

2.1.5.2 avere a bordo un triangolo rosso riflettente che in caso di fermata in Prova Speciale deve essere collocato in maniera ben visibile almeno 50 metri prima della vettura ferma per preavvertire gli equipaggi delle vetture seguenti. Gli equipaggi che omettono di esporre il triangolo sono passibili di ammenda.

2.1.6 Classi di cilindrata

Suddivisione delle vetture in classi di cilindrata

Gruppo N	classe 1150	N0
	classe 1400	N1
	classe 1600	N2
	classe 2000	N3
	classe oltre 2000	N4
	classe S2000 (2.0 atmosferico/1.6 turbo)	S20
Gruppo A	classe 1150	A0
	classe 1400	A5
	classe 1600	A6
	classe super 1600	S16
	classe 2000	A7
	classe oltre 2000	A8/WRC (le vetture della cl. A8 e le vetture WRC sono ammesse soltanto nei Rallies di Trofeo Asfalto, nelle Ronde, nei Rally Due e nei Rallies Internazionali non titolati).
Gruppo R	classe 1400	R1A
	classe 1600	R1B
	classe 1600	R2B
	classe 2000	R2C
	classe 2000	R3C
	classe 1600	R3T
	classe 2000	R3D
	classe oltre 2000	R4
	classe oltre 2000	R5
F configurazione gruppo "A"	classe 1150	FA0
	classe 1400	FA5
	classe 1600	FA6
	classe 2000	FA7
	classe oltre 2000	FA8
F configurazione gruppo "N"	classe 1150	FN0
	classe 1400	FN1
	classe 1600	FN2
	classe 2000	FN3
	classe oltre 2000	FN4
F configurazione gruppo "GT"	FGT	

Racing Start

RSTB - Benzina sovralimentate con cilindrata geometrica fino a 1600 cc."

- Benzina non sovralimentate fino a 2000 cc così suddivise:

RS1 - fino a 1150

RS2 - dal 1151 a 1400

RS3 - Da 1401 a 1600

RS4 - da 1601 a 2000

- Diesel (cilindrata geometrica fino a 2000 cc anche sovralimentate) così suddivise

RSD1 - fino a 1600

RSD2 - da 1601 a 2000

Le vetture di Racing Start sono ammesse in tutti i rallies tranne nei CIR titolati FIA, nei CIR su terra e nei TRT.

Ai fini dell'assegnazione delle vetture alle classi di cilindrata:

- la cilindrata nominale delle vetture Turbo benzina deve essere moltiplicata per il coefficiente 1,7 (Rif. Allegato J)
- le vetture turbo benzina fino a 1500 cc. devono essere convenzionalmente considerate vetture di 2000 cc. di cilindrata;

ERREFFE

rallyteam

**PREPARAZIONE
E NOLEGGIO
VETTURE DA COMPETIZIONE**



viale Piemonte snc
15053 Castelnuovo Scrivia (AL)
Tel. 0131 823811 - 0131 825154

www.errefe.com

- le vetture turbo diesel fino a 2000 cc. devono essere convenzionalmente considerate come appartenenti alla classe corrispondente alla loro cilindrata geometrica.

Nei rallies titolati FIA deve essere adottata, limitatamente alle classifiche FIA, la seguente suddivisione in classi:

CLASSI	GRUPPI
2	S2000: 1.6 Turbo con restrittore da 30 mm. S2000: 2.0 Aspirato Gruppo R4 - R5
3	Gruppo N oltre 2000 cc.
4	RGT
5	Gruppo A oltre 1600 cc. e fino a 2000 cc. Super 1600 R2C (oltre 1600 cc. e fino a 2000 cc.) R3C (oltre 1600 cc. e fino a 2000 cc.) R3T (fino al 1600 cc. / nominale) R3D (fino a 2000 cc. / nominale)
6	Gruppo A oltre 1400 cc. e fino al 1600 cc. R2B (oltre 1400 cc. e fino a 1600 cc.) Kit car oltre 1400 cc. e fino a 1600 cc.)
7	Gruppo A fino a 1400 cc. Kit car fino a 1400 cc.
8	Gruppo N oltre 1600 cc. e fino a 2000 cc.
9	Gruppo N oltre 1400 cc. e fino a 1600 cc. R1B (oltre 1400 cc. e fino a 1600 cc.)
10	Gruppo N fino a 1400 cc. R1A (fino a 1400 cc.)

2.2 Durata delle tappe, limiti di velocità, percorsi

2.2.1 Durata

La durata massima prevista di una tappa non può in nessun caso eccedere le 18 ore di guida per ciascun equipaggio. Un tempo massimo di 3 ore può essere aggiunto per i riordini.

2.2.2 Sosta minima

La sosta minima tra due tappe deve essere di almeno 6 ore.

2.2.3 Velocità media

La velocità media dei settori è lasciata alla discrezione degli Organizzatori, ma deve sempre essere conforme alla legge vigente (meno di 50 Km/h). La velocità media del settore deve essere specificata nel roadbook.

La velocità media delle Prove Speciali deve essere conforme alle prescrizioni dell'art. 9 del Codice della Strada.

In tutti i Rallies la velocità media delle prove speciali non deve essere superiore a 100 Km/h. Gli organizzatori dei rallies dove tale velocità media, calcolata come media dei migliori cinque tempi, sarà superata, non potranno più utilizzare il percorso della Prova nella edizione successiva. Gli Organizzatori inoltre verranno segnalati alla Procura Federale per l'adozione degli opportuni provvedimenti disciplinari, fino alla sospensione delle licenze. Non saranno iscritti nel Calendario dell'anno successivo, con valutazione discrezionale della S/C Rallies, i Rallies i cui Organizzatori non avranno dichiarato, in sede di richiesta delle autorizzazioni amministrative, che la velocità media presunta di una o più prove speciali supera i limiti stabiliti dall'Art. 9 del CdS.

Il calcolo della velocità media di ciascuna P.S. deve essere sempre ed in ogni caso effettuato sulla media dei migliori 5 tempi.

2.2.4 Percorsi

I percorsi dei rallies, in modo particolare quelli delle prove speciali, che devono essere scelti in funzione dell'abilità di guida dei conduttori e dell'affidabilità delle vetture, devono essere selettivi: possono pertanto avere un andamento altimetrico variabile, spiccate caratteristiche di tortuosità, carreggiate di larghezza limitata e fondo stradale non compatto (ad esempio terra, ghiaccio, fondo dissestato, ecc.).

I rallies possono svolgersi sia di giorno che di notte. I Rallies previsti nei mesi da novembre a febbraio devono svolgersi soltanto di giorno, salvo deroga concessa da ACI/CSAI.

Indipendentemente da eventuali provvedimenti particolari delle Autorità Amministrative, il percorso, ad eccezione di quello interessato dalle prove speciali, è considerato aperto al traffico e pertanto i conduttori devono attenersi scrupolosamente alle norme del Codice della Strada e comunque a tutte le disposizioni vigenti in materia di circolazione, compresi i regolamenti comunali e le eventuali ordinanze speciali di Polizia Urbana delle località attraversate.

In caso di ostruzioni stradali o altri casi di forza maggiore, la Direzione di Gara può modificare il percorso o sopprimere prove speciali prima del transito dei concorrenti oppure neutralizzare particolari tratti per i quali la prescrizione di qualsiasi velocità media potesse determinare situazioni di pericolo.

Una volta presa la partenza, non può essere invocato dai concorrenti, e per nessun motivo, alcun caso di forza maggiore; eventuali ostacoli provocati da intemperie, ostruzioni o simili devono in conseguenza essere superati di pura iniziativa dei conduttori.

Gli stessi devono essere inoltre in condizioni di superare qualsiasi tipo di percorso con i pneumatici montati per loro libera scelta.

Nel caso in cui il percorso di un rally iscritto in una determinata Zona valichi i confini della stessa, l'Organizzatore deve ottenere la preventiva autorizzazione della ACI/CSAI, sentito anche il parere dei Delegati Provinciale e Regionale della Zona in cui sconfina; è fatto comunque obbligo del rispetto dell'intervallo temporale di cui all'art. 28.2.2 anche con le gare di detta Zona.

In caso di controversie tra organizzatori derivanti dalla richiesta di svolgimento di prove speciali di rallies diversi sugli stessi percorsi, deciderà ACI/CSAI sentite le Delegazioni Regionali interessate.

2.2.5 Caratteristiche dei percorsi

A seconda della durata e della lunghezza del percorso e delle prove speciali, i rallies si distinguono nelle seguenti tipologie:

- Rallies Internazionali. Nella tipologia dei Rallies Internazionali sono compresi i Rallies di Campionato Italiano, i Rallies di Trofeo (asfalto e Terra) e i Rallies Internazionali non titolati;
- Rallies Nazionali. I Rallies nazionali possono essere iscritti nel Calendario internazionale conservando la tipologia dei Rallies Nazionali;

nero

 **grafite**

- rilievo percorsi rally
realizzazione di:
road-book
service-book
media-book...
- stampa
digitale
tipografica
serigrafica
materiali in pvc
- progettazione grafica
- immagine coordinata
marchi e loghi
carta intestata e modulistica
brochure e opuscoli
- progettazione editoriale

info@nerografite.net

esperienza
e professionalità in ogni gara

- Ronde.

Le caratteristiche di lunghezza e di durata dei Rallies dovranno essere le seguenti:

2.2.5.1 Rallies Internazionali

RALLIES	PERCORSO				PROVE SPECIALI			
	Lunghezza		Durata	Tappe	Numero	Lunghezza Totale		Lunghezza
	Min. Km.	Max. Km.	Max. Ore	Max numero	Min. P.S.	Min. Km.	Max. Km.	Max. km. una P.S.
- Camp. Mondo	FIA	FIA	FIA	FIA	FIA	300	500	-
- Camp. Europa	FIA	FIA	72	-	FIA	230		-
- Coppa Reg. Campionato d'Europa coeff. 10 e coeff.20	FIA	FIA	72	-	FIA	190		-
- Coppa Reg. Campionato d'Europa coeff. 5	FIA	FIA	72	-	FIA	170		-
- Coppa Reg. Campionato d'Europa coeff. 2	FIA	FIA	48	-	FIA	150		-
- Non titolati FIA	300		48	2	8	120	160	-

2.2.5.2 Rallies Nazionali

RALLIES	PERCORSO				PROVE SPECIALI			
	Lunghezza		Durata	Tappe	Numero	Lunghezza Totale		Lunghezza
	Min. Km.	Max. Km.	Max. Ore	Max numero	Min. P.S.	Min. Km.	Max. Km.	Max. km. una P.S.
- Gare CIR - in asfalto, non valevoli per titoli FIA	400	-	-	2	8	150	170	-
- Gare CIR in terra, non valevoli per titoli FIA	400	-	-	2	8	120	170	-
- Trofeo Rallies Asfalto	300	-	48	2	8	120	160	-
- Trofeo Rallies Terra	300	-	48(*)	2	8	100	160	-
- Trofeo Nazionale Rallies	250		48	2	6	80	120	
- Coppa Italia	250		48		6	80	100	18
- Altri Rallies Naz.***	200		36	2	6	60	85	15
- Ronde	-	-	36	2	(**)	(**)	(**)	15 - 18**
- Rally 2		250	36	2	2x2	40	60	Min. 5/Max. 20

(*) ved. par. successivo 2.2.8

(**) ved. par. successivo 2.2.10

(***) ved. art. 2.1.1 e NS 1, art. 7

Note: Non sono ammesse deroghe.

2.2.6 Prove Speciali (caratteristiche)

Le prove speciali devono essere o tutte su terra o tutte su asfalto.

I rally nazionali non titolati e validi per lo Challenge di zona, fermo restando il numero minimo di 6 Prove Speciali complessive, dovranno avere almeno 3 Prove Speciali diverse tra loro.

Nelle gare su fondo sterrato (Rallies, Ronde e Rally Due) - qualora venissero previsti tratti in asfalto - questi non dovranno superare il 10% della lunghezza di ogni prova speciale.

Le prove speciali devono essere percorse in un solo senso di marcia, anche in caso di ripetizione e/o di passaggi parziali.

Fatta eccezione per le Ronde, ogni prova speciale non può essere ripetuta più di tre volte, anche nel caso di passaggi parziali.

Eventuali apprestamenti artificiali sul percorso delle prove speciali che si svolgono su strade asfaltate (chicanes, apprestamenti per impedire il taglio del percorso) devono essere indicati sul radar.

Nel corso dell'anno, una Prova Speciale può essere utilizzata integralmente o parzialmente da un solo organizzatore, salvo accordi diversi in sede locale. In caso di controversie, deciderà insindacabilmente ACI/CSAI, sentite le Delegazioni Regionali interessate, tenendo presenti la tipologia e la titolazione della gara, nonché la storicità organizzativa della Prova.

Qualora vengano previsti apprestamenti di dispositivi anti-taglio, questi devono essere già stati predisposti ed autorizzati dagli organi competenti in occasione delle ricognizioni e devono essere adeguatamente segnalati.

2.2.7 Campionato Italiano Rallies (CIR)

Durata massima 3 oppure 2 giorni (ved. prospetto precedente), comprese le verifiche e la premiazione.

2.2.8 Trofeo Rally (Asfalto e Terra)

I rallies valevoli per i Trofei Asfalto e Terra devono svolgersi dall'inizio delle verifiche fino alla premiazione, nell'arco massimo di 48 ore.

La durata massima di guida è di 18 ore, riordini esclusi.

2.2.9 Rallies Nazionali (Trofeo Nazionale Rallies, Challenge di zona, Coppa Italia, non titolati)

I Rallies valevoli per il Trofeo Nazionale Rallies e la Coppa Italia devono svolgersi, dall'inizio delle verifiche fino alla premiazione, nell'arco massimo di 48 ore. Tutti gli altri Rallies Nazionali devono svolgersi, dall'inizio delle verifiche fino alla premiazione, nell'arco massimo di 36 ore. Purché vengano rispettati tali limiti di durata massima complessiva del rally, l'Organizzatore può suddividere il percorso in due parti separate con un riordino non importa di quale durata.

Ai fini del calcolo della durata massima della gara, se la premiazione sarà fatta sul podio, all'arrivo, l'inizio della premiazione sarà convenzionalmente considerato coincidente con l'orario di esposizione della classifica, maggiorato di 30'.

Per i Rallies valevoli per il TRA, TRT e TRN ai quali viene assegnata anche la validità di Challenge di zona, occorre fare riferimento alla NS 1 - Cap. V - art. 7.5.

2.2.10 Ronde

Il percorso di ogni gara, che può essere sottoposto a ispezione preventiva da parte della Commissione Rallies, deve comprendere una Prova Speciale (PS) e un percorso di trasferimento.

Il fondo della PS deve essere asfaltato o sterrato. Nel caso in cui il percorso sia innevato, nel regolamento particolare di gara deve essere indicata la tipologia dei pneumatici ammessi. La PS deve avere una lunghezza compresa tra gli 8 e i 15 Km e deve essere ripetuta quattro volte. Nella gara valida per la finale del Challenge Italia Ronde Asfalto la PS deve avere una lunghezza compresa tra i 14 e i 18 Km. Dopo ogni ripetizione, devono essere previsti un riordino e un parco assistenza. Tutto il percorso della prova speciale deve essere controllato "a vista" dai Commissari di percorso. Devono essere inoltre e collegati via radio tra loro lungo tutta la Prova Speciale.

Le postazioni dei Commissari di percorso dovranno essere concordate preventivamente con il Delegato alla Sicurezza ACI/CSAI ed opportunamente segnalate e numerate.

Occorre che siano previste postazioni intermedie complete di ambulanza ogni 3 chilometri.

Il numero dei Commissari di Percorso deve essere incrementato nelle postazioni che delimitano le aree riservate al pubblico (per sorvegliarlo meglio e impedire che lo stesso invada la sede della PS). Non è ammesso l'uso di chicanes di rallentamento salvo deroga, che potrà essere concessa unicamente per motivi di sicurezza segnalati dal Delegato ACI/CSAI alla sicurezza Ronde e RallyDue.

L'Organizzatore deve garantire il controllo, mediante Ufficiali di Gara, degli accessi del pubblico e la predisposizione di aree protette riservate allo stesso. Il pubblico non deve sostare fuori dalle aree riservate.

Le aree e le rispettive vie di accesso devono essere indicate con cartelli segnaletici. Il percorso della P.S. deve essere adeguatamente "fettucciato", almeno in corrispondenza delle aree riservate al pubblico.

Per la durata massima complessiva sono applicate le disposizioni del precedente Art.2.2.9.

2.2.11 RALLY DUE

Il percorso di ogni gara, che deve essere sottoposto a ispezione preventiva da parte della Commissione Rallies, deve comprendere due Prove Speciali (PS) da ripetere due volte e un percorso di trasferimento della lunghezza massima di Km 250.

Il fondo delle PS deve essere interamente asfaltato o sterrato. Le PS devono avere una lunghezza compresa tra i 5 e i 20 Km, per una lunghezza totale minima di 40 km e massima di 60 km.

Dopo le prime due prove devono essere previsti un riordino e un parco assistenza. Tutto il percorso delle prove speciali deve essere controllato "a vista" dai Commissari di percorso. Devono essere inoltre collegati via radio tra loro lungo tutta la Prova Speciale.

Le postazioni dei Commissari di percorso dovranno essere concordate preventivamente con il Delegato alla Sicurezza ACI/CSAI ed opportunamente segnalate e numerate.

Occorre che siano previste postazioni intermedie complete di ambulanza con rianimatore ogni 5 chilometri.

Occorre che siano previste postazioni intermedie radio ogni 2,5 chilometri.

Il numero dei Commissari di Percorso deve essere incrementato nelle postazioni che delimitano le aree riservate al pubblico (per sorvegliarlo meglio e impedire che lo stesso invada la sede della PS).

Non è ammesso l'uso di chicanes di rallentamento, salvo deroga, che potrà essere concessa unicamente per motivi di sicurezza segnalati dal Delegato ACI/CSAI alla sicurezza Ronde e Rally Due.

L'Organizzatore deve garantire il controllo, mediante Ufficiali di Gara, degli accessi del pubblico e la predisposizione di aree protette riservate allo stesso. Il pubblico non deve sostare fuori dalle aree riservate.

Le aree e le rispettive vie di accesso devono essere indicate con cartelli segnaletici.

Il percorso della P.S. deve essere adeguatamente "fettucciato", almeno in corrispondenza delle aree riservate al pubblico.

2.2.12 Super prova speciale (prova spettacolo)

2.2.12.1 Una Super Prova Speciale (o Prova Spettacolo) è una prova speciale che si svolge su un percorso di lunghezza limitata, chiuso ad anello, da ripetere consecutivamente una o più volte e concepito in modo tale da essere di particolare attrazione spettacolare. L'organizzazione di una Super Prova Speciale è vietata nelle Ronde.

2.2.12.2 Le modalità di svolgimento ed organizzazione devono essere conformi a quanto indicato nel successivo art. 19 e devono essere indicate nel regolamento particolare di gara. Un piano di sicurezza distinto deve essere sottoposto ad ACI/CSAI, nei termini previsti per la presentazione del regolamento particolare di gara, accompagnato da tre planimetrie scala 1:500 che descrivono il percorso e indichino le aree riservate ai media.

2.2.12.3 Sono considerate super prove speciali le prove che tra la loro partenza e il loro arrivo prevedono la ripetizione dello stesso percorso. Il percorso potrà essere ispezionato da ACI/CSAI e deve avere le seguenti caratteristiche:

- lunghezza complessiva compresa tra 1,5 e 5 Km (percorso chiuso ad anello);
- la superficie stradale deve essere dello stesso tipo di quella del resto del rally.

2.2.12.4 L'ordine di partenza è lasciato alla discrezione dell'Organizzatore che tuttavia deve indicarlo nel regolamento particolare di gara. Le vetture possono pertanto effettuare la prova in ordine diverso da quello della numerazione e successivamente ripartire secondo l'ordine di quest'ultima.

2.2.12.5 È ammessa l'utilizzazione di segnalazioni con bandiere gialle secondo le disposizioni dell'Allegato H al Codice Internazionale.

In caso di esposizione della bandiera gialla, i concorrenti devono immediatamente ridurre la velocità in maniera significativa. Il Direttore di Gara può autorizzare un equipaggio danneggiato dalla bandiera gialla a ripetere la prova. Tuttavia, se le circostanze non permettono la ripetizione della prova, il Direttore di Gara proporrà ai Commissari Sportivi o al Giudice Unico di assegnare, all'equipaggio un tempo determinato.

In ogni caso, gli equipaggi parzialmente o totalmente responsabili dell'esposizione della bandiera gialla non possono beneficiare di quanto previsto nel precedente capoverso.

2.2.12.6 La vettura che non riuscisse a portare a termine la prova e non fosse in grado di proseguire deve essere condotta dagli Organizzatori al successivo parco di assistenza dove potrà essere riparata nel rispetto delle disposizioni del regolamento particolare di gara. Se ciò non fosse possibile, la vettura deve essere posteggiata subito dopo il controllo di uscita della Super Prova Speciale. Sia nel primo che nel secondo caso:

- l'equipaggio deve essere considerato transitato senza penalità al controllo orario immediatamente successivo alla Super Prova Speciale;
- l'equipaggio è soggetto alle usuali norme, regolamenti, restrizioni di assistenza e penalità in tempo previste nel rally;
- agli equipaggi che non riuscissero a portare a termine la prova dovrà essere assegnato il tempo peggiore realizzato nella classe di appartenenza (o in quella immediatamente superiore se nella classe di appartenenza è in gara un solo equipaggio). Se dovessero ritenere il peggior tempo decisamente anomalo, i Commissari Sportivi o il Giudice Unico potranno assegnare un tempo ritenuto meno anomalo tra gli ulteriori quattro peggiori tempi;
- agli equipaggi che dovessero far registrare un tempo superiore di almeno tre minuti primi rispetto al miglior tempo nella classe di appartenenza, sarà assegnato il tempo peggiore realizzato nella classe (o in quella immediatamente superiore se nella classe di appartenenza è in gara un solo equipaggio) con le modalità di cui al paragrafo precedente.

5/5

senses taste like victory

a new sparco Goal



Attraverso i sensi scorrono le emozioni, l'adrenalina, il brivido di ogni aspetto della vita. **TOCCARE, SENTIRE, VIVERE, SFIDARE. CINQUE SENSI IN PIENA FACOLTÀ E ATTIVITÀ, IL SESTO SENSO IN AGGUATO.** Gomma, acciaio, nylon e carbonio. Materia e trasformazione, perfezione in continua evoluzione. Sparco è sempre in gara con il futuro, oggi sempre di più, ma non solo con la tecnologia, bensì anche con una attenzione al fattore umano che privilegia e celebra i suoi sensi.

Perché restare anche solo un passo indietro, oggi non avrebbe senso.



sparco.it



sparco®

OFFICIAL SUPPLIER OF YOUR PASSION

Per maggiori informazioni sul punto vendita più vicino, rivolgetevi all'Ufficio Commerciale Sparco oppure visita il nostro sito alla pagina Store.

2.2.12.7 La Super Prova Speciale, se prevista, può essere organizzata prima o dopo la partenza del Rally (prima o dopo la partenza della prima tappa, se il rally è su due tappe) e la sua classifica non deve determinare l'ordine della nuova partenza del Rally stesso.

2.2.12.8 Terminata la prova, gli equipaggi devono entrare in un parco assistenza di almeno 15' e successivamente in un riordino dove rimarranno fino alla nuova partenza del Rally.

2.2.13 Chicanes

2.2.13.1 Gli organizzatori possono rallentare il percorso delle prove speciali a mezzo di chicanes artificiali, a condizione che esse siano allestite con materiale di consistenza tale da renderne difficile lo spostamento. Sono consigliate barriere di materiale plastico tipo new-jersey riempite con ghiaia o, in alternativa, rotoballe di paglia. È vietato l'uso delle balle di paglia tradizionali.

Le chicanes devono avere esclusivamente la funzione di ridurre la velocità delle vetture in prossimità di situazioni ritenute potenzialmente pericolose.

2.2.13.2 Non è ammesso in nessun caso l'utilizzo di birilli o elementi similari.

2.2.13.3 Il roadbook deve darne una descrizione la più dettagliata possibile precisando la distanza tra le barriere e la larghezza dei passaggi previsti.

2.2.13.4 In ogni prova speciale, indipendentemente dalla sua lunghezza, può essere posizionato un numero massimo di tre chicanes. L'uso improprio delle chicanes potrà comportare una sanzione pecuniaria fino a 10.000 euro.

2.2.13.5 In caso di salto della chicane, devono essere applicate le seguenti penalità: 30" per la prima infrazione, 60" per la seconda, esclusione per la terza.

2.2.14 Progetto del percorso

Gli organizzatori delle gare di Campionato Italiano Rally, di Trofeo Rally e di quelle candidate per tali Campionati, devono far pervenire alla Commissione Rallies il progetto del percorso 4 mesi prima dello svolgimento della gara. In caso di mancato rispetto dei termini all'Organizzatore verrà comminata un'ammenda il cui ammontare sarà proposto dalla S/C Rallies.

2.3 Concorrenti e conduttori ammessi

2.3.1 Possono partecipare, in qualità di concorrenti e conduttori, i titolari delle licenze e delle priorità specificate nel seguente prospetto:

RALLIES	ISCRIZIONE A CALENDARIO	LICENZE AMMESSE	ESCLUSIONE PILOTI PRIORITARI
Internazionali	Internazionale - Nazionale	A - B - C/R*	Nessuna esclusione
Nazionali	Nazionale	A - B - C/R* C Nazionale (a)	Nessuna esclusione**
Ronde e Rally Due	Nazionale	A - B - C/R* C Nazionale (a)	Nessuna esclusione

* La Licenza Internazionale C/R consente di partecipare indistintamente alle gare iscritte al Calendario FIA previste per il grado C e per il grado R Internazionale.

**se la gara ha una validità Trofeo Nazionale Rallies, Challenge di Zona o di Coppa, i Prioritari FIA e ACI/CSAI 1° Elenco Internazionale non prendono né tolgono punti.

a) Per condurre le seguenti vetture occorre almeno la licenza C/R Internazionale:

- dei Gruppi A/N con cilindrata superiore a 2000 cc.;
- fuori omologazione in configurazione Gruppi A/N con cilindrata superiore a 2000 cc.;
- fuori omologazione in configurazione variante Kit con cilindrata superiore a 1600 cc.;
- fuori omologazione in configurazione Gruppo GT
- varianti kit con cilindrata superiore a 1600 cc.;
- Super 1600;
- Super 2000 (2.0 atmosferico-1.6 turbo);
- R4;
- R5;
- R3C;
- R3T;
- RGT.

La presente disposizione non si applica alle vetture turbo diesel con cilindrata geometrica fino a 2000 cc. e alle vetture turbo benzina di Gruppo A e N con cilindrata geometrica fino a 1600 cc.

Per le vetture Racing Start le licenze "D Nazionale" e "C Nazionale" sono ammesse limitatamente alle vetture aspirate benzina e diesel con cilindrata geometrica sino a 2000 cc. Per condurre le vetture benzina e diesel sovralimentate, occorre almeno la licenza "C/R Internazionale".

2.3.1.1 La partecipazione dei conduttori (1° e 2° conduttore) è in ogni caso subordinata alle prescrizioni dell'art. 117 del Codice della Strada che sono comunque preminenti rispetto alla abilitazione sportiva.

2.3.1.2 Sono ammessi a partecipare, esclusivamente come secondi conduttori, i portatori di handicap titolari della speciale licenza di "navigatore" che non è titolo per guidare la vettura. Se il secondo conduttore è un portatore di handicap, il primo conduttore deve essere un normodotato.

3. REGOLAMENTO PARTICOLARE DI GARA

3.1 Condizioni per la pubblicazione.

3.1.1 Il regolamento particolare di gara, stampato in formato A5 (obbligatorio solo per gare FIA), deve essere in totale conformità con le prescrizioni elencate:

- nel Codice Sportivo Internazionale e nel Regolamento Nazionale Sportivo;
- nella N.S. 11;
- nei regolamenti specifici del campionato di riferimento;
- in ogni ulteriore regolamentazione o interpretazione pubblicata ufficialmente da ACI/CSAI.

3.1.2 Il regolamento di gara dovrà essere redatto utilizzando il regolamento particolare tipo predisposto dalla FIA (gare valevoli o candidate FIA) e da ACI/CSAI (tutte le altre gare). I regolamenti particolari tipo dovranno essere richiesti alla Segreteria della Commissione Rallies.

3.1.3 La bozza del regolamento di gara, completo di tabella delle distanze e dei tempi e della planimetria del percorso, dovrà essere inviata ad ACI/CSAI con il seguente anticipo rispetto alla data di effettuazione della gara stessa:

- 70 giorni per le gare valevoli per i Campionati Internazionali;
- 60 giorni per tutte le altre gare.

In caso di mancato rispetto dei termini all'organizzatore potrà essere comminata un'ammenda e la gara potrà essere privata, per l'anno successivo, del titolo.

I Regolamenti Particolari dei Trofei di Marca dovranno essere presentati alla Segreteria della Commissione Rallies entro e non oltre il 20 gennaio 2013.

Art. 3.1.4 Per poter organizzare una serie ufficiale di gare occorre essere titolari di licenza di promoter e presentare - prima dell'inizio della serie - un regolamento alla Commissione Rallies per l'esame e l'approvazione.

3.2 Modifiche al regolamento particolare di gara, circolari informative

3.2.1 Le disposizioni del regolamento particolare non possono essere modificate se non conformemente al RNS.

3.2.2 Tutte le modifiche o disposizioni supplementari saranno pubblicate con circolari numerate e datate, stampate su carta gialla, che faranno parte integrante del regolamento particolare.

3.2.3 Le circolari informative saranno affisse nella segreteria, nel centro direzionale del rally e sull'albo ufficiale di gara; saranno anche direttamente comunicate ai partecipanti, che dovranno firmare per ricevuta, a meno che ciò non sia materialmente possibile durante lo svolgimento del rally.

3.3 Applicazione e interpretazione dei regolamenti

3.3.1 Il Direttore di Gara è delegato all'applicazione delle disposizioni di gara della presente NS 11, delle disposizioni del campionato di riferimento e del regolamento particolare di gara durante la manifestazione. Egli deve informare i Commissari Sportivi o il Giudice Unico di tutti gli avvenimenti rilevanti che richiedono l'applicazione delle disposizioni della presente NS 11, delle disposizioni del campionato di riferimento e del regolamento particolare di gara.

3.3.2 Ogni reclamo presentato da un concorrente dovrà essere sottoposto ai Commissari Sportivi o al Giudice Unico per la decisione, conformemente alle disposizioni del RNS.

3.3.3 I Commissari Sportivi o il Giudice Unico sono i soli abilitati a prendere una decisione sui casi non previsti dal regolamento, previo studio del caso, conformemente alle disposizioni del RNS.

3.3.4 In tutte le gare con validità FIA o candidate FIA, la lingua ufficiale dovrà essere Inglese o Francese.

In caso di controversia sull'interpretazione dei regolamenti, il solo testo inglese farà fede.

3.3.5 Il primo conduttore, qualora il concorrente non sia a bordo della vettura durante il rally, ne assume la responsabilità fatto salvo quanto previsto dal RNS in materia di reclami e di appelli.

3.3.6 Ogni comportamento scorretto, fraudolento o antisportivo compiuto dal concorrente o dai membri dell'equipaggio sarà giudicato dai Commissari Sportivi o dal Giudice Unico, che potranno infliggere una sanzione fino all'esclusione dalla competizione e proporre il deferimento al Giudice Sportivo.

3.4 Albo ufficiale di gara

Mezzo attraverso il quale l'organizzatore ha l'obbligo di notificare ai concorrenti le decisioni dei Commissari Sportivi o del Giudice Unico, le circolari informative, le classifiche, i tempi, le penalità ed ogni altra comunicazione ufficiale relativa al rally.

3.5 Ordini di servizio

L'organizzatore deve predisporre un ordine di servizio completo e dettagliato relativo a tutte le disposizioni e servizi della manifestazione, designando i capi settore responsabili delle prove speciali che provvederanno, per quanto di loro competenza, alla verifica dell'attuazione di detto ordine di servizio, riferendone alla Direzione di Gara onde consentire in tempo utile la eliminazione di eventuali manchevolezze.

4. UFFICIALI DI GARA - OSSERVATORI - SICUREZZA

Sono ufficiali di gara:

- i Commissari Sportivi;
- il Giudice Unico;
- il Direttore di Gara e suoi aggiunti;
- il Segretario di Manifestazione;
- i Commissari Tecnici;
- i Capi Posto;
- i Verificatori Sportivi e Tecnici
- i Commissari di Percorso;

4.1 Commissari Sportivi - Giudice Unico

Gli organizzatori, in tutti i rally Nazionali anche validi per i Challenge di Zona, Rally 2 e Ronde, possono richiedere l'utilizzo del Giudice Unico al posto del Collegio dei Commissari Sportivi (sono escluse le gare valide per il CIR, TRA, TRT, TNR, Coppa Italia ed internazionali non titolate).

Almeno un Commissario Sportivo o il Giudice Unico dovrà essere sempre reperibile in Direzione di Gara.

I Commissari Sportivi o il Giudice Unico dovranno essere in comunicazione permanente con la Direzione di Gara.

4.2 Osservatori

4.2.1 In tutte le gare valevoli o candidate per un titolo internazionale, l'osservatore sarà designato dalla FIA.

In tutte le gare valevoli o candidate per un titolo nazionale, ACI/CSAI designerà un Osservatore.

ACI/CSAI potrà designare un Osservatore anche nelle gare non titolate.

Gli Osservatori devono essere in possesso della prevista licenza.

4.2.2 Nessun osservatore può essere anche Commissario Sportivo nello stesso rally.

4.3 Addetto alla sicurezza

L'organizzatore deve designare un Addetto alla sicurezza, specialmente incaricato di verificare la sicurezza del pubblico durante la prova.

4.3.1 - Delegato ACI/CSAI alla sicurezza

Il Presidente della ACI/CSAI nomina, per le gare di CIR, TRA, TRT, TNR e Finale di Coppa Italia, il Delegato ACI/CSAI alla sicurezza.

Il Delegato ACI/CSAI alla Sicurezza, prima di ogni gara, verifica l'idoneità del percorso. L'approvazione del RPG di ogni gara è subordinata all'accoglimento, da parte dell'Organizzatore, di quanto richiesto dal Delegato. In fase di gara il Delegato qualora dovesse constatare la mancata osservanza di quanto da lui prescritto e concordato, potrà, con la collaborazione del Direttore di Gara, adottare le misure necessarie e conseguenti

per il corretto adempimento del suo mandato. Nel corso della gara l'Organizzatore dovrà provvedere alla sua identificazione mediante placca, applicata alla vettura, recante la dicitura "Delegato ACI/CSAI alla Sicurezza".

Il Delegato ACI/CSAI alla sicurezza è coperto - a cura della ACI/CSAI - da adeguata polizza assicurativa a copertura di ogni eventuale responsabilità penale o civile che potessero derivargli dall'espletamento della attività come prevista dal presente articolo.

L'orario d'ingresso nelle prove speciali della vettura del Delegato ACI/CSAI alla sicurezza deve essere concordato con il Direttore di Gara.

4.3.2 -Delegato ACI/CSAI alla sicurezza nelle Ronde e nei RallyDue

Il Presidente dell'ACI/CSAI nomina, per le Ronde e i RallyDue, la/e Delegazione/i ACI/CSAI alla sicurezza.

Il Delegato ACI/CSAI alla Sicurezza, prima di ogni gara, verifica l'idoneità del percorso. L'approvazione del RPG di ogni gara è subordinata al rispetto, da parte dell'Organizzatore, di quanto richiesto dal Delegato.

Il Delegato ACI/CSAI alla Sicurezza sarà coperto - a cura di ACI/CSAI - da adeguata polizza assicurativa a copertura di ogni eventuale responsabilità penale o civile che potessero derivargli dall'espletamento della attività come prevista dal presente articolo. Le sue spese di trasferta saranno a carico degli Organizzatori in base ai parametri già definiti per Commissari Sportivi, Giudice Unico, Delegati ACI/CSAI.

4.3.3 Delegato FIA alla sicurezza

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

4.4 Controllo del percorso e delle Prove Speciali da parte degli Ufficiali di gara

I Delegati alla sicurezza, gli osservatori FIA e ACI/CSAI e i Commissari Sportivi o il Giudice Unico nell'ambito delle loro funzioni, potranno, a loro discrezione controllare le misure tecniche o di sicurezza predisposte sul percorso e sulle prove speciali.

Dovranno comunque rispettare le prescrizioni seguenti:

- dovranno esporre sul parabrezza della vettura un lasciapassare visibile e riconoscibile fornito dall'organizzatore.
- il loro ingresso sul percorso delle prove speciali dovrà avvenire almeno 30' prima della partenza dell'ultimo apripista vettura "0". L'entrata del Delegato alla sicurezza FIA potrà avvenire più tardi.
- se nel corso della loro percorrenza sulla prova speciale, fossero raggiunti dalla vettura "0", dovranno arrestarsi, posteggiare ed attendere il passaggio della vettura scopa prima di proseguire più oltre.

5. ISCRIZIONI

5.1 Iscrizioni

Le iscrizioni devono essere aperte al massimo 30 giorni prima (norma non valida per le gare valevoli per un Campionato FIA) rispetto alla data di iscrizione del rally così come risulta dal Calendario Sportivo Nazionale pubblicato da ACI/CSAI. Il conteggio dei giorni deve essere effettuato partendo dalla vigilia della prima data risultante dall'iscrizione a Calendario (se, ad esempio, il rally si svolge il 3 - 4 maggio, il conteggio a ritroso deve partire dal 2 maggio e le iscrizioni possono essere spedite a partire dal 3 aprile) e devono comunque arrivare all'Organizzatore entro il termine di chiusura delle stesse.

Le iscrizioni devono essere tenute aperte fino alla data indicata sul Regolamento Particolare di Gara.

La chiusura delle iscrizioni deve avvenire entro i seguenti termini:

- gare valevoli per un campionato FIA: almeno 12 giorni prima della data di inizio del rally;
- tutte le altre gare: al più tardi entro le ore 18 del lunedì precedente la data di inizio del rally.

Non sono ammesse iscrizioni condizionate.

L'elenco degli iscritti con i relativi numeri di gara deve essere inviata all'ACI/CSAI almeno 8 (3 per gare senza validità FIA) giorni prima della data di inizio del rally. L'elenco degli iscritti dei Rallies di Campionato Italiano e di Trofeo Rallies (Asfalto e Terra) e di Coppa Italia non può essere pubblicata senza l'approvazione di ACI/CSAI.

Deve anche essere inviato l'elenco delle iscrizioni nulle con l'indicazione delle ragioni di nullità e di quelle rifiutate.

Gli Organizzatori delle gare che nell'edizione precedente hanno raggiunto il numero massimo di iscritti, per l'edizione successiva sono tenuti a chiudere le iscrizioni il venerdì della settimana precedente la gara.

5.1.1 Salvo i casi previsti dalla presente NS 11, nessuna modifica potrà essere apportata alla domanda di iscrizione. È tuttavia permesso al concorrente, fino alle verifiche antegara, sostituire la vettura iscritta con un'altra dello stesso gruppo e classe.

5.1.2 La sostituzione di un concorrente dopo la data di chiusura delle iscrizioni è vietata.

Un solo membro dell'equipaggio può essere sostituito:

- fino al momento delle verifiche sportive, con l'autorizzazione del Comitato Organizzatore;
- dall'inizio delle verifiche sportive e fino all'esposizione dell'elenco dei partenti con l'autorizzazione dei Commissari Sportivi o del Giudice Unico.

La sostituzione di due membri dell'equipaggio o del concorrente è sottoposta all'approvazione della FIA (gare valevoli per titoli internazionali) o da ACI/CSAI (gare valevoli per titoli nazionali).

5.1.3 I conduttori indicati nei moduli di iscrizione non possono essere riserve gli uni degli altri, fatti salvi i casi dei conduttori iscritti dallo stesso concorrente Persona Giuridica e dei conduttori stranieri iscritti da concorrenti stranieri.

5.2 Non corrispondenza della vettura al Gruppo o Classe nella quale è stata iscritta

Se, in sede di verifica tecnica antegara, una vettura non dovesse corrispondere nella sua configurazione esterna al gruppo e/o alla classe nella quale è stata iscritta, i Commissari Sportivi o il Giudice Unico potranno, su proposta dei Commissari Tecnici, assegnare la predetta vettura al gruppo e/o alla classe cui realmente appartiene.

5.3 Impegni conseguenti alla sottoscrizione del modulo di iscrizione al Rally

Con la sottoscrizione del modulo di iscrizione, il concorrente ed i conduttori si impegnano (per sé ed i propri mandanti ed incaricati) a sottostare alle sole giurisdizioni sportive specificate nel CSI - Codice Sportivo Internazionale - e nelle sue appendici, nonché alle disposizioni del RNS - Regolamento Nazionale Sportivo e alle disposizioni della presente NS 11, alle disposizioni specifiche del campionato di riferimento ed alle disposizioni del regolamento particolare di gara. Autorizzano inoltre l'utilizzazione e la divulgazione dei dati personali esclusivamente per il perseguimento delle finalità della gara.

5.4 Rifiuto di iscrizione di un concorrente o di un conduttore

L'Organizzatore si riserva il diritto di rifiutare l'iscrizione di un concorrente o di un conduttore, ma in questo caso dovrà motivare il rifiuto conformemente alle disposizioni del RNS. Se il rifiuto riguarda un pilota che ha ottenuto punti nel Campionato del Mondo o in uno dei Campionati FIA nei due anni precedenti, l'Organizzatore dovrà inviare alla FIA tramite ACI/CSAI, o ad ACI/CSAI, una relazione dettagliata sui motivi che hanno determinato il rifiuto stesso.

5.5 Numero massimo di iscrizioni ammissibili

Il numero massimo di iscrizioni ammissibili non può essere complessivamente superiore a:



Via San Donato, 186
 Z.I. S. Agostino - 51100 Pistoia
 Tel. 0573 935194 - Fax 0573 933056
 pistoiacorse@pistoiacorse.com - www.pistoiacorse.com

info@nero.Grafitte.net



Automobile Club Pistoia

brupalane S.R.L.
 TRASFORMAZIONE MATERIE PRIME TESSILI

VILLA CAPPUGI
 Centro Congressi, Club & Pagine

EMPORIO DEL CARRELLO



FIAB ACCESSORI PER PELLETERIE
 S.N.C.
 SESTO FIORENTINO (FI) - tel. 055.4210172

- a) a 120 nelle Ronde e nei Rally Due;
- b) a 150 nella finale dello Challenge Italia Ronde Asfalto
- c) a 170 in tutti i Rallies, comprese le iscrizioni relative ai conducenti con vetture storiche e/o di regolarità Sport e/o dei Trofei di Marca (quando previsti) e ai conducenti stranieri. In ogni caso, quando il numero complessivo delle domande di iscrizione è superiore a 170 e oltre alle vetture moderne (Gruppi A ed N e vetture fuori omologazione) sono ammesse anche le vetture storiche (comprese quelle di regolarità Sport), il numero massimo di iscrizioni, fermo restando il tetto massimo di 170, non potrà essere superiore a 140 per le vetture moderne e a 50 per quelle storiche.

Nelle gare valevoli per i titoli nazionali il limite per le auto storiche è aumentato a 70 vetture.

In tutte le gare, in caso di minore partecipazione di auto moderne o di auto storiche, il tetto massimo potrà essere raggiunto con le vetture della diversa tipologia.

Nei Rallies su più giorni, il numero massimo delle iscrizioni deve essere rispettato nel primo giorno.

Nelle ~~Ronde e nelle~~ gare su fondo sterrato non sono ammesse le vetture storiche al seguito.

5.6 Tassa d'iscrizione

5.6.1 L'ammontare della tassa di iscrizione è indicato nella N.S. 2.

5.6.2 Le domande di iscrizione non saranno accettate se non accompagnate dalla tassa di iscrizione (bonifico, assegno circolare, vaglia, internet banking). L'Organizzatore dovrà indicare nel modulo di iscrizione il codice IBAN.

5.7 Rimborso della tassa di iscrizione

La tassa di iscrizione sarà interamente rimborsata:

- ai concorrenti la cui iscrizione non sia stata accettata;
- nel caso in cui il rally non abbia luogo.

5.8 La tassa di iscrizione può essere parzialmente rimborsata nelle particolari condizioni eventualmente previste dal regolamento particolare.

5.9 In caso di ritiro di iscrizione da parte del concorrente la tassa:

- deve essere restituita nella misura del 50%, se la rinuncia perviene prima della chiusura delle iscrizioni;
- non deve essere restituita se invece perviene dopo il termine di chiusura delle iscrizioni;
- la restituzione delle tasse di iscrizione deve avvenire entro i 15 giorni successivi al rally.

5.10 Modalità di spedizione delle iscrizioni

Le domande di iscrizione devono essere spedite all'organizzatore tramite raccomandata, corriere o allegati di posta elettronica (e-mail) contenente:

a) il modulo di domanda predisposto dall'organizzatore oppure una domanda sostitutiva (vedere Appendice VII alla presente NS, allegato E) debitamente compilato in ogni sua parte e sottoscritto dal concorrente; sia per il concorrente che per i conducenti le licenze devono essere, all'atto della domanda di iscrizione, in corso di validità e comunque non sottoposte a sanzione disciplinare e/o a sospensione di validità. Le domande inviate per posta devono essere anticipate via fax o allegati di posta elettronica contenente la prova dell'avvenuto pagamento della tassa di iscrizione.

Per consentire all'Organizzatore di programmare, negli stessi orari, le verifiche delle vetture appartenenti alla stessa squadra di assistenza, nella domanda di iscrizione il concorrente deve indicare la squadra di assistenza tecnica dell'equipaggio, se ne dispone.

b) Le maggiorazioni a carico dei concorrenti Persone Giuridiche o per la mancata accettazione della pubblicità dell'organizzatore possono essere versate entro il termine delle verifiche antegara.

Le domande d'iscrizione anticipate via fax devono essere confermate, complete di tassa d'iscrizione, entro il giorno di chiusura delle iscrizioni stesse.

Una scuderia o associazione sportiva che non sia titolare di licenza di concorrente persona giuridica può inviare con uno stesso plico (o corriere) più domande di iscrizione per conto di concorrenti associati a condizione che sia titolare di licenza di "Scuderia" in corso di validità, da indicare nella domanda (ved. par. successivo 5.11).

La mancata osservanza delle disposizioni del presente paragrafo comporta la nullità delle domande di iscrizione. Sono inoltre da considerare nulle le domande di iscrizione spedite prima della data di apertura delle iscrizioni.

La mancata accettazione delle domande di iscrizione per eccedenza rispetto al numero massimo degli iscritti ammessi ed ogni rifiuto di iscrizione ai sensi dell'art. 74 RNS devono essere notificati ai concorrenti interessati nei modi e nei termini previsti dal citato art. 74.

5.11 Registrazione e selezione delle iscrizioni

La selezione per l'accettazione delle singole domande va fatta immediatamente dopo il termine di chiusura delle iscrizioni stesse.

Gli organizzatori sono tenuti a registrare tutte le singole domande di iscrizione (comprese quelle spedite da una scuderia o associazione sportiva utilizzando una stessa assicurata o corriere) e ogni altra comunicazione relativa in un protocollo numerato progressivamente secondo la data di arrivo della assicurata postale o del corriere.

La documentazione comprovante la data di spedizione delle domande di iscrizione e la loro data di arrivo deve essere conservata dagli organizzatori.

ACI/CSAI si riserva di controllare, nei modi e nei termini che riterrà opportuni, il protocollo delle iscrizioni e la relativa documentazione.

Gli organizzatori sono tenuti a comunicare il numero di protocollo al concorrente interessato che ne faccia richiesta.

5.12 Precedenze delle iscrizioni

Per l'accettazione delle domande di iscrizione vengono fissate le precedenze di cui ai paragrafi successivi, riferite, per ciascun equipaggio, al primo conducente (per "classifica provvisoria" si intende quella redatta fino alla penultima domenica precedente la chiusura delle iscrizioni del rally interessato).

I conducenti che hanno maturato una precedenza di iscrizione, e vogliono farla valere, devono far pervenire le loro domande di iscrizione, sotto pena di perdita della precedenza, almeno 10 giorni prima della data di chiusura delle iscrizioni.

5.12.1 Rallies di Campionato Italiano e di Trofeo (Asfalto e Terra). esclusi quelli valevoli per i Campionati FIA:

1° grado: Prioritari FIA e conducenti che si trovano, nella classifica provvisoria assoluta, entro le prime 15 posizioni.

2° grado: i conducenti che si trovano, nelle classifiche provvisorie di Gruppo, entro le prime 5 posizioni.

3° grado: gli altri conducenti secondo l'ordine progressivo stabilito in base alla data di spedizione della assicurata o corriere di cui all'art. 5.10.

Nella prima gara titolata dell'anno, si terrà conto delle classifiche finali del Campionato dell'anno precedente.

Nella seconda gara titolata dell'anno, si terrà conto delle prime 10 posizioni della 1ª gara titolata e delle prime 10 posizioni della classifica finale del Campionato dell'anno precedente.

5.12.2 Rallies Internazionali non titolati:

Secondo l'ordine progressivo stabilito in base alla data di spedizione delle assicurate o corriere di cui all'art. 5.10.

5.12.3 Rallies valevoli per gli Challenge di zona

Racing Policy

Assicurazione per eventi motoristici sportivi



www.racingpolicy.it



Copertura assicurativa per sport motoristici



Assicurazione RC per Organizzatori

Copertura infortunistica per addetti e partecipanti



Tutte le coperture sono prestate dalla Zurich Insurance NfD

Jühe GmbH

Wilhelmstraße 4

59581 Warstein

Germania

Tel: +49 2902 970981

Fax: +49 2902 970892

Email: moreddu@juehe.de

- 1° grado:** i conduttori che si trovano nelle prime 10 posizioni della Coppa Italia dell'anno precedente (precedenza applicabile tutto l'anno a tutte le zone);
- 2° grado:** i conduttori che si trovano, nell'anno in corso, nelle prime 10 posizioni della classifica generale provvisoria dello Challenge della zona in cui si svolge la gara;
- 3° grado:** tutti i conduttori regolarmente iscritti ad un trofeo di Marca, a condizione che si tratti di un Trofeo approvato da ACI/CSAI;
- 4° grado:** i conduttori residenti nella provincia dove ha luogo la gara;
- 5° grado:** tutti gli altri conduttori secondo l'ordine progressivo stabilito in base alla data di spedizione della assicurata o corriere di cui all'art. 5.10.

L'Organizzatore, nel rispetto del numero massimo previsto, ha la facoltà di destinare 2 posti a invito (wild card). Le iscrizioni di questi equipaggi dovranno rispettare le normali regolarità formali di presentazione e pervenire entro la data prevista per la chiusura delle iscrizioni.

In caso di domanda di iscrizione in numero superiore a quello previsto dall'Organizzatore, si applicano le disposizioni del successivo art. 5.13.

5.12.4 Rallies Nazionali e Ronde:

Secondo l'ordine progressivo stabilito in base alla data di spedizione della assicurata o corriere di cui all'art. 5.10.

In caso di domanda di iscrizione in numero superiore a quello previsto dall'Organizzatore, si applicano le disposizioni del successivo art. 5.13., rispettando il 3° ed il 5° grado di precedenza previsti dall'art. 5.12.3 in osservanza dell'art. 5.12.

5.13 Sorteggio (non applicabile alle gare FIA)

Qualora le iscrizioni pervenute nei termini superino il numero massimo previsto dal PRG, fatte salve le iscrizioni dei conduttori che godono di una precedenza di cui all'art. 5.12, le restanti verranno sottoposte a sorteggio.

L'Organizzatore ha la facoltà di indicare nel Regolamento particolare di gara gli eventuali criteri di proporzionalità numerica con cui sorteggerà gli equipaggi nell'ambito di ogni Gruppo e/o classe.

Il sorteggio dovrà effettuarsi, su richiesta dell'organizzatore, alla presenza di un rappresentante ACI/CSAI (con spese a carico dell'organizzatore) e di rappresentanti dei concorrenti interessati, il giorno successivo alla chiusura delle iscrizioni.

L'organizzatore è tenuto a rendere noti non soltanto gli equipaggi ammessi per sorteggio, ma anche quelli esclusi.

Se le domande di iscrizione sono state più numerose dei posti disponibili e per la loro accettazione l'organizzatore ha dovuto ricorrere al sorteggio o alla selezione per gradi di precedenza, l'eventuale sostituzione del primo conduttore con precedenza di iscrizione o con residenza in zona con un altro conduttore senza precedenza di iscrizione o con residenza fuori zona comporterà per l'equipaggio interessato la perdita del diritto di iscrizione e la non ammissione alla manifestazione.

6. ASSICURAZIONI

6.1 Il Comitato Organizzatore deve stipulare tutte le assicurazioni obbligatorie previste nella N.S. 3.

6.2 Il premio assicurativo compreso nella tassa di iscrizione deve garantire al concorrente almeno la copertura per la responsabilità civile verso terzi prevista dalla legge e dalle disposizioni particolari di ACI/CSAI. La copertura dovrà avere effetto (lungo il percorso di gara e i percorsi di servizio indicati nel Service Book) dal momento in cui la vettura viene presentata alle verifiche preliminari ante-gara e cesserà alla fine del rally (secondo la definizione del precedente Art. 1.13) o, in caso di ritiro o di esclusione, al momento dell'arrivo della vettura nella località in cui è allestito il parco chiuso di fine tappa o di fine gara.

L'ora del ritiro sarà considerata quella della comunicazione o della riconsegna della Tabella di Marcia agli Ufficiali di Gara. Nel caso di esclusione, l'ora sarà quella della notifica all'equipaggio del provvedimento di esclusione.

6.3 Le vetture di assistenza (e le vetture "Auxiliary"), anche se munite di appositi contrassegni rilasciati dall'organizzatore, non verranno considerate in nessun caso come partecipanti al rally (o come vetture ufficiali dell'organizzazione). Esse non saranno pertanto coperte dall'assicurazione del rally e resteranno sotto la sola responsabilità dei loro proprietari.

6.4 All'Organizzatore è fatto obbligo di sottoscrivere l'assicurazione RCA comprensiva della copertura per i terzi trasportati, ivi compreso il navigatore e di assicurare il rischio statico.

6.5 All'Organizzatore è fatto obbligo di consegnare a tutti gli equipaggi verificati, perché la possano esibire, se necessario, alle Forze dell'Ordine, un'attestazione che contenga gli estremi della polizza RCT del Comitato Organizzatore, l'indicazione dei rischi coperti e dei massimali e un richiamo agli articoli D.l.gs 209-2005 e del Codice della Strada che regolano la copertura assicurativa delle vetture in gara.

6.6 In caso di incidente, il concorrente od un suo rappresentante dovrà farne denuncia per iscritto alla Direzione di Gara al più tardi entro 24 ore.

7. EQUIPAGGI

7.1. Ritiro

Il ritiro di anche un solo membro dell'equipaggio comporterà l'immediata esclusione da parte del Direttore di Gara.

7.2 Terzi a bordo

L'ammissione di un terzo a bordo, salvo il caso di trasporto di un ferito, potrà comportare l'esclusione dalla gara da parte dei Commissari Sportivi o del Giudice Unico.

7.3 Applicazione sulla vettura dei nomi dell'equipaggio e della loro bandiera nazionale

Il nome del primo conduttore e possibilmente del copilota con la riproduzione della loro bandiera nazionale dovranno comparire sui due parafanghi anteriori o sui vetri posteriori laterali della vettura con limitazioni di cui al successivo art. 7.3.1.

La loro mancanza comporterà un'ammonda.

7.3.1 Se i nomi dei conduttori compaiono anche sui vetri posteriori laterali, le lettere devono essere di colore bianco, alte al massimo 6 cm, di larghezza del tratto di cm 1 in maiuscolo e minuscolo in carattere Helvetica. La misura delle lettere del nome del copilota sarà la stessa di quelle del primo conduttore. La bandiera nazionale di ciascun membro dell'equipaggio dovrà essere apposta a fianco del nome. Potrà essere riportato sul vetro laterale posteriore un solo nome per lato (es. Post/Sx Pilota, Post/Dx Copilota) nello spazio lasciato libero dai numeri di gara nel caso l'Organizzatore fornisca quelli previsti all'art. 9 bis.

7.3.2 In caso di rottura del vetro, non sarà applicata la sanzione pecuniaria per l'assenza di nomi.

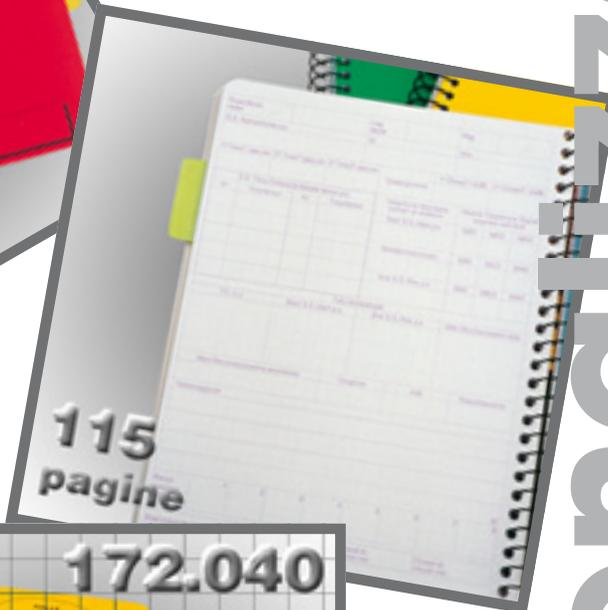
7.4 Obbligo dell'equipaggio di restare a bordo della vettura

I Conduttori costituenti lo stesso equipaggio devono restare a bordo della vettura per tutta la durata del Rally, salvo nei casi espressamente previsti dal Regolamento Particolare e durante le operazioni di controllo, pena l'esclusione dalla manifestazione.

QUADERNOTA<



3
colori



115
pagine



172.040
quadretti

nero

rafite

info@nerografite.net

unico personalizzabile
pensabile
indispensabile

7.5 Ritiro

In caso di ritiro l'equipaggio ha l'obbligo di darne tempestiva comunicazione alla Direzione di Gara.

7.6 - Nuova partenza dopo un ritiro nelle gare che si svolgono in più giornate

7.6.1 Premessa: Considerato che ai fini del presente articolo, per "giorno di gara" si intende una giornata nell'arco della quale viene effettuata almeno una prova speciale, un equipaggio che non ha terminato un giorno di gara sarà permesso di ripartire il giorno successivo.

Questa disposizione potrà essere applicata a tutte le vetture che sono state escluse per aver superato il tempo massimo o per non essere transitate ad un controllo, ma non si applica alle vetture escluse per non conformità, per infrazione alle norme del Codice della Strada o a seguito di decisione del Collegio dei Commissari Sportivi o del Giudice Unico. Gli equipaggi che usufruiscono del rientro in gara saranno classificati nella classifica finale del Rally e potranno quindi acquisire punti per il Campionato, Trofeo, Coppa e Challenge a condizione di avere percorso almeno il 70% del chilometraggio delle Prove Speciali previste nel RPG ed effettivamente disputate.

Nel caso in cui un equipaggio si ritiri dopo l'ultima Prova Speciale di una giornata, questo - per usufruire del rientro in gara - sarà considerato come se non avesse effettuato l'ultima Prova.

Nel caso in cui un equipaggio venga escluso per superamento del tempo massimo, nel rientro in gara gli verranno conteggiate unicamente le penalità in tempo accumulate precedentemente a quelle che ne hanno provocato l'esclusione. Verranno comunque conteggiate le penalità previste dall'art. 7.6.4.

Per essere regolarmente classificata ed ottenere il suddetto punteggio la vettura dovrà terminare regolarmente la giornata conclusiva di gara ed essere condotta al parco chiuso di fine gara dove dovrà rimanere fino alla pubblicazione dei risultati finali ufficiali.

7.6.2 Luogo di assistenza e tempo concesso

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

7.6.3 Verifica delle vetture

Le vetture devono conservare il loro originale telaio/carrozzeria ed il blocco motore, così come punzonati alle verifiche tecniche ante-gara.

Il Concorrente entro l'ora indicata nel Regolamento Particolare di Gara, oppure - se prevista - prima dell'inizio della riunione dei Commissari Sportivi o del Giudice Unico alla fine della giornata in cui la vettura si è ritirata, deve informare il Direttore di Gara della sua intenzione di ripartire il giorno successivo e di volere sottoporre la vettura a verifica.

Qualora l'Organizzatore intenda avvalersi del rientro in gara, dovrà farne menzione nel Regolamento Particolare di gara e prevedere l'orario limite entro il quale il Concorrente dovrà effettuare la comunicazione al Direttore di Gara.

7.6.4 Penalità previste per il rientro in gara.

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

- una penalità fissa di 3 minuti
- una penalità di 5 secondi per ogni chilometro sull'intera lunghezza della prova speciale non terminata e/o di prova speciale non disputata (arrotondata per eccesso) rispetto al miglior tempo di classe di appartenenza o in quella immediatamente superiore se nella classe di appartenenza è in gara un solo equipaggio.

8. PERCORSO, ROADBOOK, TABELLA DI MARCIA E DOCUMENTI STANDARD

8.1 Roadbook (radar)

8.1.1 Ogni equipaggio riceverà un roadbook contenente una descrizione dettagliata del percorso obbligatorio da seguire. Ogni deviazione può comportare l'esclusione della vettura alla fine della tappa a discrezione dei Commissari Sportivi o del Giudice Unico.

Gli equipaggi devono seguire esattamente il percorso indicato nel roadbook, senza lasciare le strade indicate, o le aree o zone di assistenza indicate, a meno che i Commissari Sportivi o il Giudice Unico decidano che ciò sia avvenuto per cause di forza maggiore.

8.1.2 Il roadbook deve essere conforme a quello standard pubblicato all'Appendice VII di questa N.S. 11. Deve essere stampato in formato A5 (solo gare a validità FIA) e deve avere all'interno, su fogli piegati e rilegati, i simboli OK e richiesta di soccorso medico in formato minimo A4 con l'indicazione del numero di gara della vettura interessata.

8.1.3 Il roadbook, obbligatorio in tutti i rallies, deve essere disponibile e consegnato gratuitamente ai concorrenti iscritti (e soltanto ad essi) nei seguenti termini:

- rallies valevoli per i Campionati FIA: nei termini previsti dal regolamento FIA, ovvero 30 giorni prima per il Rally di Campionato del Mondo e almeno 12 giorni prima per i rallies di Campionato Europeo;
- tutti gli altri rallies: non prima del giorno che precede quello in cui iniziano le ricognizioni.

8.2 Intervallo tra le partenze

8.2.1 La partenza del rally e di ogni tappa successiva verrà prevista con 1 minuto di distanza tra una vettura e l'altra, salvo diversamente specificato nel regolamento particolare di gara.

Nei rallies su terra, ai conduttori prioritari FIA, a quelli ACI/CSAI del 1° e del 2° elenco internazionale sarà dato un intervallo di 2 minuti primi, che potrà essere esteso a tutti gli altri conduttori in relazione alla disponibilità oraria del programma.

8.2.2 Questo intervallo dovrà essere e rimanere lo stesso per tutte le vetture concorrenti, salvo una differente regolamentazione prevista nel regolamento specifico di un campionato o a meno di una specifica deroga prevista dalla FIA (o da ACI/CSAI).

8.2.3 Dopo la partenza dei piloti prioritari, la gestione degli intervalli tra le partenze di due classi successive è lasciata alla discrezione del Direttore di Gara. Si raccomanda un intervallo di due minuti alle vetture che seguono le F.O., nelle gare in cui queste sono ammesse.

8.3 Tabella di marcia

8.3.1 La tabella di marcia deve prevedere una o più pagine per ogni sezione. Specifici spazi saranno previsti per i timbri o le firme dedicate ai controlli di passaggio, se previsti.

8.3.2 Gli equipaggi devono fare registrare il loro passaggio sulla tabella di marcia in tutti i posti di controllo indicati e nell'ordine corretto. Qualsiasi infrazione comporterà l'applicazione delle norme da parte del Direttore di Gara e l'equipaggio sarà escluso alla fine della tappa.

8.3.3 Il tempo imposto per la percorrenza di un settore dovrà figurare sulla tabella di marcia. In caso di interruzione della PS, nella tabella dovrà figurare anche il tempo residuo dal controllo STOP al CO successivo.

8.3.4 Gli organizzatori dei rallies internazionali sono obbligati a predisporre una tabella che comporti una pagina per sezione secondo lo standard FIA come da allegato "B" appendice VII della presente NS 11.

La tabella deve comunque essere sostituita al termine di ogni sezione.

**9. TARGHE DEL RALLY E NUMERI DI GARA
(PRESCRIZIONI APPLICABILI A TUTTI I RALLIES NON VALEVOLI PER IL CAMPIONATO ITALIANO RALLIES)**

9.1 L'organizzatore fornirà (gratuitamente) ad ogni equipaggio il seguente materiale che dovrà essere fissato sulla vettura nel modo prescritto:

9.1.1 Targhe del Rally

Una serie di targhe così composta:

- per la parte anteriore una targa di dimensioni massime di cm. 43 di larghezza per cm. 21,5 di altezza;
- per il lunotto posteriore una targa adesiva trasparente di dimensioni massime cm. 28 x 15 di altezza. Su questa targa uno spazio di cm. 15 x cm. 8 di altezza sarà riservato al numero di gara.

9.1.2 Pannelli portanumeri

Una serie di due pannelli rettangolari portanumeri per le portiere di dimensioni massime cm. 50 x cm. 52 di altezza.

9.1.3 Numeri di gara

I numeri di gara, larghezza del tratto cm. 5 per cm. 28 di altezza, devono essere neri su fondo bianco di cm. 50 di larghezza per cm. 38 di altezza, applicati sui pannelli di cui sopra.

In caso di presenza di Conduuttori diversamente abili i numeri di gara dovranno essere di colore rosso.

9.2 Assenza delle targhe e dei numeri di gara

In ogni momento la constatazione:

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

9.3 Obbligo di presentazione delle vetture con targhe e numeri di gara applicati

I numeri e le targhe ufficiali di gara devono essere consegnati al più tardi in sede di controllo dei documenti sportivi. I conduuttori hanno l'obbligo di presentarsi alle successive verifiche tecniche con i numeri e le targhe ufficiali di gara applicati.

9.4 Rimozione o copertura dei numeri di gara in caso di ritiro

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

**9 BIS. TARGHE DEL RALLY E NUMERI DI GARA
(PRESCRIZIONI OBBLIGATORIE PER TUTTE LE GARE VALEVOLI PER IL CAMPIONATO ITALIANO RALLIES
E FACOLTATIVE PER TUTTE LE ALTRE TIPOLOGIE DI GARE)**

9.BIS.1 Gli Organizzatori forniranno ad ogni equipaggio il seguente materiale che dovrà essere fissato sulle vetture nelle posizioni indicate:

9.BIS.1.1 Due pannelli per le portiere anteriori di 67 cm. lung. per 17 cm. alt., di cui 1 cm. di bordo bianco. Ciascuno di questi pannelli comprenderà obbligatoriamente sulla parte anteriore uno spazio di 15 cm. x 15 cm. che sarà riservato al numero di gara dell'equipaggio. Nel caso in cui il numero di gara fosse superiore a 99, questo spazio potrà essere allargato. Le cifre, di un'altezza di 14 cm. e con tratti larghi 2 cm., saranno in giallo fosforescente (PMS 803) su fondo opaco di colore nero. Il resto del pannello della portiera sarà riservato all'organizzatore.

In caso di presenza di conduuttori diversamente abili i numeri di gara saranno di colore rosso su sfondo bianco.

Nessuna segnaletica, oltre alla combinazione di colori della vettura, deve essere collocata entro 10 cm da questo pannello.

9.BIS.1.2 Ogni pannello sarà applicato in orizzontale sul bordo d'attacco di ogni portiera anteriore, il numero sul davanti. La cima del pannello dovrà trovarsi fra 7 e 10 cm. al di sotto dell'limite inferiore di finestrino.

9.BIS.1.3 Nessun segnale, oltre alla livrea della vettura, potrà essere piazzato a meno di 10 cm. dal pannello.

9.BIS.1.4 Uno spazio di 15 cm², conterrà il numero di gara sul lunotto posteriore su un'altezza di 14 cm. in arancione fosforescente (PMS 804) su fondo chiaro. Questo numero potrà essere riflettente e visibile dalla parte posteriore, ad altezza d'occhio.

9.BIS.1.5 Due numeri da apporre sui finestrini laterali posteriori di 20 cm. di altezza, di una larghezza di tratto di almeno 25 mm., di color arancione fosforescente (PMS 804), eventualmente catarifrangente. Questi numeri dovranno essere posizionati in cima ai finestrini laterali posteriori insieme al nome del pilota (ved. art. 9. BIS. 2).

9.BIS.1.6 Un pannello da tetto 50 cm. larg. x 52 cm. alt. sarà installato sul tetto, la cima orientata verso la parte anteriore della vettura. Un numero di gara nero opaco 5 cm. larghezza x 28 cm. altezza apparirà su fondo bianco opaco 50 cm. larghezza x 38 cm. altezza, in conformità con l'art. 9 BIS.1.4 facoltativo in tutte le gare.

9.BIS.1.7 Parte anteriore: un pannello che si possa inserire in un rettangolo di cm. 43 larg. x 21,5 cm. alt. sul quale figurerà almeno il numero di gara e il nome completo del rally.

9 BIS 1.8 ACI Sport fornirà ad ogni equipaggio il seguente materiale che dovrà necessariamente essere fissato sulle vetture nelle posizioni indicate all'allegato F:

- Una fascia parasole di cm. 118 largh. x 15 cm. alt.
- Una banda parte alta del lunotto di cm. 118 largh. x 10 cm. alt.
- Due adesivi da apporre sulla calotta dei retrovisori esterni, di dimensioni adeguate alla grandezza dei retrovisori.

9.BIS.2. Nomi del Pilota e del Copilota

9.BIS.2.1. Le iniziali dei nomi ed i cognomi del pilota e del copilota, così come la bandiera del Paese della ASN da cui hanno ottenuto la licenza, dovranno apparire sul finestrino laterale dei due lati della vettura adiacenti al numero di gara. I nomi dovranno essere scritti:

- in caratteri Helvetica bianco;
- in maiuscolo per le iniziali e la prima lettera di ogni nome ed in minuscolo per le altre lettere;
- su un'altezza di 6 cm. con una larghezza di tratto di 1,0 cm.
- il nome del pilota dovrà figurare in alto su entrambi i lati della vettura.

9.BIS.2.2 Oltre agli elementi menzionati all'art. 9.BIS.2.1, i nomi del pilota e del copilota e le loro bandiere nazionali, dovranno ugualmente apparire sui parafanghi laterali della vettura.

9 BIS 2.3 L'Organizzatore potrà prevedere la vendita di pass di accreditamento per i fotografi, fornendo gli stessi di apposita pettorina



ADV.Fogliobianco.com

Ci piace!



twistercorse

via Morena s/n
28024 Gozzano (NO)
Tel. 0322 912185
Fax 0322 917991
info@twistercorse.it
www.twistercorse.it

10. PUBBLICITÀ (SI RINVIA AGLI SCHEMI - ALLEGATI F, F1 E F2 ALLA NS 11)

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

- a) sia permessa dalla Legge Italiana e dai Regolamenti FIA (nonché dalle condizioni comuni di organizzazione per le prove di Campionato della FIA e di ACI/CSAI);
- b) non si presti a portare alcuna offesa (non sia contraria alla morale e al buon costume);
- c) non sia di natura politica o religiosa;
- d) non occupi gli spazi riservati alle targhe del rally ed ai pannelli dei numeri di gara;
- e) non impedisca la corretta visuale dell'equipaggio attraverso i vetri.

10.2 Gli spazi pubblicitari sopra e sotto i numeri di gara e quelli disponibili sulle targhe ufficiali sono riservati alla pubblicità degli organizzatori. Tale pubblicità è obbligatoria e non può essere rifiutata dai concorrenti, così come la pubblicità prevista da ACI Sport nelle gare del CIR.

Sui pannelli dei numeri di gara, la pubblicità dovrà inserirsi su di una superficie avente una larghezza di cm. 50 e un'altezza di cm. 15, o due da 7 cm. di altezza, in alto e/o in basso dei numeri. La pubblicità dell'organizzatore dovrà essere indicata sul regolamento particolare oppure deve essere comunicata ai concorrenti iscritti mediante circolare informativa, entro il termine di chiusura delle iscrizioni. Ogni altra pubblicità proposta dall'organizzatore non può essere che facoltativa.

10.3 Il rifiuto della pubblicità dell'organizzatore indicata nel Regolamento particolare di gara o comunicata con circolare informativa potrà comportare il versamento di un importo massimo pari al 50% della tassa di iscrizione fissata con l'accettazione della pubblicità facoltativa e la maggiorazione sarà limitata ad un massimo di 3000 US\$.

10.4 I concorrenti che accetteranno la pubblicità facoltativa dell'organizzatore dovranno riservare ad essa gli spazi indicati sul regolamento particolare.

10.5 Nessuna maggiorazione può essere imposta ad un concorrente per rifiuto di pubblicità facoltativa rappresentante marche di automobili, di pneumatici, di carburanti e lubrificanti.

Tale norma è applicabile ai soli rallyes di Campionato Italiano Rally e di Trofeo Rally.

10.6 I caratteri delle scritte pubblicitarie devono essere al massimo della stessa dimensione e dello stesso spessore di quelli della denominazione del rally.

10.7 Oltre ai pannelli dei numeri di gara ed alle targhe ufficiali, l'organizzatore ha inoltre la facoltà di riservare al massimo altri quattro spazi o moduli pubblicitari aventi complessivamente la dimensioni di cm² 1500. Ogni modulo non deve superare le dimensioni di cm. 10x50. La loro posizione è libera, a meno che non sia espressamente vincolata dal regolamento particolare di gara.

10.8 Le infrazioni alle norme sulla pubblicità saranno penalizzate a discrezione dei Commissari Sportivi o del Giudice Unico.

10.9 Nelle gare valevoli per il CIR gli Organizzatori dovranno accettare la collocazione degli sponsor da parte di ACI/CSAI. ACI Sport si farà carico di individuare ed installare le posizioni pubblicitarie degli sponsor di ACI/CSAI secondo gli schemi indicati negli allegati F1 e F2, allegati alla presente Norma Supplementare. Ogni organizzatore inoltre dovrà garantire ad ACI Sport lo spazio per la collocazione di due loghi sul materiale prodotto per la promozione del Rally e sulla documentazione ufficiale di gara. A titolo semplificativo ma non esaustivo: backdrop conferenza stampa, locandine, manifesti, programmi, pass, roadbook, classifiche e comunicati stampa.

11. NORME DI CIRCOLAZIONE**11.1 Rispetto del Codice della Strada**

Durante tutta la durata della manifestazione, gli equipaggi devono obbligatoriamente attenersi alle norme del Codice della Strada.

Agli equipaggi che non si adegueranno alle norme verranno inflitte le seguenti penalità:

- prima infrazione:** ammenda da 259 a 2.583 Euro.
- seconda infrazione:** 5 minuti di penalità
- terza infrazione:** esclusione dalla gara applicata dai Commissari Sportivi o dal Giudice Unico.

11.2 Contestazione delle infrazioni stradali all'equipaggio

In caso di infrazione alle norme di circolazione, gli agenti o funzionari, constatata l'infrazione, dovranno contestarla ai conduttori con i mezzi abituali a disposizione.

11.3 Notifica delle infrazioni stradali agli Organizzatori

Nel caso che gli agenti non vogliano o possano fermare la vettura per la contestazione, essi potranno chiedere l'applicazione delle penalizzazioni previste dal regolamento particolare, a condizione che:

- la notifica dell'infrazione pervenga in forma ufficiale, per iscritto, entro il termine previsto per l'esposizione della classifica alla fine della dell'infrazione precisati;
- i fatti comprovati non siano suscettibili di interpretazioni diverse.

11.4 Divieto di rimorchiare, trasportare, spingere le vetture durante la gara

È vietato rimorchiare, trasportare o spingere le vetture concorrenti ad eccezione dei casi in cui tali manovre siano necessarie per rimettere la vettura sulla carreggiata o per liberare la strada. Ogni infrazione può comportare una penalità alla discrezione dei Commissari Sportivi o del Giudice Unico che può arrivare fino all'esclusione.

11.5 Comportamenti ostruzionistici o antisportivi (divieto)

È vietato agli equipaggi sotto pena di una sanzione inflitta secondo le disposizioni del RNS:

- bloccare intenzionalmente il passaggio delle vetture partecipanti o impedirne il sorpasso;
- comportarsi in modo antisportivo.

12. ASSISTENZA**12.1 Assistenza (condizioni generali)**

12.1.1 È definita assistenza ogni intervento, lavoro, rifornimento di liquidi o solidi effettuato su di una vettura concorrente salvo le limitazioni di cui al presente art. 12.

12.1.2 Durante lo svolgimento dei rally, l'assistenza ad una vettura concorrente non può essere effettuata che all'interno dei parchi assistenza.

Tuttavia l'equipaggio, con i soli mezzi di bordo, senza alcun aiuto esterno di qualsiasi tipo, potrà effettuare assistenza sulla vettura in qualsiasi momento, salvo che ciò sia esplicitamente proibito.

12.1.3 Ogni infrazione alle norme di assistenza o tutte le azioni definite come "assistenza vietata" - vedere l'art. 12.2 - constatate dagli Ufficiali di Gara, può provocare l'applicazione dei provvedimenti disciplinari che rientrano nella competenza dei Commissari Sportivi o del Giudice Unico. Secondo la gravità dell'infrazione altre sanzioni potranno essere applicate da parte della FIA e di ACI/CSAI.

12.1.4 (valido nelle gare che prevedono una refuelling area) Se necessario (ad esempio a seguito del cambio di un serbatoio o della pompa benzina), lo svuotamento ed il rifornimento di carburante è permesso in un parco assistenza, a condizione che:

- l'intervento sia effettuato sotto la supervisione di un commissario;
- nessun altro intervento sia operato durante l'operazione di svuotamento e/o rifornimento di carburante;
- un adeguato perimetro di sicurezza sia stabilito intorno alla vettura;
- due operatori antincendio o personale del team siano presenti con estintori disponibili per l'uso sui liquidi infiammabili;
- sia inserito carburante in quantitativo tale da poter solo raggiungere la successiva zona di rifornimento.

12.2 Definizione di assistenza vietata

È definito come assistenza, e quindi vietato (al di fuori dei parchi o zone di assistenza):

- a) l'utilizzo o la ricezione da parte dell'equipaggio di qualsiasi materiale, sia esso solido o liquido, pezzo di ricambio, attrezzo o equipaggiamento diverso da quanto già trasportato a bordo della vettura. Una batteria di scorta può essere considerata ricambio o equipaggiamento purché sia trasportata a bordo della vettura alle seguenti condizioni:
 - deve essere garantita la sicurezza a livello di fissaggio e di isolamento, sotto la responsabilità del concorrente e il controllo dei Commissari tecnici che possono intervenire per migliorarli, così come deve essere previsto per gli altri ricambi, attrezzi o equipaggiamenti trasportati;
 - non sono ammesse batterie collegate tra di loro con cavi e connessioni varie.
- b) la presenza di personale o di qualsiasi mezzo di trasporto, compresi gli elicotteri, appartenenti al team è proibita nel raggio di un (1) Km dalla vettura da gara appartenente al team, salvo che all'interno dei parchi assistenza o a condizione che ciò sia stato esplicitamente permesso a mezzo di una circolare informativa, fatta eccezione:
 - all'interno dei parchi assistenza e nelle zone assistenza remote (RSZ);
 - all'interno delle zone refuelling;
 - dove ciò sia stato esplicitamente permesso a mezzo di una circolare informativa;
 - all'interno di una eventuale area ufficiale di lavaggio vetture (solo una persona per team);
 - nelle prove speciali, dal cartello giallo di inizio CO fino al cartello Stop a fine PS;
 - quando è richiesto alle vetture in gara che si trovano sul percorso indicato nel road book di utilizzare lo stesso percorso usato in quel momento dal personale dell'equipaggio, a condizione che gli stessi non si fermino simultaneamente nello stesso posto;
 - nella zona di punzonatura degli pneumatici (solo una persona per team);
- c) il passaggio di cibo, bevande, abbigliamento ed informazioni (data card, road book, etc.) da e per l'equipaggio è permesso nei parchi assistenza e nelle zone assistenza remote o mentre le auto sono in una zona di Media.
- d) l'abbandono volontario del percorso di gara indicato dal roadbook.

In tutti i rallies è fatto obbligo agli Organizzatori designare sufficienti Giudici di Merito incaricati al controllo delle assistenze vietate lungo i percorsi di trasferimento. Questo personale si muoverà in tutta autonomia e dovrà essere identificabile. Al momento della contestazione - ad un equipaggio - di esecuzione di assistenza vietata, presenteranno la loro licenza ACI/CSAI e le credenziali di Giudici di Merito conferitegli dall'Organizzatore attraverso RPG o circolare informativa. Un'unità di Giudici di Merito dovrà essere formata da almeno due Ufficiali di Gara".

12.3 Parchi di assistenza

12.3.1 Dovranno essere previsti tipi di parchi assistenza in conformità a quanto di seguito specificato:

RALLIES	PARCHI DI ASSISTENZA		
	DURATA	LUNGHEZZA P.S. TRA DUE P.A.	CAMBIO PNEUMATICI
CIR	15 (a) - 30' (b) o 45' (c)	min. 30 Km max. 60 Km - max 80 Km (FIA)	ammesso
	10' (d)	-	ammesso
Ronde	15' o 30/40'(e)	-	ammesso
Tutti gli altri Rallies	15 (a)- da 15'a 30'(b) - 10 (d)	max. 60 Km	ammesso

(a) Durata parco assistenza precedente la prima PS della seconda tappa. Non è obbligatorio per la prima tappa tranne nel caso in cui segua una prova speciale del rally e un parco chiuso notturno.

(b) Durata parco assistenza tra due gruppi di prove speciali

(c) Durata parco assistenza al termine della prima tappa.

(d) Durata parco assistenza facoltativo prima della fine del Rally.

(e) Il parco assistenza che precede la prima PS deve avere una durata di 15'. Quelli successivi una durata compresa tra i 30' e i 40'.

Nell'impossibilità di creare un parco assistenza l'organizzatore dovrà definire una zona di assistenza della lunghezza massima di 1 km, in aree delimitate di cui sia possibile il controllo degli accessi.

Il parco assistenza deve essere preferibilmente su fondo asfaltato

I parchi e le zone di assistenza dovranno essere chiaramente indicati nel roadbook.

I preparatori ed i noleggiatori, per accedere all'interno dei parchi assistenza con i loro relativi mezzi dovranno essere in possesso della rispettiva licenza ACI/CSAI in corso di validità da esibire al momento dell'ingresso. In caso di infrazione a questa norma i concorrenti da loro assistiti saranno segnalati ai Commissari Sportivi o al Giudice Unico per adeguate sanzioni che potranno arrivare sino all'esclusione della gara.

12.3.2 I parchi assistenza saranno previsti nel percorso del rally, regolati da un CO di entrata e da un CO di uscita; la distanza di 25 m. riportata nell'Appendice I sarà ridotta a 5 m. davanti al Controllo Orario di ingresso. In questa zona avranno accesso soltanto le persone autorizzate (meccanici, stampa, ecc.).

12.3.3 Nei parchi di assistenza gli equipaggi non dovranno guidare in maniera pericolosa e non dovranno superare la velocità di 30 Km/h o comunque una velocità ritenuta pericolosa dagli ufficiali di gara in servizio. In caso di violazione, sarà applicata un'ammenda da 517 a 2.583 Euro e una penalità in tempo fino a 3 minuti primi.

12.3.4 Il servizio antincendio deve essere garantito dalla disponibilità di almeno 5 estintori aventi una capacità di 6 Kg ciascuno.

12.3.5 Durante lo svolgimento della gara deve essere disponibile per il parco assistenza un'ambulanza completa di equipaggio.



12.4 Area Tecnica - Area di Lavoro - Area Gommisti

Area Tecnica

All'interno del Parco assistenza dovrà essere assegnata ad ogni vettura - a titolo gratuito - un'area tecnica.
Ad ogni conduttore prioritario (e nelle gare valevoli per il Campionato Italiano Rallies anche ad ogni conduttore iscritto al Campionato) deve essere assegnata un'area di 120 mq che abbia una larghezza di almeno 8 m.
I Concorrenti prioritari che partecipano con vetture appartenenti alle classi indicate nell'art. 25.2 perdono la priorità ai fini dell'ordine di partenza ma mantengono il diritto a disporre di un'area di 120 mq.
Per ogni conduttore non prioritario (e nelle gare valevoli per il Campionato Italiano anche per ogni conduttore non iscritto al Campionato) l'area è ridotta a 80 mq. con una larghezza di almeno 6 metri.
Le aree utilizzate dai concorrenti iscritti al Campionato Italiano devono essere contigue.
Nel caso in cui ogni Team o assistenza tecnica svolga attività per più di una vettura, l'assegnazione dell'area tecnica avverrà secondo i criteri descritti dalla seguente griglia:

	1°	2°	3°	4° e successivi
Conduttori Prioritari (area in mq.)	120	100	80	60
Conduttori Non Prioritari (area in mq.)	80	60	60	60

I Concorrenti che non comunicheranno agli Organizzatori - entro la data di chiusura delle iscrizioni di ogni singola gara - la loro squadra di assistenza, potranno usufruire soltanto di una superficie massima di 80 mq per i conduttori prioritari o iscritti al CIR e di 60 mq per tutti gli altri.

Area di lavoro

Una volta assicurata ed assegnata la metratura necessaria a tutti gli aventi diritto, gli Organizzatori potranno mettere a disposizione - a titolo gratuito o a pagamento - lo spazio eccedente, definito anche "area di lavoro". Tale area di lavoro dovrà essere richiesta dal concorrente all'atto dell'iscrizione e dovrà essere distribuita in maniera proporzionale a tutti i richiedenti.

Nel caso di cessione dello spazio eccedente dietro pagamento, si stabilisce l'importo massimo da richiedere:

Conduttori Prioritari:	12 euro per mq	(IVA esclusa)
Conduttori non Prioritari:	8 euro per mq	(IVA esclusa)

Area Gommisti

Tutti i produttori e fornitori - a qualsiasi titolo - di pneumatici devono essere collocati in un unico spazio ad essi riservato, a discrezione di ogni Organizzatore. Essi devono comunicare, in tempo utile all'Organizzatore, le targhe dei loro mezzi e lo spazio di cui necessitano.

L'organizzatore potrà prevedere la vendita degli spazi commerciali per i gommisti.

Il costo degli spazi venduti non potrà superare l'importo massimo di euro 4 per mq. (IVA esclusa)

Circolazione all'interno del Parco Assistenza

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

12.4.1 Per tutta la durata del rally, potranno operare al massimo due veicoli di assistenza per ogni vettura partita. Questi veicoli saranno chiaramente identificabili per mezzo di apposite targhe "Assistenza" rilasciate dall'organizzatore e posizionate come specificato.

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

12.4.3 Qualora lo spazio sia sufficiente, i veicoli "Auxiliary" avranno accesso ai parchi assistenza, a discrezione degli organizzatori.

12.4.4 Qualora lo spazio sia insufficiente, gli organizzatori prevederanno aree di parcheggio per i veicoli "Auxiliary" nelle immediate vicinanze dei parchi assistenza.

12.4.5 Avranno diritto all'ingresso nei parchi assistenza soltanto le vetture in gara e un automezzo di assistenza per ognuna di esse, ad eccezione dei rallies valevoli per il Campionato Italiano, per il Trofeo (Asfalto e Terra), dove, per ogni vettura iscritta da un concorrente Persona Giuridica, avranno diritto all'ingresso fino a due automezzi di assistenza.

I concorrenti dovranno scrupolosamente attenersi alle disposizioni degli Ufficiali di gara in servizio all'ingresso dei parchi di assistenza. Gli organizzatori devono stabilire l'orario di ingresso dei veicoli autorizzati. Il mancato rispetto, per anticipo e per ritardo, dell'orario di ingresso comporterà a carico dei concorrenti interessati un'ammenda fino a Euro 2.583.

12.4.6 L'inosservanza delle norme previste nel presente art. 12 e non altrimenti sanzionate, l'ingresso nei parchi o zone con mezzi non autorizzati o la mancata esecuzione delle disposizioni dei Commissari di Gara comporterà le seguenti sanzioni:

- 1ª infrazione: ammenda fino a Euro 2.583;
- 2ª infrazione: ritiro della targa "Assistenza" o "Auxiliary" e una sanzione fino all'esclusione su decisione dei Commissari Sportivi o del Giudice Unico.

12.4.7 L'assistenza effettuata al di fuori dei parchi di assistenza, accertata dagli ufficiali di gara, comporterà l'esclusione dalla gara e, se trattasi di gara titolata, la perdita dei punti fino a quella gara acquisiti.

12.4.8 Targhe "assistenza" e "auxiliary"

Per ogni vettura iscritta, gli organizzatori devono rilasciare gratuitamente due targhe "Assistenza" se sono previsti due o più parchi di assistenza e una sola targa se è previsto un solo parco assistenza. I concorrenti PG hanno sempre diritto ad avere gratuitamente due targhe assistenza per ogni vettura iscritta.

Targhe aggiuntive "Auxiliary", potranno essere poste in vendita dagli organizzatori ad un prezzo massimo di Euro 104 più IVA, previa richiesta scritta del concorrente.

Tutte le targhe "Assistenza" e "Auxiliary" devono essere numerate e registrate dall'organizzatore.

12.5 Cambio pneumatici e loro modifiche

12.5.1 Limitatamente alle gare di Campionato Italiano e di Trofeo Rallies (Asfalto e Terra), il kilometraggio totale delle prove speciali tra due cambi di pneumatici non dovrà essere inferiore a 30 Km.

12.5.2 Non è permessa, se non nei parchi assistenza, la modifica intenzionale del disegno o del numero dei chiodi presenti sui pneumatici montati o presenti su una vettura, neanche se effettuata con il solo equipaggiamento a bordo.

12.5.3 Ogni infrazione a tale norma può comportare l'esclusione dell'equipaggio da parte dei Commissari Sportivi o del Giudice Unico.

12.6 Rifornimento di carburante o refuelling

12.6.1 Rifornimento di carburante o refuelling (applicazione nei Rallies di Campionato Italiano e di Trofeo Rallies Asfalto e Terra, di Trofeo Nazionale Rallies e nelle gare di challenge abbinata al CIR - TRA - TRT e nelle gare che compongono una serie riconosciuta da ACI/CSAI che ne richiederanno l'applicazione in fase di approvazione del Regolamento della Serie).





- a) Vetture a benzina: tutti i concorrenti e i conduttori, compresi gli stranieri, devono utilizzare unicamente il carburante ufficiale che verrà loro distribuito all'interno della zona refuelling. I concorrenti e i conduttori che non ottempereranno all'obbligo di utilizzare il carburante unico, non saranno ammessi alla gara. La zona refuelling è indicata dall'organizzatore nel road-book, con eccezione di quanto è indicato nel precedente Art.12.1.4. I concorrenti appartenenti alle classi N0, N1, N2 e N3, R1A, R1B, Racing Start, (nelle gare titolate FIA le classi 8, 9 e 10,) hanno la facoltà di utilizzare sia il carburante di tipo "A" (RON 98,0) sia il carburante di tipo "B" (RON 102,00); quelli appartenenti alle altre classi devono utilizzare soltanto il carburante di tipo "B" (RON 102). I concorrenti partecipanti con vetture fuori omologazione, potranno optare per il carburante di tipo "A" (RON 98,0) oppure il carburante di tipo "B" (RON 102,0). I concorrenti dovranno ordinare il carburante alla ditta incaricata della sua distribuzione (fornitore ufficiale) entro il giovedì della settimana precedente la manifestazione.
- La ditta incaricata della distribuzione carburante, sarà presente nella zona dove si svolge lo shakedown, indicata dall'organizzatore nel RPG, per la distribuzione, a mezzo fusti, del carburante necessario ai concorrenti per lo shakedown e per la partenza della gara. La distribuzione del carburante per lo shakedown sarà effettuata negli orari indicati nel Regolamento particolare di gara.
- Il primo rifornimento deve essere effettuato presso il fornitore ufficiale. Tale rifornimento deve avvenire prima della prima Prova Speciale in un'area appositamente attrezzata e sotto il controllo di Ufficiali di gara. Nei Rallies dove non fosse possibile effettuare il primo rifornimento, è fatto obbligo di prevedere un prelievo di carburante a sorteggio, presso il riordino che precede il primo parco di assistenza, tra le vetture che risultano tra le prime dieci classificate. Sono esonerate dall'applicazione di quest'ultima disposizione le gare la cui struttura prevede soltanto una Super Prova Speciale nella prima sezione.
- Durante lo svolgimento della gara la distribuzione del carburante avverrà solo esclusivamente all'interno della zona di refuelling con introduzione dello stesso all'interno del serbatoio della vettura tramite personale della ditta incaricata.
- b) Vetture Diesel e GPL: ai concorrenti che partecipano alla gara con vetture diesel e GPL non sono applicabili le disposizioni della precedente lettera a). Tuttavia, anche il rifornimento di tali vetture Diesel, nel corso della gara, deve avvenire all'interno della zona refuelling dove i concorrenti provvederanno a rifornirsi con mezzi propri. Le vetture a GPL invece, potranno fare rifornimento solo in aree di servizio pubbliche (distributori di carburante), che l'organizzatore avrà individuato lungo il percorso e comunicato ai concorrenti. All'interno delle stazioni di servizio l'assistenza è proibita.
- c) Le zone di refuelling devono essere poste all'uscita del parco di assistenza e, comunque, nei due chilometri successivi. L'Organizzatore ha la facoltà di prevedere una o più zone di refuelling supplementari. In questo caso i costi relativi devono essere a carico dell'Organizzatore, previo accordo con la ditta incaricata del servizio di distribuzione del carburante. L'ingresso e l'uscita saranno indicati da un cartello di rifornimento su sfondo blu.
- d) All'interno della zona di refuelling ogni operazione non direttamente connessa al rifornimento di carburante è vietata.
- e) All'interno della zona di refuelling dovrà essere rispettato un limite di velocità di 5 Km/h.
- f) Durante le operazioni di refuelling i motori devono essere spenti.
- g) È raccomandato che l'equipaggio non rimanga a bordo durante le operazioni di refuelling; nel caso ciò non avvenga, le cinture di sicurezza devono essere non allacciate.
- h) In caso di mancata messa in moto, la vettura può essere spinta fuori dalla zona di refuelling e rimessa in moto seguendo le procedure previste nei paragrafi 12.3.1, 20.1.4 e 20.1.5.
- i) La zona di refuelling dovrà avere una superficie di almeno 30 mt. (larghezza) x 50 mt. (lunghezza); all'interno di questa area dovrà essere presente una superficie di almeno 15 mt. (larghezza) x 30 mt. (lunghezza) obbligatoriamente asfaltata.
- La restante parte dovrà essere libera da ogni tipo di impedimento strutturale in modo da rientrare nelle norme di sicurezza previste dalla legge per la distribuzione del carburante, norme che la Ditta incaricata del rifornimento si impegna a rispettare, comprese quelle antincendio.
- La zona refuelling deve essere ben delimitata. Sono sufficienti anche le sole transenne ma dovranno garantire l'isolamento completo.
- Nella zona refuelling l'organizzatore non dovrà prevedere zone per la punzonatura dei pneumatici, o la presenza di mezzi non riconducibili alla ditta incaricata della distribuzione del carburante.
- l) L'organizzatore dovrà prevedere la presenza di almeno due ufficiali di gara nella zona refuelling.
- m) Al solo scopo di assistere alla procedura di rifornimento della loro auto, due membri del team di ogni equipaggio possono accedere alla zona refuelling.

12.6.2 Rifornimento di carburante delle vetture a benzina in tutti i rallies diversi da quelli indicati sub 12.6.1

Per tutti i concorrenti il rifornimento di carburante è vietato nei parchi di assistenza. Il rifornimento è consentito soltanto all'interno delle stazioni di servizio (distributori di carburante) che l'organizzatore avrà individuato e comunicato ai concorrenti oppure all'interno di aree refuelling opportunamente attrezzate a cura dell'organizzatore. In quest'ultimo caso si applicano le norme previste dall'art. 12.6.1, con esclusione del punto a).

All'interno delle stazioni di servizio non possono essere effettuate operazioni di assistenza. Il controllo sull'osservanza di tale divieto sarà curata da Ufficiali di Gara.

Nelle gare in cui è previsto il rifornimento di carburante unico, le vetture Racing Start dovranno uniformarsi alla norma obbligatoria. Per tutte le altre si rimanda alla NS 24 - Cap. IV - Reg. Tecnico.

12.6.3 Rifornimento di carburante per le vetture diesel

Deve essere effettuato all'interno delle aree refuelling o all'interno delle stazioni di servizio (quando previste).

12.6.4 Rifornimento di carburante delle vetture Racing Start

Nelle gare in cui è previsto il rifornimento di carburante unico, i conduttori con vetture Racing Start devono uniformarsi alle disposizioni sub 12.6.1.

Nelle gare dove non è previsto il carburante unico si applicano le disposizioni sub 12.6.2, fatte salve le particolari disposizioni della NS 24, capitolo IV, Regolamento Tecnico relative ai serbatoi, al rifornimento alla pompa e al divieto di usare carburanti speciali da competizione.

12.7 Sostituzione di parti meccaniche - Condizioni generali

Nel caso di avaria al motore tra le verifiche ed il primo controllo orario è consentita la sostituzione del motore, però una penalità di 5' minuti sarà applicata dal Direttore di Gara.

In aggiunta a quanto sopra, lo stesso blocco motore dovrà essere utilizzato dalle verifiche alla fine del rally.

Per ogni vettura è autorizzata una sola sostituzione del turbo per tappa. La sostituzione deve essere effettuata in un parco assistenza ed in questo caso il turbo di riserva può essere trasportato a bordo di un veicolo di assistenza oppure, al di fuori di un parco assistenza dai soli membri dell'equipaggio, ed in questo caso il turbo di riserva deve essere trasportato a bordo della vettura da gara.

Qualsiasi infrazione a tale norma comporterà l'esclusione del concorrente dal rally su decisione dei Commissari Sportivi o del Giudice Unico.

12.8 Condizioni di utilizzo dei compressori

12.8.1 Sono introdotte le seguenti limitazioni nell'utilizzo dei compressori:

12.8.1.1 Restano in vigore le norme attuali relative alle flange ed alle punzonature come da artt. 254.6.1 e 255.5.1.8.3 dell'Allegato J.

12.8.1.2 È obbligatorio procedere, prima della partenza del rally, alla verifica ed alla piombatura del compressore installato sulla vettura e di un numero di compressori di ricambio al massimo uguale al numero delle tappe della gara.





RACING PARTS

NEW WEB SITE CELEBRATING 40 YEARS OF PASSION



Abbigliamento e Caschi



Allestimenti



Strumentazioni



Freni



Frizioni



Tubi e Raccordi



Tubi Silicone



Attrezzature



Sistemi Carburante



sadev



Cambi

Differenziali

Trasmissioni



new web site - new web site

new web site - new web site - new web site - new web site

12.8.1.3 Sui compressori figurerà il numero di gara della vettura - esempio vettura n° 1 = compressore n° 1A + ricambi 1B/1C/1D - ed essi dovranno essere utilizzati unicamente per quella vettura.

12.8.1.4 La mancata utilizzazione della sostituzione durante una tappa, ridurrà automaticamente il numero dei compressori di ricambio disponibile. Esempio: vettura n° 1 - compressore n° 1A - tre tappe; compressori di ricambio 1B/1C/1D; la mancata sostituzione durante il primo giorno comporterà l'impossibilità di utilizzare uno dei compressori di ricambio.

12.8.1.5 Dopo la sostituzione, il compressore sostituito dovrà essere trasportato a bordo della vettura o di un veicolo di assistenza fino al parco chiuso di fine tappa dove i Commissari Tecnici potranno controllarlo. Solo allora il concorrente potrà eventualmente caricare a bordo, in sua sostituzione, il compressore di ricambio per la tappa successiva.

12.8.1.6 Nel corso della stessa tappa, un compressore sostituito può essere utilizzato nuovamente sulla stessa vettura.

Esempio: vettura n° 1 - 1ª tappa; potranno essere indifferentemente utilizzati i compressori n° 1A e 1B.

12.8.1.7 Tutti i compressori utilizzati dovranno rimanere piombati affinché i Commissari Tecnici possano controllarne la conformità.

12.8.1.8 Le norme di cui sopra sono obbligatorie anche per tutte quelle vetture i cui compressori non sono equipaggiati con flangie. In questo caso i compressori saranno punzonati solamente al fine di verificarne la quantità.

12.9 Cambi e differenziali (applicazione soltanto nei Rallies del CIR)

12.9.1 Per tutte le vetture è autorizzata, nel corso di un rally, una sola sostituzione del cambio e di una serie di differenziali, anteriore e/o centrale e/o posteriore.

12.9.2 I concorrenti dovranno far punzonare durante le verifiche antegara sia il/i cambio/i e il/i differenziale/i installati sulla vettura, sia i ricambi. La punzonatura deve essere fatta, di norma contemporaneamente. I pezzi saranno identificati con il numero di gara della vettura; esempio: vettura n° 1 - cambio n° 1 - cambio di riserva n° 1R.

12.9.3 La piombatura e la punzonatura saranno effettuate secondo le norme FIA o ACI/CSAI per i differenti modelli di vettura.

12.9.4 I cambi e i differenziali possono essere cambiati in qualsiasi parco di assistenza, a condizione che il Direttore di Gara o i Commissari Tecnici siano stati informati in anticipo dell'intenzione a farlo. Per il rispetto di tale disposizione potranno essere effettuati dei controlli da parte dei Commissari Tecnici.

12.9.5 I pezzi sostituiti potranno essere in seguito riutilizzati sulla stessa vettura, secondo le norme sopra descritte, a condizione che la piombatura e la punzonatura siano rimaste intatte.

12.9.6 In ogni caso, la punzonatura e la piombatura dovranno rimanere intatte per tutta la durata del rally ed i Commissari Tecnici potranno procedere in ogni momento ad un controllo ed eventualmente, a fine gara, allo smontaggio, per verificare la loro conformità.

12.9.7 I Delegati Tecnici FIA e ACI/CSAI piomberanno e punzoneranno tutte le vetture dei piloti prioritari FIA e dei piloti primo elenco ACI/CSAI Internazionale.

L'estensione di questa disposizione alle altre vetture iscritte è lasciata alla discrezione degli organizzatori, in accordo con la FIA (oppure in difetto, del Collegio dei Commissari Sportivi o del Giudice Unico).

12.9.8 La piombatura e la punzonatura devono essere operate in modo da permettere la sostituzione della frizione e dei possibili accessori.

12.9.9 Tutti i concorrenti devono presentare le vetture predisposte per la piombatura dei cambi e dei differenziali. Detta piombatura verrà fatta in modo da impedire la apertura delle relative scatole o loro parti. Pertanto dovranno essere predisposti dei fori sulle viti o prigionieri e su una parte fissa delle scatole del cambio e del differenziale (ad esempio sulle nervature) attraverso i quali far passare il filo della piombatura.

12.10 Cambi e differenziali (applicazione soltanto nei Rallies del Trofeo Asfalto e Terra)

Per tutte le vetture la sostituzione del cambio e/o del differenziale è proibita.

Tutti i conduttori dovranno presentare le vetture predisposte per la piombatura dei cambi e dei differenziali alla scocca.

Per tanto dovranno essere predisposti un foro in una nervatura del cambio e del differenziale e un altro sulla scocca della vettura in modo da permettere di apporre un filo con sigillo tra questi due punti.

In caso di necessità di smontaggio o di sostituzione di pezzi del cambio/differenziale nei parchi assistenza, detto sigillo potrà essere rotto solo a cura dei Commissari Tecnici che provvederanno ad apporre uno nuovo al termine delle operazioni.

In ogni caso, la punzonatura e /o la piombatura dovranno rimanere intatte per tutta la durata del rally ed i Commissari Tecnici hanno la facoltà di controllarle in ogni momento della gara, per verificare la loro conformità.

La piombatura di eventuali altre vetture potrà essere decisa dai Commissari Sportivi o dal Giudice Unico.

12.11 Piombatura cambi, differenziali e marchiature pneumatici (applicazione nel Campionato Italiano e nel Trofeo Rallies)

Saranno piombati i cambi, differenziali e marchiati pneumatici almeno di tutte le vetture dei conduttori prioritari FIA e ACI/CSAI del 1° e del 2° elenco internazionale.

12.12 Sanzioni

Le infrazioni alle disposizioni degli Artt.12.7/12.8/12.9/12.10 comporteranno l'esclusione dalla gara con decisione dei Commissari Sportivi o del Giudice Unico.

12.13 Sistema di localizzazione delle vetture (TRACKING SYSTEM)

In tutte le tipologie di rally è raccomandato un sistema satellitare di localizzazione di sicurezza per tutte le vetture in gara.

L'installazione sarà effettuata e controllata alle verifiche tecniche ante-gara.

Le relative istruzioni in materia di raccolta, di ritorno e monitoraggio saranno emesse da ogni organizzatore.

Qualsiasi interferenza od alterazione con il sistema durante il rally comporterà la segnalazione del concorrente ai Commissari Sportivi o al Giudice Unico.

Dalla raccomandazione del sistema di localizzazione delle vetture sono escluse le Ronde ed i Rally 2 in quanto, in dette gare, tutto il percorso della prova speciale deve essere controllato "a vista" dai Commissari di percorso. Devono essere inoltre collegati via radio tra loro lungo tutta la Prova Speciale.

13. PNEUMATICI - RUOTA DI SCORTA

13.1 Divieto di utilizzare pneumatici slick

L'utilizzazione di pneumatici slick è vietata in tutti i rallies. Le norme relative all'uso dei pneumatici, incluse nell'Appendice V, devono essere rigorosamente rispettate.

GUALANDIGOMME

Corriamo per chi corre

PIRELLI

Assistenza gare

- ■ ■ *Campionato Italiano Rally*
- ■ ■ *Trofeo Rally Asfalto*
- ■ ■ *Trofeo Rally Terra*
- ■ ■ *Rally Coppa Italia IV - V - VI zona*

Fornitore autorizzato Pirelli

- ■ ■ *Campionato IRC*
- ■ ■ *Campionato IRS*
- ■ ■ *Trofeo Renault*
- ■ ■ *Trofeo Peugeot*

AVON
TYRES



GUALANDIGOMME

Strada degli Angariari, 50 - Rovereta di Falciano - RSM
Telefono 0549 90 53 14 - Fax 0549 94 28 56
Cell. Piero 335 5642136 - Cell. Giulio 335 401924
mail: gualandigomme@omniway.sm
web: www.gualandigomme.com

13.1.2 Limitazione utilizzo pneumatici

In tutti i rally di Campionato Italiano (con esclusione di quelli titolati FIA), Trofeo Asfalto, Trofeo Terra, i piloti prioritari FIA, ACI/CSAI del 1° e del 2° Elenco Internazionale potranno utilizzare un numero limitato di pneumatici in relazione al numero dei parchi assistenza in cui sarà consentita la loro sostituzione in ogni singola gara. Non è prevista nessuna limitazione per i pneumatici intermedi e rain da asfalto. Il criterio per la definizione della dotazione massima di pneumatici consentito per i piloti prioritari in ogni gara è il seguente:

- 4 pneumatici per ogni parco assistenza dove è possibile la loro sostituzione, più 2 pneumatici per ogni pilota prioritario alla prima partecipazione di una gara di ogni Campionato o Trofeo.

Ad esempio, alla prima gara del CIR su asfalto (dove sono previsti tre parchi assistenza in cui è ammessa la sostituzione degli pneumatici) è possibile l'utilizzo di massimo 14 pneumatici nuovi.

Nella seconda gara dove, ad esempio, fosse previsto lo stesso numero di parchi assistenza, il numero massimo degli pneumatici per chi ha già partecipato alla prima gara del CIR sarà di max 14 pneumatici, dei quali max 12 nuovi ~~e 2~~ ed i rimanenti già punzonati in una qualsiasi gara dello stesso Campionato della stagione in corso, mentre per gli altri piloti prioritari che saranno alla loro prima partecipazione nel CIR, avranno a disposizione un massimo di 14 pneumatici nuovi.

Lo stesso criterio avrà valore anche per le gare con fondo sterrato del CIR, dove alla prima gara tutti i piloti prioritari avranno diritto ad ulteriori 2 pneumatici nuovi rispetto alle gare successive dello stesso Campionato.

Sarà comunque compito della Commissione Rally definire in ogni Regolamento Particolare di Gara l'esatto quantitativo di pneumatici utilizzabili, nonché i parchi assistenza nei quali sarà consentita l'effettuazione della sostituzione.

~~Ogni Concorrente~~ I Conduuttori, all'uscita di ogni parco assistenza dove è consentita la sostituzione degli pneumatici, dovranno fornire ai Commissari Tecnici l'elenco delle matricole degli pneumatici che saranno anche memorizzati da un lettore ottico per la lettura del codice identificativo degli pneumatici. L'utilizzo degli pneumatici dovrà comunque avvenire in relazione alla fornitura massima prevista per ogni rally. È responsabilità ~~del Concorrente~~ dei Conduuttori assicurarsi della corretta fornitura delle matricole dei pneumatici da utilizzare nell'evento.

Gli Ufficiali di Gara potranno condurre verifiche e/o controlli in ogni momento della Manifestazione.

I Concorrenti ai quali fossero contestati errori e/o discrepanze dopo l'inizio della Manifestazione saranno sanzionati con l'esclusione dalla Manifestazione dei propri Conduuttori e con il deferimento al Giudice Sportivo.

I fornitori di pneumatici dovranno dotare i Commissari Tecnici del lettore ottico per la lettura del codice identificativo dei pneumatici.

Gli Pneumatici dovranno essere sempre installati in modo che il codice identificativo sia direttamente visibile.

13.2 Gomme chiodate

13.2.1 In relazione alle gomme chiodate, nessuna restrizione è stabilita a priori sulle gomme stesse, il loro numero, la loro mescola.

13.2.2 In ogni caso i chiodi devono essere conformi a quanto stabilito dal Codice della Strada. Gli organizzatori sono obbligati ad indicare le norme in vigore nel regolamento particolare di gara

13.3 Controllo delle gomme chiodate

Il metodo utilizzato per il controllo della chiodatura deve essere specificato nel regolamento particolare di gara.

13.4 Ruota di scorta

Le vetture possono essere equipaggiate con un massimo di due ruote di scorta.

Le vetture devono essere pesate con una sola ruota di scorta a bordo.

13.5 Sistemi antisgonfiamento

In tutti i rallies è vietato l'uso di sistemi antisgonfiamento.

13.6 Ritardo nella partenza

In caso di ritardo nella partenza di una prova speciale superiore a 10 minuti, è consentito all'equipaggio di ripristinare la pressione dei pneumatici con i mezzi di bordo (bombolette spray) e senza interventi esterni.

14. RICOGNIZIONI

14.1 Vetture per le ricognizioni

Eccetto che per le gare titolate FIA, nel corso delle ricognizioni devono essere utilizzate vetture strettamente di serie, senza alcuna allestimento da gara. Nei rallies su terra sono vietate le ricognizioni con vetture a quattro ruote motrici.

È consentito il montaggio di una slitta di protezione nella parte inferiore della vettura, alle seguenti condizioni:

- materiale: lega di alluminio
- spessore: max 5 mm.
- organi da proteggere: motore e trasmissione.

14.2 Ricognizioni autorizzate e ricognizioni vietate

Le ricognizioni sul percorso delle prove speciali sono vietate una volta avvenuta la pubblicazione - con qualsiasi mezzo di comunicazione - dell'itinerario o del regolamento particolare.

È considerata ricognizione la sola presenza di un conduttore sul percorso delle prove speciali nel periodo antecedente la partenza del rally.

L'organizzatore dovrà pubblicare sul regolamento di gara il programma e le restrizioni per le ricognizioni.

Ogni ricognizione effettuata al di fuori dei giorni e degli orari fissati dagli organizzatori è considerata una infrazione molto grave e verrà segnalata al Direttore di Gara che potrà applicare le penalità previste dall'art. 14.3.7.

In nessun caso gli equipaggi potranno percorrere le prove speciali in senso contrario a quello di gara.

Durante ogni passaggio in una prova speciale, solo l'equipaggio è consentito nella vettura.

14.3 Svolgimento e durate delle ricognizioni

Trattandosi di ricognizioni, e non di prove, durante le stesse dovrà essere rispettato integralmente il Codice della Strada. Le vetture da ricognizione devono essere coperte dall'assicurazione prevista dalla Legge, nessuna responsabilità potrà essere addossata agli organizzatori.

Le ricognizioni dovranno essere effettuate alle seguenti condizioni:

14.3.1 In tutti i rallies le ricognizioni dovranno essere effettuate in una sola giornata prima delle verifiche, fatta eccezione per le gare di Trofeo Nazionale Rallies abbinate al CIR, per le quali gli Organizzatori possono prevederle anche nella giornata del sabato precedente.

Numero massimo di passaggi per PS che ogni concorrente potrà effettuare:

- CIR e gare TRT inserite nel CIR: massimo 3 passaggi per PS, escluso gare titolate FIA nelle quali i passaggi saranno massimo 2.
- TNR, TRA, TRT (non inseriti nel CIR) e FINALE DI COPPA ITALIA: massimo 3 passaggi per PS.

- TUTTI GLI ALTRI RALLIES (tranne ronde e rallydue): massimo 4 passaggi per PS.

Nel caso in cui la struttura della gara lo consenta, le ricognizioni e le verifiche potranno essere effettuate nella medesima giornata.

La Sottocommissione Rallies nei casi in cui non sia possibile l'effettuazione delle ricognizioni in una sola giornata a causa della particolare struttura del percorso di gara, consentirà l'utilizzo di una seconda giornata.

Nota: il numero di quattro passaggi per prova speciale non è un obbligo. Un equipaggio può anche effettuarne di meno. I percorsi delle prove speciali ripetute, anche parzialmente, devono essere considerati una volta sola (se ad es. una P.S. è ripetuta due volte, il numero massimo di passaggi che un equipaggio può effettuare in ricognizione non è di otto, ma di quattro). Eventuali casi particolari saranno valutati di volta in volta dalla Sottocommissione Rallies.

14.3.2 L'organizzatore dovrà stabilire gli orari di ricognizione per una durata massima di 12 ore per giornata. Le ricognizioni dovranno essere effettuate in ogni caso solo dopo la consegna del roadbook (radar) e il ritiro della scheda di ricognizione da parte dei concorrenti regolarmente iscritti.

Sono vietati le vetture "staffetta" che precedono quelle in ricognizione e i collegamenti radio sulle vetture in ricognizione.

14.3.3 Ronde: subito dopo aver verificato, i conduttori potranno iniziare, con vetture stradali munite di contrassegno dell'Organizzatore, le ricognizioni del percorso della PS che potrà essere anche aperto al traffico ordinario a doppio senso di marcia. Le ricognizioni saranno controllate mediante controlli di partenza e di arrivo. Al termine delle ricognizioni le vetture ammesse alla gara verranno trasferite nel Parco Partenza.

Ogni equipaggio potrà effettuare un numero massimo di 3 ricognizioni.

L'Organizzatore stabilirà la durata massima di ogni ricognizione. Per ogni minuto primo o frazione di ritardo rispetto alla durata massima di ricognizione prevista, saranno assegnati 3 minuti secondi di penalità da aggiungere al tempo/gara.

Per evitare la penalità, i conduttori potranno rinunciare a effettuare la ricognizione successiva a quella in cui avranno fatto registrare il ritardo.

14.3.4 Rally Due: Ogni equipaggio potrà effettuare un numero massimo di 3 passaggi per prova speciale.

14.3.5 Scheda di ricognizione

La scheda - conforme al modello riprodotto più avanti - dovrà essere applicata all'interno della vettura usata per le ricognizioni, in modo ben visibile dall'esterno e deve comunque trovarsi sempre a bordo per essere esibita ad ogni richiesta degli Ufficiali di Gara addetti ai controlli. Almeno un componente l'equipaggio iscritto dovrà trovarsi a bordo della vettura. A bordo della vettura potranno essere presenti al massimo due persone. La mancanza della scheda a bordo della vettura o la presenza di un numero di persone superiore a due comporterà un'ammenda di 300 Euro. La manomissione della scheda comporterà la non ammissione alla gara.

14.3.6 Controlli e sanzioni

a) Controlli

Gli Organizzatori devono farsi carico di disporre adeguati controlli sulle ricognizioni. In particolare, devono concordare con le Autorità Amministrative locali i controlli lungo il percorso sia nei giorni di ricognizione indicati nel regolamento particolare di gara, sia nei giorni precedenti la manifestazione (anche prima della consegna del roadbook), devono fornire assistenza al personale delle Forze dell'Ordine preposto, devono comunicare loro i nominativi degli iscritti e richiedere la segnalazione alla Direzione di Gara di eventuali infrazioni alle norme di comportamento previste dal Codice della Strada. Il controllo delle violazioni delle disposizioni sulle ricognizioni e le relative segnalazioni alla Direzione di Gara possono essere effettuati, oltre che dagli U.G. designati, anche dal personale preposto al controllo e/o alla tutela delle aree toccate dalla gara e da altri soggetti incaricati ufficialmente e per iscritto dall'organizzatore che deve darne pubblicità mediante circolare informativa e comunicazione ad ACI/CSAI.

Le segnalazioni saranno prese in considerazione per l'adozione delle sanzioni disciplinari previste.

Agli organizzatori e ai Direttori di Gara è fatto obbligo di allegare all'incartamento di chiusura una relazione dettagliata e documentata sui controlli che sono stati disposti ed effettuati: ordini di servizio, modalità e orari di svolgimento, rapporti degli incaricati, risultati, provvedimenti adottati e quant'altro. Il Presidente del Collegio dei Commissari Sportivi o del Giudice Unico deve verificare se e come tali controlli sono stati effettuati e con quali esiti, mentre gli Osservatori devono darne notizia e valutazione nei loro rapporti. In sede di valutazione della gara ai fini dell'assegnazione delle validità nazionali, si terrà conto anche dei controlli effettuati sulle ricognizioni.

I regolamenti dei Trofei di Marca devono prevedere, oltre alle sanzioni previste da ACI/CSAI, anche l'esclusione immediata dai Trofei stessi dei conduttori che violano le disposizioni sulle ricognizioni.

ACI/CSAI si riserva di effettuare, con propri incaricati controlli a campione sulle ricognizioni.

b) Sanzioni

I conduttori segnalati per avere commesso un'infrazione alla regolamentazione delle ricognizioni devono essere sanzionati dal Direttore di Gara come indicato nel seguente prospetto:

Tipologia delle infrazioni	Tipologia dei conduttori	
	a) Conduttori prioritari FIA e ACI/CSAI iscritti al Campionato Italiano Rallies	b) Tutti gli altri conduttori
1) Infrazioni commesse durante il periodo previsto per le ricognizioni regolamentate	1a) - 3 minuti di penalità e ammenda di 5.000,00 euro	1b) - 2 minuti di penalità e ammenda di 2.000,00 euro
2) Infrazioni commesse nel periodo antecedente le ricognizioni regolamentate e comunque fuori dal periodo del loro svolgimento	2a) - non ammissione alla gara e ammenda di 15.000,00 euro	2b) - non ammissione alla gara e ammenda di 5.000,00 euro

Nelle tipologie delle infrazioni 1) e 2) sono comprese anche le infrazioni commesse dai conduttori non iscritti alla gara.

I reclami contro le sanzioni per violazione della regolamentazione delle ricognizioni devono essere presentati al Direttore di Gara o a un suo incaricato nei 30' successivi alla notifica del provvedimento ed esaminati dal Collegio dei Commissari Sportivi o del Giudice Unico entro il termine di chiusura delle verifiche ante-gara.

In caso di recidiva e nei casi più gravi i conduttori, con Decisione dei CC.SS. o del Giudice Unico non saranno ammessi alla partenza e saranno deferiti al Giudice Sportivo per l'adozione del provvedimento della sospensione delle licenze.

Le ammende comminate per violazione delle norme relative alle ricognizioni dovranno essere versate all'Organizzatore - che le incamererà a titolo di rimborso per il servizio di controllo svolto - prima della partenza della gara, pena la non ammissione alla stessa e la richiesta di deferimento al Giudice Sportivo da parte del Collegio dei Commissari Sportivi o del Giudice Unico.

(SCHEDA FAC-SIMILE RICOGNIZIONI)

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

NOTE:

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

14.4 Tests con vetture da gara (shakedown)

Possono prendere parte allo shakedown soltanto i concorrenti e i conduttori che hanno effettuato le verifiche sportive e tecniche ante-gara.

14.4.1 Gli organizzatori delle gare valevoli per il Campionato Italiano Rally hanno l'obbligo di prevedere per tutti i verificati, almeno un test per le vetture da gara. Tutti i Piloti Prioritari devono partecipare allo shakedown previsto dagli Organizzatori, pena la non ammissione alla gara.

Nelle altre gare, i tests sono regolati dalle seguenti disposizioni:

14.4.1.a) Gare valevoli per il Trofeo Rallies (Asfalto e Terra)

Gli Organizzatori hanno l'obbligo di prevedere almeno un test per le vetture da gara dei piloti prioritari e di quelli partecipanti con vetture delle classi WRC, A8 e varianti Kit oltre 1600 oppure, in alternativa, la facoltà di prevederlo per tutti i verificati. Nel primo caso, la tassa di iscrizione potrà essere maggiorata fino a 155,00 Euro per i conduttori interessati; nel secondo caso fino a 100,00 Euro per tutti i conduttori.

I conduttori che non appartengono agli elenchi prioritari e quelli che partecipano con vetture diverse dalle WRC, dalla classe A8 e varianti Kit oltre 1600 hanno la facoltà di effettuare i tests con vetture da gara. In questo caso la loro tassa di iscrizione potrà essere maggiorata fino a 155,00 Euro.

14.4.1.b) Gare valevoli per il Trofeo Nazionale Rallies, Finale di Coppa Italia, Finale Challenge Italia Ronde Asfalto e Rallies internazionali non titolati: Gli Organizzatori delle gare valevoli per il Trofeo Nazionale Rallies, di finale Coppa Italia e di finale di Challenge Italia Ronde hanno l'obbligo di prevedere almeno un test per le vetture da gara (shakedown).

Gli Organizzatori possono scegliere tra due alternative:

- A)** Potranno prevedere lo shakedown facoltativo; in tal caso potranno richiedere ad ogni conduttore interessato un importo fino a 155,00 euro.
- B)** Potranno prevedere lo shakedown obbligatorio per tutte le vetture: in tal caso potranno maggiorare la tassa di iscrizione fino ad un importo massimo di 50 euro.

14.4.1.d) Tutti gli altri Rallies

Gli organizzatori hanno la facoltà di prevedere almeno un test per le vetture da gara. Anche in questo caso, la tassa di iscrizione dei conduttori interessati potrà essere maggiorata fino a di 155,00 Euro.

Nelle gare dove lo shakedown è facoltativo, i concorrenti possono aderire anche dopo la chiusura delle iscrizioni

14.4.2 Il percorso deve avere una lunghezza massima di 3 Km., deve essere chiuso al traffico e deve essere organizzato come una prova speciale (medici, ambulanza, carro attrezzi, Commissari, collegamenti ecc.).

È possibile prevedere lo shakedown su tratti di strada utilizzati per le Prove Speciali del rally, a condizione che non vengano interessati dal trasferimento ulteriori tratti di Prova Speciale.

14.4.3 La polizza RCT del Comitato Organizzatore deve coprire anche i rischi derivanti dallo svolgimento di tests con vetture da gara. In alternativa deve essere stipulata, con gli stessi massimali, una apposita polizza RCT.

14.4.4 Il regolamento particolare deve precisare che ai concorrenti verificati è consentito di effettuare tests con vetture da gara, e indicare esattamente il percorso, gli orari di svolgimento e il contributo che i concorrenti interessati devono versare.

14.4.5 I conduttori interessati devono effettuare il test utilizzando soltanto il percorso predisposto dall'Organizzatore, indossando l'abbigliamento ignifugo e i caschi, unitamente al dispositivo di ritenzione della testa e relativi dispositivi di sicurezza.

14.4.6 Durante l'effettuazione dei tests con vetture da gara è obbligatoria la presenza di un'ambulanza di rianimazione completa di equipaggio con a bordo un medico esperto in manovre rianimatorie.

14.4.7 Le vetture incidentate durante i tests devono avere la possibilità di essere sottoposte nuovamente a verifica se l'incidente dovesse comportare la necessità di sostituire parti piombate.

14.5 Tests vetture non compresi nei programmi di gara

I tests di vetture non compresi nei programmi di gara, non essendo manifestazione sportivo-agonistica, non sono soggetti ad autorizzazione di ACI/CSAI. Essi potranno essere effettuati solamente su espressa autorizzazione delle competenti Pubbliche Autorità e sono soggetti alle seguenti prescrizioni:

- 1** I Tests non compresi nei programmi di gara possono essere organizzati solo da titolari di licenza di Organizzatore o di Costruttore ACI/CSAI in corso di validità, o dai Teams titolari di licenza che rappresentino ufficialmente una Casa Automobilistica Costruttrice.
- 2** A detti Tests non potranno partecipare più di 6 vetture, i cui conduttori dovranno essere regolarmente licenziati ACI/CSAI.
- 3** A partire dal momento in cui verrà reso pubblico - con qualunque mezzo di comunicazione - il percorso di una gara, non è consentito effettuare sull'intero percorso pubblicato alcun test di vetture che non sia quello previsto nel programma della gara medesima. Qualsiasi infrazione a detta norma comporterà automaticamente l'esclusione dalla gara del concorrente e dell'equipaggio interessato.
- 4** La comunicazione dell'effettuazione dei Tests deve pervenire alla Segreteria della Commissione Rallies almeno 10 giorni prima del loro svolgimento e recare il parere del Delegato Regionale ACI/CSAI competente per territorio.
- 5** Dovranno essere garantite le misure di sicurezza mediche e tecniche così come previste per le Prove Speciali.
- 6** Deve essere prevista la copertura assicurativa rispettando i massimali dei Rallies.
- 7** La ACI/CSAI potrà disporre controlli sulla regolarità dei Tests e sul rispetto delle presenti norme.
- 8** I Licenziati che contravverranno alla presente disposizione verranno deferiti alla Procura Federale per le opportune sanzioni.

14.6 Tests pneumatici

A partire dal momento in cui verrà reso pubblico - con qualunque mezzo di comunicazione - il percorso di una gara, non è consentito effettuare sull'intero percorso pubblicato alcun test di pneumatici che non sia quello previsto nel programma della gara medesima. Qualsiasi infrazione a detta norma comporterà automaticamente l'esclusione dalla gara del concorrente e dell'equipaggio interessato.

14.7 Vetture apripista dei concorrenti

Le vetture apripista dei concorrenti (ricognitori) sono vietate.

15. VERIFICHE AMMINISTRATIVE E TECNICHE

15.1 Verifiche prima della partenza e durante la gara

15.1.1 Ogni equipaggio partecipante al rally dovrà presentarsi (al completo) con la propria vettura alle verifiche amministrative e tecniche previste conformemente alle disposizioni della N.S. 9.

L'organizzatore dovrà prevedere turni di verifica inserendo nello stesso turno gli equipaggi iscritti da uno stesso concorrente persona giuridica o appartenenti a una stessa squadra di assistenza. I turni e gli orari delle verifiche ante-gara devono essere rigorosamente osservati.

Le verifiche sportive ante-gara potranno essere precedute, a discrezione dell'Organizzatore, da un controllo preliminare dei documenti di iscrizione e dei documenti sportivi, da effettuare in sede di consegna del road-book.

15.1.2 In sede di verifiche ante-gara i conduttori dovranno firmare un impegno ad indossare, durante l'effettuazione delle Prove Speciali, l'abbigliamento protettivo omologato secondo le norme FIA ed un casco anch'esso omologato secondo le norme FIA, unitamente al dispositivo di ritenzione della testa e relativi dispositivi di sicurezza.

In sede di verifiche tecniche ante-gara i Commissari Tecnici provvederanno al controllo del corretto posizionamento e della conformità delle cinture e degli attacchi delle stesse, del sedile, dell'ancoraggio del dispositivo di ritenzione della testa sul casco, del casco stesso e dell'abbigliamento ignifugo.

15.1.3 Identificazione dell'equipaggio e della vettura

15.1.3.1 Identificazione dell'equipaggio. Ogni conduttore dovrà fornire due foto tessera recenti da cm. 4x4. In sede di verifica ante-gara una delle foto sarà applicata alla "Scheda di identità dell'equipaggio" che dovrà essere esposta all'interno del vetro posteriore laterale, lato 1° conduttore, durante tutta la gara. La scheda d'identità dovrà essere visibile dall'esterno. Le pellicole anti deflagrazione dovranno essere trasparenti ed incolori. Se il regolamento di gara autorizza le pellicole argentate o fumé delle aperture devono consentire di vedere dall'esterno il pilota e l'interno della vettura.

15.1.3.2 Identificazione della vettura il controllo della rispondenza del numero del telaio della vettura con il numero indicato nel passaporto tecnico e il libretto di circolazione. Il telaio ed il monoblocco potranno in ogni momento essere identificati mediante applicazione di sigilli, piombi o di altri mezzi di identificazione.

15.1.4 In ogni momento, durante la gara, potranno essere effettuate verifiche supplementari al riguardo sia dei componenti dell'equipaggio che della vettura.

Il concorrente è responsabile in ogni momento della gara, pena l'esclusione su decisione dei Commissari Sportivi o del Giudice Unico, della conformità tecnica della propria vettura.

15.1.5 Nel caso di apposizione di sigilli o piombi come da art. 15.1.3, ricade sotto l'esclusiva responsabilità dell'equipaggio mantenere gli stessi intatti fino alla fine del rally (non potendosi poi successivamente eccepire sulla loro mancata o erronea apposizione o sulla loro rottura). In caso di mancanza (o di rottura) la vettura sarà esclusa dal rally su decisione dei Commissari Sportivi o del Giudice Unico. Dopo ogni controllo, spetta agli equipaggi ricollocare a dovere tutti gli elementi della vettura sottoposti a verifica o accertarsi che ciò sia stato fatto (non potendosi far ricadere su terzi alcuna responsabilità in merito).

15.1.6 Ogni frode constatata, ed in particolare il fatto di presentare come originali ed intatti i sigilli, i piombi e i contrassegni utilizzati, comporterà l'esclusione dell'equipaggio dalla gara con decisione del Collegio dei Commissari Sportivi o del Giudice Unico che avrà la facoltà di richiedere il deferimento al Giudice Sportivo.

15.2 Verifiche finali

15.2.1 All'arrivo finale ciascun equipaggio condurrà la propria vettura nel parco chiuso. All'interno dello stesso avrà luogo un rapido controllo per verificare:

- la conformità della vettura con quella presentata alle verifiche antegara;
- se esiste la necessità di infliggere una delle penalizzazioni previste.

15.2.2 L'assenza di uno dei sigilli di identificazione eventualmente apposti, previsti dall'art. 15.1.7, comporterà l'esclusione.

15.2.3 Verifiche tecniche complete comportanti lo smontaggio di parti della vettura potranno essere effettuate a discrezione dei Commissari Sportivi o del Giudice Unico, d'ufficio, o a seguito di reclamo o su segnalazione del Direttore di Gara in conformità alle prescrizioni della N.S. 9.

15.2.4 L'elenco delle vetture da sottoporre a verifica tecnica d'ufficio deve essere esposto sull'albo ufficiale di gara all'orario indicato nel programma. I concorrenti hanno l'obbligo di farsi parte diligente per prendere visione di tale elenco e di mettere immediatamente a disposizione la vettura perché la stessa possa essere trasferita nella località sede delle verifiche. Un ritardo superiore a quanto stabilito dai Commissari Sportivi o dal Giudice Unico corrisponde ad un rifiuto e quindi comporta una sanzione che potrà arrivare fino all'esclusione dalla classifica, su decisione del Collegio dei Commissari Sportivi o del Giudice Unico.

Alle verifiche tecniche può assistere soltanto il concorrente o altra persona dallo stesso delegata. Uno dei conduttori della vettura può rappresentare il concorrente anche senza delega scritta.

16. PARCO PARTENZE - PARTENZA E NUOVA PARTENZA - ORDINE DI PARTENZA

Almeno due ore prima della partenza nelle gare internazionali e un'ora prima nelle gare nazionali, dovrà essere esposto sull'albo Ufficiale di gara l'elenco delle vetture verificate ed ammesse alla gara con l'ora effettiva di partenza.

Prima della partenza gli organizzatori potranno raggruppare tutte le vetture ammesse in una zona di partenza alle condizioni indicate sul regolamento particolare. In questo caso per l'arrivo in ritardo rispetto all'ora indicata potrà essere applicata esclusivamente una penalità in denaro come specificato sul regolamento particolare (nel parco partenza vige il regime di parco chiuso).

Nelle ronde il parco partenza è obbligatorio.

16.1 L'equipaggio è autorizzato ad entrare nel parco chiuso di partenza 10' prima della sua ora di partenza.

16.2 L'ora esatta di partenza figura sulla tabella di marcia di ciascun equipaggio.

16.3 Ogni ritardo imputabile all'equipaggio nella presentazione alla partenza del rally, o di una tappa, o di una sezione, sarà penalizzato in ragione di 10" per ogni minuto o frazione di minuto di ritardo. Un ritardo superiore a 15' comporterà la non ammissione alla partenza.

16.4 Agli equipaggi che si presenteranno in ritardo, sempre nel limite massimo di 15', alla partenza di un Rally, di una tappa o di una sezione, verrà segnata l'ora reale di partenza sulla tabella di marcia.

16.5 L'ordine iniziale di partenza, stabilito secondo le norme del campionato di riferimento, non potrà essere cambiato se non dopo l'effettuazione di almeno il 10% del chilometraggio totale delle prove speciali.

16.6 Per le tappe seguenti l'ordine di partenza sarà determinato in funzione della classifica provvisoria determinatasi alla fine della tappa precedente e sarà affisso sull'Albo Ufficiale di Gara all'ora indicata sul programma del regolamento particolare.

16.7 Ad ogni vettura dovrà essere assegnato un orario di partenza che non potrà essere modificato nemmeno se a causa di ritiri dovesse verificarsi tra due vetture successive un intervallo diverso da quello previsto.

16.7.1 Nel caso di nuova partenza dopo un ritiro nelle gare che si svolgono in più giornate, ved. art. 7.6

16.8 Ordine di partenza

Salvo eventuali diverse disposizioni della FIA, per l'assegnazione dell'ordine di partenza, gli organizzatori dovranno attenersi alle disposizioni contenenti nei paragrafi seguenti. Ai fini degli ordini di partenza, le vetture turbo diesel saranno considerate come appartenenti alla classe corrispondente alla loro cilindrata geometrica.

16.8.1 Nelle gare valevoli per il CIR, TRA e TRT (ad eccezione delle gare titolate FIA) i Piloti Prioritari FIA verranno equiparati ai Piloti Prioritari del Primo Elenco Internazionale. Essi comunque mantengono le prerogative della priorità FIA.

Rallies valevoli per il Campionato Italiano Rally e per il Trofeo Rally (Asfalto e Terra):

a) Piloti Prioritari FIA;

b) Piloti prioritari del primo e secondo elenco internazionale in base alla classifica provvisoria del campionato assoluto in corso. Nelle gare del CIR valevoli anche per il Trofeo rallies Terra avrà la precedenza la classifica del Campionato Italiano assoluto in corso. Nella prima gara di Campionato o di Trofeo, l'ordine di partenza sarà stabilito in base alla classifica del Campionato o del Trofeo dell'anno precedente;

c) Piloti prioritari del 1° elenco Internazionale ACI/CSAI non compresi nella classifica provvisoria del campionato o del Trofeo in corso;

d) Piloti prioritari del 2° elenco internazionale non compresi nella classifica provvisoria del campionato o del Trofeo in corso;

e) assegnati i numeri di partenza con i criteri indicati nelle lettere precedenti, si procederà alle successive assegnazioni con il seguente ordine di classe:

- **Campionato italiano:** Super 2000 (2.0 atmosferico - 1.6 turbo) / R5 - R4 - Super 1600 - N4 - R3C - RGT - R3T - A7 - R3D - R2C - R2B - N3 - A6 - A5 - N2 - R1B - ~~RS3 - RS4 - RSTB - RSD1 - RSD2~~ RSTB - RS4 - RS3 - RSD2 - RSD1 - A0 - N1 - R1A - N0 - RS2 - RS1;

- **Campionato Italiano valevole anche per il Trofeo Terra:** Super 2000 (2.0 atmosferico - 1.6 turbo) / R5 - R4 - N4 - Super 1600 - R3C - R3T - A7 - R3D - R2C - R2B - N3 - A6 - A5 - N2 - R1B - A0 - N1 - R1A - N0;

- **Trofeo Asfalto:** WRC - Super 2000 (2.0 atmosferico - 1.6 turbo) / R5 - A8 - R4 - Super 1600 - N4 - R3C - RGT - R3T - FGT - FA8 - FN4 - A7 - FA7 - R3D - R2C - R2B - N3 - A6 - FN3 - A5 - FA6 - N2 - FA5 - FN2 - R1B - ~~RS3 - RS4 - RSTB - RSD1 - RSD2~~ RSTB - RS4 - RS3 - RSD2 - RSD1 - A0 - FA0 - N1 - FN1 - R1A - N0 - ~~RS1 - RS2~~ RS2 - RS1 - FN0;

- **Trofeo Terra:** Super 2000 (2.0 atmosferico - 1.6 turbo) / R5 - R4 - N4 - FN4 - Super 1600 - R3C - R3T - A7 - FA7 - R3D - R2C - R2B - N3 - A6 - FN3 - A5 - FA6 - N2 - FA5 - FN2 - R1B - RSTB - RS4 - RS3 - RSD2 - RSD1 - A0 - FA0 - N1 - FN1 - R1A - N0 - RS2 - RS1 - FN0;

- **Nelle gare titolate FIA, assegnati i numeri di partenza con i criteri indicati nelle lettere a), b), c) e d) si procederà alle successive assegnazioni con il seguente ordine di classe:** Cl. 2 (S2000 con motore 2000 aspirato e 1.6 Turbo - R4 - R5); Cl. 3 (N4) - Cl. 4 (RGT) - Cl. 5 (Super 1600 - R3C - R3T - Gr. A da 1600 a 2000 cc - A7 - R3D - R2C) - Cl. 6 (R2B - Gr. A e Kit Car da 1400 a 1600 cc) - Cl. 7 (Gr. A e Kit Car fino a 1400 cc) - Cl. 8 (Gr. N da 1600 a 2000 cc) - Cl. 9 (Gr. N da 1400 a 1600 cc - R1B) - Cl. 10 (Gr. N fino a 1400 cc - R1A) - RSTB - RS4 - RS3 - RSD2 - RSD1 - RS2 - RS1.

L'ordine di partenza deve essere approvato dalla Commissione Rallies prima della sua pubblicazione.

Limitatamente alle gare su terra del Campionato Italiano Rallies, ai piloti prioritari che nella stessa gara risultassero iscritti anche a un Trofeo di Marca o equivalente, deve essere dato un ordine di partenza corrispondente alla loro priorità, anche se il regolamento del trofeo di marca o equivalente disponesse altrimenti.

ERREFFE

rallyteam

**PREPARAZIONE
E NOLEGGIO
VETTURE DA COMPETIZIONE**



viale Piemonte snc
15053 Castelnuovo Scrivia (AL)
Tel. 0131 823811 - 0131 825154

www.errefe.com

16.8.2 Trofeo Nazionale Rallies e Rallies Nazionali titolati e non titolati

L'ordine di partenza deve essere stabilito soltanto in base al seguente ordine di classe, senza tenere conto delle priorità:

Super 2000 (2.0 atmosferico - 1.6 turbo) / R5 - R4 - Super 1600 - N4 - R3C - RGT (omologazione FIA) - R3T - FN4 - A7 - FA7 - R3D - R2C - R2B - N3 - A6 - FN3 - A5 - FA6 - N2 - FA5 - FN2 - R1B - ~~RS3 - RS4 - RSTB - RSD1 - RSD2~~ RSTB - RS4 - RS3 - RSD2 - RSD1 - A0 - FA0 - N1 - FN1 - R1A - N0 - ~~RS1 - RS2~~ RS2 - RS1 - FNO.

L'ordine di partenza della Finale di Coppa Italia deve essere approvato dalla Commissione Rallies prima della sua pubblicazione

16.8.3 Rallies Internazionali non titolati:

a) piloti prioritari FIA e 1° elenco internazionale ACI/CSAI;

b) piloti prioritari ACI/CSAI del 2° elenco internazionale;

c) assegnati i numeri di partenza ai piloti prioritari, si procederà alle successive assegnazioni seguendo il seguente ordine di classe:

WRC - Super 2000 (2.0 atmosferico - 1.6 turbo) / R5 - A8 - R4 - Super 1600 - N4 - R3C - RGT - R3T - FGT - FA8 - FN4 - A7 - FA7 - R3D - R2C - R2B - N3 - A6 - FN3 - A5 - FA6 - N2 - FA5 - FN2 - R1B - ~~RS3 - RS4 - RSTB - RSD1 - RSD2~~ RSTB - RS4 - RS3 - RSD2 - RSD1 - A0 - FA0 - N1 - FN1 - R1A - N0 - ~~RS1 - RS2~~ RS2 - RS1 - FNO.

16.8.4 Ronde e Rally Due

L'ordine di partenza deve essere stabilito con gli stessi criteri previsti nel precedente art. 16.8.3 con riferimento ai Rallies Internazionali non titolati. Nelle Ronde su fondo sterrato le vetture Super 1600 partiranno dopo le vetture N4.

16.8.5 Ai fini dell'assegnazione dell'ordine di partenza, le vetture diesel sono equiparate alle vetture di Gruppo N.

16.8.6 In caso di abbinamento di Rallies moderni e storici, l'ordine di partenza delle vetture appartenenti alle due diverse tipologie sarà stabilito caso per caso con la collaborazione delle due Sottocommissioni interessate. In linea di principio, dovranno essere fatte partire per prime le vetture che disputano un titolo più importante.

17. TABELLA DI MARCIA

17.1 Alla partenza del rally, ogni equipaggio riceverà una tabella di marcia sulla quale figureranno i tempi imposti per ogni settore. La tabella di marcia sarà riconsegnata al controllo di arrivo di ogni sezione e sostituita da una nuova tabella prima della partenza della sezione successiva. Più tabelle di marcia possono essere previste insieme, rilegate a forma di libro, destinate ad una sezione o tappa del rally.

L'equipaggio è il solo responsabile della tabella di marcia. La presentazione della tabella di marcia ad ogni controllo e l'esattezza delle registrazioni saranno sotto la piena e sola responsabilità dell'equipaggio.

Spetta dunque ai predetti conduttori presentare la propria tabella agli Ufficiali di Gara addetti all'ora dovuta e verificare che l'iscrizione dei tempi venga fatta correttamente.

Le ore ed i minuti devono sempre essere visualizzati nella forma: 00.01 - 24.00, dove solamente i minuti pienamente trascorsi devono essere presi in considerazione. L'ora ufficiale valevole durante tutto il rally sarà specificata nel regolamento particolare.

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

17.3 Tutte le alterazioni o modifiche riscontrate sulla tabella di marcia comporteranno l'esclusione dalla gara da parte del Direttore di Gara, a meno che esse non siano vistate per approvazione dal Commissario responsabile del posto di controllo.

17.4 L'assenza del visto o firma di un qualsiasi controllo di passaggio (a timbro), o l'assenza della registrazione del tempo ad un qualsiasi controllo orario, o la mancata consegna della tabella di marcia a tutti i controlli, sia esso orario o di passaggio o di riordino, o all'arrivo, comporterà l'esclusione dalla gara dell'equipaggio da parte del Direttore di Gara.

17.5 Solo il cronometrista sarà autorizzato a registrare l'ora sulla tabella di marcia, manualmente o per mezzo di un apparecchio stampante.

17.6 Ogni divergenza tra gli orari trascritti sulla tabella di marcia e sui documenti ufficiali del rally sarà esaminata dai Commissari Sportivi o dal Giudice Unico che decideranno in merito.

18. PROCEDURE PER IL FUNZIONAMENTO DEI CONTROLLI

18.1 Disposizioni generali

18.1.1 Tutti i controlli, vale a dire controlli a timbro ed orari, partenza ed arrivo di prove speciali, controlli di riordino e neutralizzazione, saranno indicati a mezzo di cartelli standard approvati dalla FIA (vedi Appendice I).

18.1.2 L'inizio della zona di controllo sarà segnalato con un cartello di preavviso di colore giallo. Ad una distanza di non meno di 25 metri, il posto di controllo sarà segnalato da un cartello identico di colore rosso. La fine della zona di controllo, circa 25 metri più avanti, sarà segnalata con un cartello finale di colore beige con tre strisce nere trasversali.

18.1.3 Tutte le zone di controllo, cioè le zone comprese tra il primo cartello giallo di preavviso ed il cartello finale beige con tre strisce nere trasversali, sono considerate sotto regime di parco chiuso come da art. 20, e nessuna riparazione o assistenza può essere effettuata all'interno della zona di controllo.

18.1.4 La durata della sosta nella zona di controllo non potrà superare il tempo strettamente necessario all'effettuazione delle operazioni di controllo.

18.1.5 L'ora ideale di transito è sotto la sola responsabilità degli equipaggi, che potranno comunque consultare l'ora ufficiale sul tavolo di controllo.

18.1.6 I Commissari addetti al controllo non potranno in nessun caso dare informazioni sull'ora ideale di transito.

18.1.7 I posti di controllo cominceranno a funzionare 15' prima dell'ora ideale di transito del primo concorrente.

18.1.8 Salvo decisione contraria del Direttore di Gara, cesseranno di operare 15' dopo l'ora ideale di transito dell'ultimo concorrente aumentata del termine di esclusione dalla gara per "fuori tempo massimo".

18.1.9 Gli equipaggi sono tenuti, sotto pena di sanzione che può arrivare fino all'esclusione, a discrezione dei Commissari Sportivi o del Giudice Unico, a seguire le istruzioni dei Commissari incaricati a tutti i posti di controllo.

18.2 Segnalazione dei controlli

18.2.1 Devono essere utilizzati i cartelli visualizzati nell'Appendice I (diametro minimo del simbolo cm. 70 circa, ad eccezione dei cartelli con la croce bianca e con il simbolo della radio che devono avere un diametro di cm. 70 circa).

18.2.2 La definizione delle aree di controllo è effettuata a mezzo di serie di tre cartelli come descritto oltre in Appendice I.



18.2.3 Segnalazione dei Controlli orari

18.2.3.1 L'inizio della zona di controllo è indicato dal cartello n° 1 su fondo giallo.

18.2.3.2 La collocazione del posto di controllo è indicata dal cartello n° 1 su fondo rosso, mentre la fine della zona di controllo è indicata dal cartello n° 5 con tre barre trasversali nere su fondo beige (quest'ultimo non deve essere collocato nel caso segua una prova speciale).

18.2.3.3 Le disposizioni di cui ai due paragrafi precedenti devono essere applicate anche per la segnalazione dei controlli orari di entrata e uscita dei controlli di riordino.

18.2.5 Segnalazione dei Controlli di passaggio (a timbro)

I cartelli saranno posizionati secondo lo stesso schema indicato per il controllo orario, eccetto per il fatto che sarà utilizzato il cartello n° 2 (su fondo giallo) per l'inizio della zona di controllo ed il cartello n° 2 (su fondo rosso) per il posto di controllo, con il cartello n° 5 con tre barre trasversali nere su fondo beige ad indicare la fine della zona di controllo.

18.2.6 Segnalazione delle Prove speciali

18.2.6.1 La partenza è segnalata a mezzo di un cartello n° 3 su fondo rosso (la presegnalazione della linea di partenza non è necessaria nel caso la prova speciale sia posta immediatamente dopo un controllo orario, mentre il cartello n° 3 su fondo giallo è necessario in caso contrario; la fine della zona di controllo è indicata dal cartello n° 5 con tre barre trasversali nere su fondo beige).

18.2.6.2 La presegnalazione della linea di arrivo è effettuata a mezzo di un cartello n° 4 su fondo giallo. La linea di arrivo, fine prova speciale, è segnalata a mezzo di un cartello n° 4 su fondo rosso.

18.2.6.3 Segnalazione dei Controlli Stop

Il controllo stop, segnalato da un cartello STOP su fondo rosso, deve essere posizionato a circa 100/300 metri dopo il cartello di fine prova speciale. La fine della zona di controllo stop è indicata dal cartello n° 5 con tre barre trasversali nere su fondo beige.

18.3 Zona di controllo - Identificazione degli Ufficiali di gara

Tutti gli Ufficiali di gara addetti al controllo devono essere identificabili. Ad ogni controllo il Capo Posto dovrà portare una pettorina che ne permetta l'immediata identificazione.

18.4 Controlli di passaggio (a timbro)

A questi controlli, identificati a mezzo di cartelli come da Appendice I, gli Ufficiali di gara devono semplicemente timbrare e/o firmare la tabella di marcia consegnata dagli equipaggi, senza registrare il tempo di passaggio (i controlli a timbro hanno lo scopo di controllare solamente lo scrupoloso rispetto dell'itinerario stabilito; la mancanza del timbro e/o firma comporterà l'esclusione da parte del Direttore di Gara).

18.5 Controlli Orari

Ai controlli orari i cronometristi trascriveranno sulla tabella di marcia l'ora di presentazione della stessa. Il cronometraggio sarà effettuato al minuto intero.

18.6 Procedura da seguire nei Controlli Orari

18.6.1 La procedura di controllo inizia nel momento in cui la vettura supera il cartello di entrata nella zona di controllo.

18.6.2 Tra il cartello di entrata ed il posto di controllo è vietato all'equipaggio arrestare la vettura per qualsiasi motivo o procedere con eccessiva lentezza.

18.6.3 L'annotazione dell'ora di transito sulla tabella di marcia non sarà effettuata se i due membri dell'equipaggio e la vettura non si troveranno all'interno della zona di controllo, in prossimità del tavolo di controllo.

In difetto potrà essere pronunciata l'esclusione anche con provvedimento successivo; durante le operazioni di controllo non è obbligatorio per i membri dell'equipaggio trovarsi a bordo della vettura.

18.6.4 L'ora di transito sarà quella in cui un membro dell'equipaggio, anche senza scendere dalla vettura, consegnerà la tabella di marcia al cronometrista o al commissario di percorso addetto. Questi ultimi, in ogni caso, sono tenuti a facilitare tale operazione.

18.6.5 Quest'ultimo trascriverà sulla tabella di marcia, manualmente o per mezzo di un apparecchio stampante, l'ora effettiva in cui questa è stata consegnata (e nessun altro).

Il rilevamento del tempo è effettuato al minuto intero, sempre per difetto.

18.6.6 L'ora teorica di transito è quella che si ottiene sommando il tempo concesso per percorrere il settore interessato all'ora di partenza dello stesso, essendo i tempi espressi in minuti primi.

18.6.7 L'equipaggio non incorrerà in alcuna penalità per anticipo se l'ora di entrata della vettura nella zona di controllo avviene durante il minuto della propria ora teorica di transito o nel minuto precedente.

18.6.8 L'equipaggio non incorre in alcuna penalità per ritardo se la presentazione della tabella di marcia al cronometrista avviene durante il minuto della propria ora teorica.

18.6.9 Esempio: un equipaggio che deve transitare alle ore 18.58 sarà considerato in orario se timbrerà tra le ore 18.58'00" e le ore 18.58'59".

Ogni differenza tra l'ora effettiva e l'ora ideale di transito sarà penalizzata come segue:

- a) per ritardo: 10" per ogni minuto o frazione di minuto
- b) per anticipo: 1' per ogni minuto o frazione di minuto.

18.6.10 A discrezione del Direttore di Gara un equipaggio che è stato penalizzato per arrivo anticipato al CO, può essere neutralizzato per il tempo necessario a farlo ripartire all'orario originariamente previsto.

18.6.11 Poco prima della pedana di arrivo, gli Organizzatori devono prevedere:

- un controllo orario che costituirà a tutti gli effetti il controllo orario di fine gara;
- una neutralizzazione tra tale controllo e la pedana di arrivo.

18.6.12 Infine, ogni inosservanza da parte di un equipaggio della procedura sopra descritta, e più particolarmente l'ingresso nella zona di controllo più di un minuto prima dell'ora reale di registrazione del transito al controllo orario, dovrà essere comunicata immediatamente dal Commissario responsabile per iscritto al Direttore di Gara che provvederà a sottoporla ai Commissari Sportivi o al Giudice Unico per la sanzione ritenuta più appropriata.

18.6.13 Nel caso di arrivi contemporanei ad un controllo orario di più equipaggi, ha la precedenza nelle operazioni di controllo l'equipaggio con il minor ritardo rispetto all'ora teorica di transito.

Il ritardo ad un controllo orario non può essere recuperato ai controlli successivi.

Non sono ammessi reclami per eventuali errori non contestati immediatamente.

18.7 Orario di partenza nei controlli

18.7.1 Se il settore successivo non inizia con una prova speciale, l'ora di transito registrata sulla tabella di marcia (arrotondato al minuto intero per difetto) costituisce sia l'ora di arrivo del settore precedente che l'ora di partenza per il nuovo settore.

18.7.2 Quando invece un controllo orario è seguito da un controllo di partenza di prova speciale, sarà applicata la seguente procedura:

a) i due controlli faranno parte di una sola zona di controllo, con l'applicazione di quanto indicato nell'art. 18.1.3, ed i relativi cartelli di segnalazione saranno disposti come segue:

- a1) cartello di preavviso giallo con orologio, inizio zona di controllo;
- a2) dopo circa 25 metri, cartello rosso con orologio, postazione di controllo orario;
- a3) ad una distanza da 50 a 200 metri, cartello rosso con bandiera, postazione di partenza prova speciale;
- a4) infine, 25 metri dopo, cartello di fine zona di controllo, beige con tre barre nere trasversali;

b) al controllo orario di fine settore il Commissario incaricato trascriverà sulla tabella di marcia l'ora di transito dell'equipaggio ed anche l'ora di partenza prevista per il settore successivo (coincidente con l'orario di partenza della prova speciale).

Dovrà essere rispettato un intervallo di 4' per permettere all'equipaggio di prepararsi alla partenza e per il controllo della presenza dei dispositivi di sicurezza (art. 19.2).

Se due o più equipaggi si presentano a un controllo orario prima della partenza di una prova speciale nello stesso minuto, la loro ora di partenza provvisoria per la prova speciale è data dall'ordine del loro passaggio al controllo orario precedente.

Se l'orario di passaggio a quest'ultimo controllo orario è identico, si prenderà in considerazione l'orario di passaggio al penultimo controllo orario e così via.

c) l'equipaggio, una volta effettuate le operazioni al controllo orario, si recherà immediatamente alla partenza della prova speciale. Il cronometrista incaricato trascriverà sul foglio della prova speciale l'ora prevista di partenza della prova speciale, che normalmente corrisponderà all'ora prevista di partenza per il settore successivo. Quindi darà la partenza secondo la procedura regolamentare specificata più oltre come da art. 19;

d) qualora esistesse una divergenza tra i due orari trascritti, farà fede l'ora di partenza della prova, salvo decisione contraria del Collegio dei Commissari Sportivi o del Giudice Unico.

18.8 Esclusione dalla gara (tempo massimo)

È vietato, pena l'esclusione dalla gara, effettuare il passaggio dei controlli in una sequenza diversa da quella prevista, entrare nella zona di controllo da una direzione diversa da quella prevista dall'itinerario del Rally, ritornare o rientrare nella zona di controllo una volta che la tabella di marcia sia già stata vistata a quel controllo.

18.8.1 Tutti i ritardi superiori a 15' sul tempo imposto tra due controlli orari od un ritardo totale di oltre 30' (15' per i rallies nazionali) alla fine di ogni sezione e/o tappa, oppure un ritardo totale nell'insieme del rally di più di 30', comporteranno l'esclusione dell'equipaggio da parte del Direttore di Gara. Nel calcolo descritto precedentemente, deve essere considerato il ritardo reale e non la penalità applicata di 10" per minuto.

18.8.2 L'anticipo sull'ora teorica di transito non potrà in ogni caso ridurre il ritardo da computare per una eventuale esclusione. Le penalizzazioni per il transito in anticipo ai controlli orari non saranno mai prese in considerazione per il calcolo del tempo massimo comportante l'esclusione.

Esempi:

Settore A: partenza ore 12.00 - tempo imposto 1h00 - transito ore 13.10

Penalizzazione per il ritardo: 10 x 10 secondi = 1'40"

Ritardo conteggiato per il tempo massimo: 10'

Settore B: tempo imposto 1h30 - transito ore 14.20

Penalizzazione per anticipo: 20'

Ritardo totale conteggiato per il tempo massimo: 10' (nessuno aggravio)

Settore C: tempo imposto 2h00 - transito ore 16.30

Nuova penalizzazione per il ritardo: 10 x 10 secondi = 1'40"

Ritardo conteggiato per il tempo massimo: altri 10'

Totale settori A + B + C

Penalizzazioni totali (per ritardo e anticipo): 1'40" + 20' + 1'40" = 23'20"

Ritardo totale conteggiato per il tempo massimo: 10' + 10' = 20'

18.8.3 Il tempo massimo potrà essere aumentato in ogni momento con decisione dei Commissari Sportivi o del Giudice Unico su proposta del Direttore di Gara. Gli equipaggi ne saranno informati nel più breve tempo possibile.

18.8.4 L'esclusione per superamento del tempo massimo deve essere pronunciata solo al termine di una sezione o di una tappa.

18.8.5 Nelle gare che si svolgono in più giornate suddivise tra loro da un riordino notturno di almeno 6 ore è consentita una nuova partenza all'equipaggio escluso per aver superato il tempo massimo, seguendo le disposizioni previste dall'art. 7.6.

18.9 Controlli di riordino

18.9.1 Sul percorso saranno previste delle zone di riordino. I loro controlli di entrata e di uscita saranno sottoposti alle norme generali che regolano gli altri posti di controllo, come da art. 18.

18.9.2 Lo scopo dei riordini è di ridurre gli intervalli più o meno lunghi eventualmente creati tra le vetture partecipanti a seguito di ritardi e/o ritiri. Dovrà perciò essere considerata l'ora di partenza del riordino e non la durata dello stesso.

Esempio:

- a) 120 vetture alla partenza del rally - riordino di 4 ore-ora di partenza del riordino: 12h01
- b) Ora teorica di arrivo della vettura n° 1 al riordino: 8h01
Ora teorica di arrivo della vettura n° 120 al riordino: 10h00
- c) Ora di transito della vettura n° 1 al riordino: 8h45
Ora di transito della vettura n° 120 al riordino: 11h50
(60 vetture si sono ritirate in questa parte del rally).
- d) Ora di partenza della vettura n° 1: 12h01
Ora di partenza della vettura n° 120: 13h00
Pertanto, la durata della sosta sarà stata rispettivamente:
- per la vettura n° 1: 3h16'
- per la vettura n° 120: 1h10'

18.9.3 Al loro arrivo ai controlli di riordino, gli equipaggi consegneranno al Commissario incaricato la loro tabella di marcia. Gli equipaggi riceveranno dagli Ufficiali di Gara addetti al Controllo Orario di ingresso una nuova tabella di marcia con l'annotazione dell'ora teorica di transito al C.O. di uscita dal Parco Riordino.

Essi dovranno quindi portare immediatamente la loro vettura nel parco chiuso, come previsto all'art. 20, e dovranno spegnere obbligatoriamente il motore.

Gli Ufficiali di Gara addetti al Controllo Orario di uscita faranno annotare nella tabella di marcia l'orario effettivo della "Nuova Partenza".

Quando un riordino non supera i 15 minuti, gli equipaggi possono rimanere in questo riordino.

18.9.4 Con esclusione delle gare valevoli per il CIR, dopo un riordino nel corso di una tappa, le vetture potranno ripartire nell'ordine in cui erano partite nella sezione precedente o, nel caso in cui i tempi di riordino lo permettano, nell'ordine della classifica non ufficiale di quel momento. Per fare ripartire le vetture nell'ordine della classifica non ufficiale occorre che i tempi del riordino siano tali da permettere l'applicazione di quanto sopra a tutte le vetture in gara e che sia stato completato almeno il 10% della distanza totale delle prove speciali.

18.9.5 L'uscita dal riordino è considerata come nuova partenza e come tale soggetta, in quanto applicabili, alle disposizioni dell'art. 16, in particolare dell'art. 16.3.

18.9.6 In ogni rally è obbligatorio effettuare almeno un riordino di durata minima di 30' o più riordini ciascuno dei quali di durata minima di 20'. Se il rally è articolato in tre giorni, è obbligatorio effettuare almeno un riordino per giorno di durata non inferiore a 20'.

I riordini devono essere previsti immediatamente prima dei parchi di assistenza.

18.9.7 Per ogni equipaggio il tempo di permanenza in riordino non deve in ogni caso essere inferiore a 3'.

19. PROVE SPECIALI

19.1 In tutti i Rallies il cronometraggio sarà effettuato al decimo di secondo.

19.2 Durante le prove speciali i membri dell'equipaggio dovranno obbligatoriamente:

- indossare un casco di tipo omologato allacciato come previsto dalla NS 8.
- Indossare un abbigliamento di protezione omologato come previsto dalla NS 8.

Il secondo conduttore è esentato dall'obbligo di calzare i guanti.

- Indossare il dispositivo di ritenzione della testa.
- Allacciare compiutamente le cinture di sicurezza.

L'Organizzatore dovrà prevedere, fra il CO e lo Start PS l'effettuazione del sommario controllo visivo dell'adozione, da parte degli equipaggi, dei dispositivi di sicurezza. Il personale addetto al controllo sarà riconoscibile mediante una fascia rossa al braccio, recante la dicitura safety/sicurezza. (Il controllo potrà essere ripetuto anche allo STOP della Prova Speciale)

Qualora uno o più dei predetti requisiti di sicurezza siano mancanti o non siano indossati correttamente, l'equipaggio non sarà autorizzato a prendere la partenza della PS fino a quando gli eventuali requisiti mancanti non saranno correttamente ripristinati.

Per ogni equipaggio viene fissato un ritardo massimo di 5 minuti sul proprio orario di partenza nella PS, per ripristinare i requisiti di sicurezza mancanti o non indossati correttamente. Il ritardo verrà penalizzato ai sensi dell'articolo 19.7.

Il superamento di tale ritardo comporterà la non ammissione alla partenza della prova speciale.

La decisione dovrà essere presa dal Direttore di Gara, su segnalazione dell'addetto al controllo, il quale terrà ferma la vettura in attesa della decisione del Direttore di Gara

Quanto sopra non esclude eventuali ulteriori sanzioni da parte del Collegio dei Commissari Sportivi o del Giudice Unico.

Gli organizzatori dovranno prevedere, tra il CO e lo start PS un Ufficiale di Gara, riconoscibile da un bracciale rosso, preposto a verificare il rispetto di quanto sopra.

Lo stesso tipo di controllo potrà essere ripetuto anche allo STOP della Prova Speciale.

19.3 È vietato alle vetture partecipanti percorrere le prove speciali in senso inverso a quello di gara, pena l'esclusione pronunciata dai Commissari Sportivi o dal Giudice Unico.

19.4 La partenza verrà data con vettura ferma sulla linea di partenza. Ogni vettura impossibilitata a prendere il via entro 20" dal segnale di partenza sarà esclusa ed immediatamente rimossa in una posizione sicura.

19.5 Le partenze delle prove speciali saranno date come segue:

19.5.1 Quando la vettura con l'equipaggio a bordo si arresterà davanti al controllo di partenza, il cronometrista registrerà sul foglio della prova l'orario previsto per la partenza, in ore e minuti. Restituirà quindi la tabella di marcia ad un componente dell'equipaggio ed annuncerà a voce alta i 30", 15", e 10" e gli ultimi 5" uno ad uno.

In alternativa, tale metodo può essere sostituito da un sistema elettronico automatico, che evidenzia i secondi mancanti e sia chiaramente visibile agli equipaggi sulla linea di partenza. Questo sistema può essere elettronicamente accoppiato ad un sistema di controllo automatico capace di registrare ogni situazione di partenza anticipata. Questo sistema può anche essere sincronizzato con un sistema di luci che nel caso deve essere descritto e specificato nel suo funzionamento nel regolamento particolare.

In questo caso deve obbligatoriamente essere usata la seguente procedura: luce rossa quando mancano 10", luce gialla quando mancano 5", luce verde come segnale di partenza; la luce verde deve restare accesa per 20", corrispondente al tempo massimo valido per partire.

19.5.2 Trascorsi gli ultimi 5", verrà dato il segnale di partenza e la vettura dovrà partire immediatamente.

19.6 L'ora di partenza prevista per una prova speciale (ed indicata sulla tabella di marcia) potrà essere modificata dal Commissario incaricato solamente per motivi di forza maggiore.

19.7 In caso di partenza ritardata per motivo ascrivibile all'equipaggio, il Commissario incaricato trascriverà un nuovo orario di partenza, e la penalità sarà di un minuto per minuto o frazione di minuto di ritardo.

19.8 Una falsa partenza, in particolare una partenza eseguita prima che il cronometrista abbia dato il segnale di partenza, verrà penalizzata come segue:

- a) 1ª infrazione: 10 secondi
- b) 2ª infrazione: 1 minuto
- c) 3ª infrazione: 3 minuti
- d) ulteriori infrazioni: penalità a discrezione dei Commissari Sportivi o del Giudice Unico

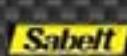
Queste penalizzazioni non escluderanno comunque più gravi provvedimenti che i Commissari Sportivi o il Giudice Unico potranno prendere qualora lo ritengano necessario.

La penalità per falsa partenza deve essere comunicata all'equipaggio interessato non appena possibile ad uno dei controlli orari successivi.

COMPETITION MARKET

Competition market
Autodromo Nazionale
Via vedano 5, Monza, 20900,(MB)
tel +39 039 322486
fax +39 039 2497788
info@competitionmarket.com

Motorsport Equipment - Helmets and Racewear



www.competitionmarket.com



19.9 L'arrivo delle prove speciali sarà lanciato, essendo proibita, sotto pena di esclusione, la fermata tra il cartello giallo di preavviso ed il cartello "STOP". Il rilevamento del tempo sarà effettuato sulla linea di arrivo, con apparecchi muniti obbligatoriamente di stampante, sdoppiati anche con apparecchi di cronometraggio manuale senza obbligo di stampante. All'arrivo delle prove speciali i cronometristi devono posizionarsi sulla linea di cronometraggio segnalata dal cartello su fondo rosso con bandiera a scacchi.

19.10 Agli equipaggi che, alla partenza di una prova speciale, si rifiutassero di partire all'orario e nell'ordine stabiliti, sarà inflitta dai Commissari Sportivi o dal Giudice Unico, su proposta del Direttore di Gara, una penalità minima di 10', con possibilità di arrivare fino all'esclusione qualora il Direttore di Gara così richieda, indipendentemente dal fatto che la prova speciale venga o non venga disputata.

19.11 L'equipaggio dovrà fermarsi al punto STOP segnalato con un cartello rosso "STOP" per far trascrivere sul foglio della prova speciale il suo orario di arrivo espresso in ore, minuti, secondi e decimi di secondo. Se i cronometristi non potessero comunicare immediatamente l'ora esatta di transito ai Commissari, questi apporranno sulla tabella di marcia solamente il loro visto e la trascrizione del tempo sarà effettuata alla successiva neutralizzazione od al successivo riordino.

19.12 Qualora per colpa dell'equipaggio non fosse possibile annotare il tempo, saranno applicate le seguenti penalità:

- alla partenza: esclusione
- all'arrivo, stop: penalità di 5'.

19.13 I tempi realizzati dall'equipaggio in ogni prova speciale, espressi in ore, minuti, secondi e decimi di secondo saranno aggiunti alle loro penalizzazioni espresse in tempo.

19.14 Durante una prova speciale l'assistenza è proibita.

Qualsiasi infrazione a tale norma potrà comportare l'esclusione del concorrente su decisione dei Commissari Sportivi o del Giudice Unico. Tale decisione può essere pronunciata solo alla fine di una sezione o di una tappa.

19.15 Interruzione di una Prova Speciale

19.15.1 In caso di interruzione momentanea o definitiva di una Prova Speciale, non importa per quale motivo, i Commissari Sportivi o il Giudice Unico potranno assegnare a ciascuno degli equipaggi coinvolti dall'interruzione un tempo che essi giudicheranno il più equo. Saranno compresi gli equipaggi che dovessero eventualmente partecipare con vetture fuori omologazione, storiche oppure Racing Start.

19.15.2 I tempi forfettari potranno essere assegnati anche se un solo equipaggio avrà potuto effettuare la prova in condizioni normali di gara.

19.15.3 Solo i Commissari Sportivi o il Giudice Unico possono applicare questa disposizione dopo aver ricevuto la segnalazione del Direttore di Gara con l'esposizione dei motivi che hanno determinato l'interruzione (o il ritardo).

I tempi assegnati saranno utilizzati per la compilazione della classifica delle PS interessate soltanto dopo la decisione dei Commissari Sportivi o del Giudice Unico.

19.15.4 Gli equipaggi totalmente o parzialmente responsabili dell'interruzione di una PS non beneficeranno in alcun caso della presente disposizione. Pertanto sarà loro assegnato il tempo effettivamente realizzato se tale tempo sarà superiore al tempo assegnato agli equipaggi non transitati a causa dell'interruzione.

Le disposizioni sull'interruzione delle PS possono essere applicate anche agli equipaggi che abbiano subito un ritardo a seguito del loro intervento per rimuovere un ostacolo in caso di ostruzione del percorso e/o per prestare soccorso in caso di incidente, e successivamente abbiano portato a termine la prova, anche se la stessa non sia stata definitivamente interrotta.

19.15.5 Agli equipaggi che avranno preso regolarmente la partenza della PS ma a causa dell'interruzione non avranno potuto portare a termine la prova speciale, il Direttore di Gara assegnerà un tempo per raggiungere, dal controllo stop, il controllo orario successivo. L'ora di partenza del nuovo settore, compreso tra il controllo stop ed il controllo orario successivo, sarà annotato sulla tabella di marcia al controllo stop.

19.15.6 Le prove parzialmente interrotte e non annullate ai sensi del precedente paragrafo, sono da considerarsi come validamente effettuate ai fini del conteggio dei minimi di validità.

19.16 Vetture apripista degli Organizzatori

Gli organizzatori devono predisporre due o tre vetture apripista numerate "00" e "0" oppure "000", "00" e "0". Queste vetture, che devono effettuare interamente il percorso di tutte le prove speciali del rally, devono essere equipaggiate con un faro rotante sul tetto e con una sirena.

A bordo delle vetture apripista devono prendere posto al massimo due persone.

"000" - Chi guida deve essere titolare o di una licenza di Conduttore o di Ufficiale di Gara o essere il Responsabile della Sicurezza (come da R.P.G.). Dopo l'entrata della "000" qualora prevista - o in ogni caso 60 minuti prima della partenza - il percorso sarà inaccessibile a qualunque vettura, ad eccezione di quella dell'Osservatore, del Delegato ACI/CSAI alla Sicurezza, degli apripista e dei Commissari Sportivi o del Giudice Unico in servizio autorizzati dal Direttore di Gara.

Chi sta al fianco del conduttore deve essere titolare o di licenza di Conduttore, di licenza di Operatore Radio o di licenza di Commissario Sportivo/Ufficiale di Gara.

"00" - All'interno della vettura "00" possono essere presenti: il titolare di licenza di Conduttore C/R o il Responsabile della Sicurezza (come da R.P.G.) o un Operatore Radio o un Commissario Sportivo/Ufficiale di Gara.

"0" - Chi guida deve essere titolare almeno di una licenza di conduttore C/R.

Chi sta al fianco del conduttore deve essere titolare o di licenza di conduttore C/R o di licenza di Operatore Radio.

Gli equipaggi delle vetture apripista dovranno avere una grande esperienza di rallies al fine di poter fornire alla Direzione di Gara tutte le indicazioni ed i commenti sulle condizioni del percorso.

Gli Organizzatori devono dotare le vetture apripista delle stesse coperture assicurative previste per le vetture dei concorrenti partecipanti alla gara.

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

Le vetture utilizzate per il servizio apripista devono essere di serie. Sono escluse le vetture Gran Turismo. Possono essere anche ammesse vetture gruppo N (escluse le super 2000) e vetture R (escluse le R4 - R5). In caso di vetture di gruppo N e R sarà obbligatorio utilizzare l'abbigliamento ignifugo e il casco unitamente al dispositivo di ritenzione della testa e relativi dispositivi di sicurezza.

19.17 Piano della sicurezza e ordine di servizio

Gli organizzatori devono predisporre un piano della sicurezza (integrato dall'ordine di servizio) conforme a quello pubblicato nell'Appendice IV. Il piano della sicurezza e l'ordine di servizio devono essere inviati ad ACI/CSAI prima dell'inizio della gara.

19.18 Sicurezza degli equipaggi

19.18.1 Ogni vettura concorrente dovrà avere a bordo un triangolo rosso riflettente che, in caso di arresto della vettura durante una prova speciale, dovrà essere collocato da un membro dell'equipaggio in un luogo visibile almeno 50 metri prima della vettura al fine di preavvertire i piloti delle vetture seguenti. Ogni equipaggio in difetto sarà soggetto all'imposizione di un'ammenda a discrezione dei Commissari Sportivi o del Giudice Unico.

19.18.2 In caso di incidente senza conseguenze che non richiede l'intervento del medico deve essere chiaramente mostrato agli equipaggi di almeno 3 vetture che seguono immediatamente ed all'elicottero di soccorso (se presente) il cartello OK di colore verde (formato A3 ripiegato in A4) fornito dall'Organizzatore e in dotazione della vettura, con applicato il numero di gara. Ogni equipaggio in difetto sarà soggetto all'imposizione di un'ammenda a discrezione dei Commissari Sportivi o del Giudice Unico (ed al deferimento al Giudice Sportivo).

In caso di incidente con conseguenze che richiedano l'intervento del medico deve essere esposto il relativo cartello di richiesta di soccorso medico ad almeno 3 vetture che seguono immediatamente.

19.18.3 Gli equipaggi che si ritirano devono segnalarlo alla Direzione di Gara nel più breve tempo possibile. Tranne il caso di forza maggiore, gli equipaggi che non hanno segnalato il loro ritiro sono passibili di ammenda su decisione dei Commissari Sportivi o del Giudice Unico.

19.18.4 È consigliabile avere a bordo un telefono cellulare. Gli equipaggi che ne avessero la disponibilità sono invitati di comunicarlo in sede di verifica.

20. PARCO CHIUSO

20.1 Condizioni generali

Durante il regime di parco chiuso è rigorosamente vietata, sotto pena di esclusione dalla gara, ogni forma di assistenza o riparazione o rifornimento. Le vetture sono in regime di parco chiuso:

- dal loro ingresso nei parchi partenza se previsti, di riordino o di fine di ciascuna tappa e fino alla partenza dagli stessi; dal loro ingresso in una zona di controllo e fino alla partenza dalla stessa, come da art. 18.1.3;
- dal loro arrivo alla fine del rally e fino allo scadere dei termini per la presentazione dei reclami (art. 23).

20.1.1 L'ingresso al parco chiuso è vietato a tutte le persone salvo gli ufficiali di gara aventi una funzione specifica.

20.1.2 Alla partenza del rally potrà essere previsto un parco chiuso di partenza dove le vetture dovranno essere condotte al massimo 4 ore prima della partenza.

20.1.3 Gli equipaggi possono entrare in parco chiuso 10' prima del loro orario di partenza.

Per lasciare un parco chiuso di partenza, di riordino o di fine tappa come da art. 20.1.1 gli equipaggi saranno autorizzati ad entrare 10' prima della loro ora di partenza. Nel caso che il riordino non duri più di 15' gli equipaggi potranno rimanere nel parco chiuso di riordino.

20.1.4 Solo gli ufficiali di gara e/o i membri dell'equipaggio potranno spingere una vettura in gara all'interno o all'ingresso o all'uscita di un parco chiuso di partenza, di un controllo orario o di un riordino.

20.1.5 Nelle zone dove vige il regime di parco chiuso le vetture devono ripartire con la batteria in dotazione o a spinta. Gli equipaggi non possono farle ripartire, sotto pena di esclusione, con una batteria ausiliaria esterna.

È tuttavia consentito spingere la vettura fuori dal parco chiuso (ved. 20.1.4) e quindi procedere al suo avviamento sostituendo la batteria in dotazione con quella di scorta (ved. 12.2.1). La batteria in dotazione alla vettura, dopo la sua sostituzione, deve essere posizionata, con le medesime garanzie di sicurezza a livello di fissaggio e di isolamento, nell'alloggiamento in cui si trovava posizionata la batteria di scorta.

20.2 Riparazioni in parco chiuso

20.2.1 Se i Commissari Tecnici constateranno che una vettura sia in uno stato incompatibile con la sicurezza di una normale circolazione stradale, detta vettura dovrà essere riparata alla presenza di un Commissario Tecnico.

In difetto la vettura non sarà autorizzata a proseguire.

20.2.2 In questo caso i minuti impiegati per la riparazione saranno considerati come minuti di ritardo, al fine di impedire all'equipaggio di evitare la relativa penalizzazione. La penalità sarà pari ad un minuto per ogni minuto o frazione di minuto impiegata. Allo stesso equipaggio verrà eventualmente assegnata una nuova ora di partenza dopo l'effettuazione della riparazione, nel caso questa abbia richiesto un tempo tale da oltrepassare l'orario precedentemente previsto per la partenza.

20.2.3 Come eccezione al regime di parco chiuso, e sotto il controllo di un Commissario autorizzato o di un Commissario Tecnico, è permesso agli equipaggi in parco chiuso, nei parchi partenza, nelle zone di riordino e nei parchi di fine tappa di sostituire il parabrezza od il lunotto posteriore con possibilità di aiuto esterno, fino a 3 persone del team.

20.2.4 Se per la sostituzione del parabrezza si rendesse necessario un sommario intervento su parti della carrozzeria e/o del roll-bar, sarà applicato l'art. 20.2.2.

20.2.5 Queste riparazioni dovranno essere completamente terminate prima dell'ora di partenza; in caso contrario, l'ulteriore tempo impiegato sarà penalizzato secondo quanto previsto dall'art. 20.2.2.

20.2.6 Una volta parcheggiata la vettura, l'equipaggio dovrà obbligatoriamente spegnere il motore e lasciare immediatamente il parco chiuso, nel quale non potrà più accedere (senza autorizzazione).

20.3 Ogni manovra e/o esibizione di sbandata controllata (déravage) nel parco chiuso di arrivo è vietata. L'infrazione a questa norma verrà sanzionata dai Commissari Sportivi o dal Giudice Unico a loro discrezione, nei casi più gravi potendo arrivare fino alla esclusione dalla gara.

20.4 La mancata o tardiva consegna delle vetture al Parco Chiuso oppure il loro allontanamento dallo stesso prima dell'autorizzazione del Direttore di Gara tramite gli Ufficiali di gara addetti, comporterà una sanzione che potrà arrivare fino all'esclusione dalla classifica, su decisione del Collegio dei Commissari Sportivi o del Giudice Unico.

21 CLASSIFICHE

21.1 Compilazione delle classifiche

Premessa: Gli Organizzatori dei Rallies valevoli per gli Challenge di zona dovranno trasmettere alla Segreteria Rallies - entro 24 ore dal termine della gara - gli elenchi dei verificati e le classifiche generali e di classe, possibilmente via mail ed in formato Excel.

a) Rallies e Ronde

Le classifiche (generale finale, di gruppo, di classe e speciali) sono ottenute sommando i tempi impiegati nelle prove speciali (e/o assegnati in applicazione del precedente articolo 19.16) alle penalità per i controlli orari nonché alle altre espresse in tempo.

La graduatoria segue l'ordine crescente dei tempi totali dei singoli equipaggi, espressi in ore, minuti primi, minuti secondi e decimi di secondo.

CRONO CAR SERVICE

CRONOMETRAGGIO TEMPI PER MANIFESTAZIONI MOTORISTICHE

Crono Car Service offre servizi di cronometraggio e rilevamento tempi per manifestazioni motoristiche.

Oltre ai servizi professionali di acquisizione ed elaborazione tempi offre molto di più...

- + Consulenza tecnica e organizzativa
- + Sopraluoghi tecnici per lo sviluppo del tracciato di gara
- + Studio e realizzazione road book e materiale promozionale (con stampa)
- + Assistenza nella richiesta di autorizzazioni amministrative e sportive
- + Coperture assicurative
- + Ufficiali di gara per la Direzione di Gara
- + Segreteria di manifestazione e segreteria organizzativa
- + Adetti stampa e speaker
- + Pagine web specifiche per classifiche e albo di gara on line

In più: il nostro personale è costituito per la maggior parte da Ufficiali di Gara, con una conoscenza approfondita della normativa sportiva.

Il personale è fornito di tutto il materiale logistico per poter operare nella propria postazione: l'organizzatore non dovrà più preoccuparsi della fornitura di materiale (tavoli, sedie, collegamenti...)



www.cronocarservice.com

In tutte le tipologie di Rallies ove siano ammesse le vetture Fuori Omologazione, le stesse oltre nelle classifiche di classe devono essere inserite anche nella classifica assoluta di gara, non prenderanno né toglieranno punti ai conduttori che partecipano con vetture moderne, (cioè saranno trasparenti ai fini dell'assegnazione dei punteggi);

- non concorreranno all'aggiudicazione dei vari titoli.

b) Altri rallies o ronde

- Nelle "serie nazionali" riconosciute da ACI/CSAI, il regolamento sportivo approvato potrà prevedere criteri diversi per la redazione delle classifiche finali.

21.2 Pubblicazione dei risultati

Durante il rally le classifiche dovranno essere pubblicate tenendo presenti le seguenti disposizioni:

- Classifiche non ufficiali: classifiche distribuite dalla Direzione di Gara durante una tappa.
- Classifiche parziali non ufficiali: classifiche pubblicate alla fine di una tappa.
- Classifiche finali ufficiali: classifiche pubblicate dalla Direzione di Gara alla fine del rally.
- Classifiche finali ufficiali: classifiche approvate dai Commissari Sportivi o dal Giudice Unico.
- Tutte le classifiche sono firmate dal Direttore di Gara e la classifica ufficiale definitiva è controfirmata dal Collegio dei Commissari Sportivi o dal Giudice Unico.

21.2.1 Le classifiche devono evidenziare i risultati delle prove speciali così come ogni altra penalità espressa in tempo.

21.2.2 La classifica è provvisoria dalla pubblicazione nell'albo ufficiale di gara e definitiva alla fine della manifestazione su decisione dei Commissari Sportivi o del Giudice Unico.

Nel caso di rallies su più tappe, per determinare l'ordine di partenza della tappa successiva possono essere pubblicate, nell'albo ufficiale di gara, classifiche parziali non ufficiali al termine di ciascuna tappa. In questo caso il regolamento particolare deve precisare le località e gli orari di esposizione.

Il compilatore delle classifiche è il Direttore di Gara o un suo incaricato.

21.2.4 È obbligatoria, con l'esposizione delle classifiche, l'esposizione dei tempi delle prove speciali, delle penalità ai controlli orari e delle eventuali altre penalità.

21.2.5 - Format e modalità di compilazione delle classifiche

Facendo riferimento all'art. 67 bis lettera H del Regolamento Nazionale Sportivo, le classifiche devono essere predisposte a cura del capo del Servizio di Cronometraggio sulla base dei dati ufficiali rilevati dai Cronometristi e/o forniti dai Giudici di merito secondo le prescrizioni del Regolamento Particolare di Gara.

La documentazione di gara prodotta del servizio di cronometraggio dovrà rispettare il format indicato dall'allegato (*indicare il numero dell'allegato*).

Fanno parte di tale documentazione:

- 1) Elenco concorrenti e conduttori iscritti
- 2) Elenco concorrenti e conduttori verificati (generale, gruppi, classi)
- 3) Classifiche delle prove speciali (generali)
- 4) Classifiche dopo le prove speciali (generali)
- 5) Classifica finale provvisoria (generale)
- 6) Classifiche definitive (generale, gruppi, classi, femminili, under 23, trofei promozionali approvati dalla C.S.A.I.)
- 7) Classifica per scuderie
- 8) Riepilogo delle penalità

Le classifiche devono essere esposte, sottoscritte dal Direttore di Gara e dal Capo servizio cronometraggio, nell'ora e nel luogo indicati dal Regolamento Particolare.

Le classifiche definitive, sottoscritte dal Direttore di Gara e dai Commissari Sportivi o dal Giudice Unico, faranno parte dell'incartamento di chiusura da inviare ad ACI/CSAI per l'omologazione dei risultati.

Il format dovrà contenere nella parte superiore solo il nominativo della gara, il luogo di svolgimento, la validità, il marchio ACI/CSAI, l'eventuale marchio del Campionato nazionale di riferimento, l'eventuale marchio della FIA ed uno spazio per il logo F.I.Cr. laddove tale servizio sia svolto dalla Federazione.

L'eventuale pubblicità dell'organizzatore dovrà essere posta esclusivamente nelle zone indicate dall'allegato (*indicare il numero dell'allegato*)

Inoltre, nel rispetto di quanto previsto all'art. 21 della N.S. 11, le classifiche dovranno contenere le seguenti indicazioni:

- 1) Numero di gara, nominativi dei due Conduttori (cognome e nome), nominativo del Concorrente
- 2) Nominativo della vettura utilizzata
- 3) Nominativo della Scuderia di appartenenza (solo se in possesso di regolare licenza ACI/CSAI in corso di validità)
- 4) Gruppo e Classe di appartenenza
- 5) Indicazione della posizione assoluta, di gruppo e di classe
- 6) Tempo complessivo delle prove speciali
- 7) Penalità riportate ai controlli orari
- 8) Penalità varie
- 9) Tempo totale
- 10) Distacco dal concorrente precedente
- 11) Equipaggi femminili (indicati con la lettera F)
- 12) Appartenenza alla classifica Under 23 (indicati con la lettera U)
- 13) Appartenenza ad un Trofeo promozionale (solo se approvato da ACI/CSAI)

Ad appartenenza di quanto sopra è necessario tenere presente:

- Nel caso di una nuova partenza di un equipaggio, dopo un ritiro nelle gare che si svolgono in più giornate, questi dovrà apparire nelle classifiche di prova speciale ed in quelle "dopo la prova speciale" (evidenziato da un asterisco accanto ai nomi dei conduttori) e nella classifica finale di gara a indicazione di avere percorso almeno il 70% del chilometraggio delle Prove Speciali previste nel RPG ed effettivamente disputate.
- È necessario indicare anche i conduttori ritirati, non classificati od esclusi specificando rispettivamente il numero della prova speciale o del controllo orario dove è avvenuto il ritiro, oppure la motivazione per non essere classificati e la norma relativa all'esclusione.
- I tempi assegnati agli equipaggi in applicazione dell'art. 19.16 della NS 1, dovranno essere evidenziati sulle classifiche "della prova speciale" mediante specifico carattere identificativo posto accanto al tempo stesso ed indicato in calce alle stampe.

Font: ARIAL

Logo Organizzatore		Descrizione gara Riga 1 Descrizione gara Riga 2		Logo Campionato		Altezza 4 cm																																																																		
<p style="text-align: center;">Classifica Finale</p> <p style="text-align: left;">Lunghezza Totale 22.100 km</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Pos.</th> <th>Cl.</th> <th>No.</th> <th>Equipaggio</th> <th>Comparto/veicolo/Scuderia</th> <th>Cl.ITA</th> <th>Tempo</th> <th>Pen.(C)</th> <th>Pen.(M)</th> <th>Tempo Totale</th> <th>Cl.ES</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>1</td> <td>201</td> <td>VERDI Paolo etc.</td> <td>Fiat Croma etc.</td> <td>10</td> <td>10'46.8</td> <td></td> <td></td> <td>10'46.8</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>NERI Antonio etc.</td> <td>Subaru Legacy etc etc</td> <td>10</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Fiat Croma</td> <td></td> <td>10</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>1</td> <td>202</td> <td>BIANCHI Marco etc.</td> <td>Subaru etc.</td> <td>10</td> <td>10'54.2</td> <td></td> <td></td> <td>10'54.2</td> <td>11</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>ROSSI Giovanni etc.</td> <td>Citroen DS3 Rally Team</td> <td>10</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>							Pos.	Cl.	No.	Equipaggio	Comparto/veicolo/Scuderia	Cl.ITA	Tempo	Pen.(C)	Pen.(M)	Tempo Totale	Cl.ES	1	1	201	VERDI Paolo etc.	Fiat Croma etc.	10	10'46.8			10'46.8					NERI Antonio etc.	Subaru Legacy etc etc	10									Fiat Croma		10						2	1	202	BIANCHI Marco etc.	Subaru etc.	10	10'54.2			10'54.2	11				ROSSI Giovanni etc.	Citroen DS3 Rally Team	10					
Pos.	Cl.	No.	Equipaggio	Comparto/veicolo/Scuderia	Cl.ITA	Tempo	Pen.(C)	Pen.(M)	Tempo Totale	Cl.ES																																																														
1	1	201	VERDI Paolo etc.	Fiat Croma etc.	10	10'46.8			10'46.8																																																															
			NERI Antonio etc.	Subaru Legacy etc etc	10																																																																			
			Fiat Croma		10																																																																			
2	1	202	BIANCHI Marco etc.	Subaru etc.	10	10'54.2			10'54.2	11																																																														
			ROSSI Giovanni etc.	Citroen DS3 Rally Team	10																																																																			
11012201 Luogo di svolgimento		Esperto Ora		D.S.C. - Cognome Nome		Direttore Gara - Cognome Nome		Altezza 4 cm																																																																
Sponsor Organizzatore				Sponsor Campionato																																																																				

22. EX-AEQUO NELLA CLASSIFICA FINALE DI UN RALLY

In caso di ex-aequo, la precedenza sarà data all'equipaggio che ha realizzato il miglior tempo nella prima prova speciale. Qualora l'ex-aequo permanesse, saranno presi in considerazione i tempi realizzati nella seconda prova speciale, nella terza e così di seguito fino all'ultima. Tale norma può essere applicata in ogni momento durante il rally.

Per risolvere i casi di ex-aequo saranno prese in considerazione solo le prove speciali regolarmente portate a termine da tutti gli equipaggi e per le quali non abbia trovato applicazione l'art. 19.16.

23. RECLAMI E APPELLI

23.1 Ogni reclamo dovrà essere presentato come stabilito dal RNS.

23.2 I reclami devono essere presentati entro 30' dall'affissione delle classifiche finali provvisorie. Trascorso tale termine, nessun ulteriore reclamo può essere accettato, anche se le eventuali verifiche tecniche dovessero protrarsi oltre tale termine. L'eventuale variazione della classifica può essere decisa solo sulla base delle risultanze delle verifiche tecniche post gara.

23.3 I concorrenti possono interporre appello contro le decisioni dei Commissari Sportivi o del Giudice Unico, conformemente a quanto stabilito dal RNS.

24. PREMI

24.1 Premi in denaro

I premi in denaro:

- sono facoltativi nei Rallies di Campionato Italiano e di Trofeo e nei Rallies Internazionali non titolati. Se previsti, sono al lordo delle ritenute di legge. Nel caso in cui siano previsti, l'Organizzatore potrà prevedere un aumento delle tasse di iscrizione per un valore non superiore al 10% degli importi indicati nella N.S. 2, Art. 3.1;
- non sono ammessi negli altri Rallies.

24.2 Premi d'onore: dotazione minima

I premi d'onore, almeno due per equipaggio, devono essere di valore congruo. Essi devono essere previsti come minimo per gli equipaggi classificati nei primi posti:

- Campionato Italiano Rally e Trofeo Rally (Asfalto e Terra): premi almeno ai primi tre della classifica generale e di quella di gruppo, di classe e speciali (se previste).
- Tutti gli altri rallies: premi almeno ai primi dieci della classifica generale e ai primi tre di quella di classe.
- Ai primi tre classificati di ogni classe della Racing Start

Nelle classi con meno di 4 (quattro) vetture verificate i premi sono facoltativi.

Nelle classi con più di 20 vetture verificate è raccomandato di prevedere premi d'onore almeno fino alla 5ª posizione di classifica.

Nei rallies valevoli per il Campionato Italiano, per il Trofeo Rallies (Asfalto e Terra) e per le Finali di Coppa Italia, la premiazione di almeno i primi tre equipaggi deve essere fatta sul podio immediatamente dopo l'arrivo. Questa procedura di premiazione è vivamente raccomandata negli altri Rallies.

Al termine della premiazione delle gare valevoli per il Campionato Italiano, per il Trofeo Rallies (Asfalto e Terra) e per la Finale di Coppa Italia, i primi tre equipaggi della classifica generale sono obbligati a presentarsi in sala stampa per presenziare alla conferenza stampa di fine gara. La mancata partecipazione comporterà un'ammenda di 2.583 Euro.

25. PILOTI PRIORITARI

25.1 Ai fini dell'assegnazione dei numeri di gara e dell'ordine di partenza sono stabiliti i seguenti elenchi prioritari riservati ai primi conduttori:

- 1° elenco piloti Rallies Internazionali;
- 2° elenco piloti Rallies Internazionali;

25.2 Tutte le priorità FIA e ACI/CSAI decadono, gara per gara, in caso di utilizzazione di vetture appartenenti alle seguenti classi: N0 - N1 - N2 - N3 - A0 - A5 - A6 - R1A, R1B - FGT - Racing Start o con vetture di fuori omologazione.

Sono esclusi dalla presente disposizione i conduttori che partecipano, nell'ambito della classe A6, con vetture Super 1600 e varianti Kit 1600 cc.

25.3 Inserimento dei conduttori negli elenchi prioritari

L'inserimento negli elenchi prioritari sarà disposto d'ufficio o su richiesta ed ha validità per un anno.

Le priorità non sono cumulabili tra di loro.

Al conduttore che avrà maturato il diritto a più di una priorità sarà riconosciuta soltanto quella di ordine superiore.

L'inserimento d'ufficio in seguito ai risultati conseguiti nelle gare all'estero (vedi successivo Art. 25.4.2) sarà disposto a condizione che i conduttori interessati comunichino alla Commissione Rallies, documentandoli, i risultati stessi.

25.4 Inserimento d'ufficio (all'inizio dell'anno)

25.4.1 I piloti che escono dalla priorità FIA sono assegnati al 1° elenco prioritario ACI/CSAI Rallies internazionali. Quelli che escono dal 1° elenco internazionale ACI/CSAI sono assegnati nel 2° elenco prioritario ACI/CSAI Rallies internazionali. Il vincitore del Supercorso della Scuola Federale ACI/CSAI avrà diritto ad essere inserito nel 2° elenco prioritario ACI/CSAI.

25.4.2 Classifiche finali dei Campionati, Trofei e Coppe dell'anno precedente:

	1° elenco Internazionale	2° elenco Internazionale
- Campionato del Mondo	1° - 10°	11° - 20°
- Campionato Mondo WRC2/WRC3	1° - 3°	4° - 6°
- Campionato d'Europa e Coppa Reg. Camp. Eur.	1° - 6°	7° - 10°
- Campionato Italiano Rallies Assoluto	1° - 6°	7° - 10°
- Campionato Italiano Rallies Produzione	1°	2° - 3°
- Campionato Italiano Rallies Junior	1°	2° - 3°
- Trofeo (Asfalto e Terra)	1° - 3°	4° - 6°
- Coppa Italia	-	1° - 3°
- Challenge Italia Ronde Asfalto	-	1° - 3°
- Challenge Rallies Naz. di zona	-	1°

25.4.3 Classifiche generali di gara dell'anno precedente

	1° elenco Internazionale	2° elenco Internazionale
- Campionato del Mondo	1° - 6°	7° - 10°
- Campionato Europa	1°	2° - 3°
- Coppa Reg. Camp. Eur.	1°	2° - 3°
- Campionato italiano Rallies Assoluto	1°	2° - 3°
- Trofeo Rallies (Asfalto e Terra)	-	1°
- Rallies Int. non titolati (requisito minimo: due vittorie)	-	1°

25.5 Inserimento su richiesta e/o con valutazione discrezionale di ACI/CSAI

25.5.1 All'inizio dell'anno

Una Casa automobilistica o, in sostituzione, il Team che la rappresenta ufficialmente può chiedere, nello stesso anno, per il tramite di ANFIA o di UNRAE, un numero massimo di due priorità a favore dei propri conduttori. ACI/CSAI, con valutazione discrezionale, potrà assegnare la priorità del 2° elenco internazionale. Per ogni Casa automobilistica sarà riconosciuto un solo Team ufficiale che la stessa potrà dichiarare nel corso dell'anno.

25.5.2 Nel corso dell'anno

A partire dal 1° luglio, i conduttori che nel corso dell'anno otterranno i risultati di cui al precedente Art. 25.4.3 potranno chiedere l'inserimento anticipato negli elenchi prioritari, con validità dal giorno della richiesta, fermo restando quanto previsto al successivo Art. 25.7. Ogni conduttore potrà beneficiare, nel corso dell'anno, di un solo inserimento o passaggio di elenco.

25.6 Casi particolari

- a) I conduttori che siano stati compresi, negli ultimi tre anni, negli elenchi prioritari FIA o nel primo elenco Internazionale ACI/CSAI potranno essere inseriti, su richiesta e con valutazione discrezionale della Commissione, nel 2° elenco prioritario Rallies Internazionali. Nella richiesta devono essere indicati la priorità scaduta e l'anno di riferimento.
- b) Per non alterarne il regolare svolgimento, ACI/CSAI potrà in ogni momento assegnare, anche in assenza di una specifica richiesta, la priorità ritenuta più opportuna ai conduttori che venissero a trovarsi nei Campionati CIR, TR e Challenge Terra in una posizione di classifica provvisoria tale da consentire loro di avere, con la priorità, le medesime possibilità di successo, nella classifica finale, di altri conduttori già titolari di priorità.

25.7 Le domande di priorità comunque presentate nel corso dell'anno devono pervenire ad ACI/CSAI entro il termine di chiusura delle iscrizioni della gara di riferimento. Se concessa, la priorità ha validità nei Rallies in cui la chiusura delle iscrizioni è successiva alla data di arrivo della domanda.

25.8 Cancellazione dagli elenchi prioritari

La cancellazione avviene d'ufficio a fine anno se non si sono verificate le condizioni necessarie per il mantenimento delle priorità.

La cancellazione può anche avvenire su richiesta dell'interessato nel corso dell'anno, a condizione che il richiedente faccia pervenire la richiesta entro la chiusura delle iscrizioni della prima gara di Campionato Italiano.

26. INTERRUZIONE DI UN RALLY - PUNTEGGI

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

26.2 Se al momento dell'interruzione la lunghezza delle prove speciali portate a termine è inferiore al 30% della lunghezza minima complessiva delle prove speciali prevista nell'art. 2.2.6 per la tipologia alla quale appartiene il rally, il rally stesso è da considerarsi annullato.

Se la lunghezza delle prove speciali portate a termine è compresa tra il 30% ed il 60% della lunghezza minima complessiva delle prove previste nell'art. 2.2.6 per la tipologia alla quale appartiene il rally, il rally stesso è considerato valido, ma i punteggi relativi al titolo Nazionale per il quale è valevole, sono ridotti del 50%.

26.3 Se invece al momento dell'interruzione la lunghezza delle prove speciali portate a termine è superiore al 60% della lunghezza minima complessiva delle prove speciali prevista nell'art. 2.2.6 per la tipologia alla quale appartiene il rally, il rally stesso è considerato come ultimato e valido, quindi, a tutti gli effetti.

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

27. ISPEZIONI

27.1 I Rallies saranno valutati, al termine della stagione sportiva, in base:

- a) ai rapporti degli Osservatori inviati da ACI/CSAI;
- b) al giudizio della Commissione Rallies.

27.2 L'obbligo dell'ispezione sussiste per tutti i Rallies valevoli per un titolo nazionale. In questi Rallies le ispezioni saranno disposte d'ufficio.

Per i Rallies non titolati che gli Organizzatori intendono candidare per un titolo nazionale, le ispezioni devono essere richieste entro il mese di febbraio dell'anno in cui si svolge il Rally. Indipendentemente dalla richiesta degli Organizzatori, la Commissione Rally ha comunque facoltà discrezionale di disporre ispezioni.

27.3 Per le gare che dovessero ancora svolgersi al momento della formulazione delle proposte per l'assegnazione delle validità nazionali, la Commissione terrà conto dei rapporti ispettivi delle gare svolte nell'anno precedente.

27.4 Qualora l'Organizzatore non rispettasse il regolamento approvato e/o le disposizioni di cui alla presente NS 11 e suoi annessi, o comunque il rapporto ispettivo fosse oltremodo sfavorevole, ACI/CSAI potrà non concedere la validità per l'anno successivo.

27.5 Se nel corso del rally, l'Osservatore rilevasse consistenti condizioni di insicurezza per il pubblico e/o per gli equipaggi, la manifestazione potrà essere cancellata dal Calendario dell'anno successivo.

27.6 La Commissione Rallies può intervenire sui punteggi dei rapporti ispettivi, aumentandoli o diminuendoli di 3 punti.

28. CALENDARIO

28.1 Condizioni particolari per l'iscrizione a Calendario

Un Rally alla prima edizione non può essere valevole per alcun Campionato, Trofeo o Coppa.

Per essere iscritto nel Calendario Internazionale, un Rallies deve avere un'anzianità nazionale di almeno 2 anni oppure essere titolare di una validità ACI/CSAI.

Le Ronde e i RallyDue potranno essere organizzati esclusivamente nei mesi di gennaio, febbraio, marzo, agosto, novembre e dicembre. Potranno essere utilizzati i giorni limitrofi (ad esempio l'ultimo fine settimana di marzo o il primo di agosto).

Viene istituito il nuovo Italia Challenge Ronde ACI/CSAI 2013 limitatamente alle gare su fondo asfalto.

Viene ripristinato il Challenge Ronde ACI/CSAI 2013 limitatamente alle gare su fondo sterrato.

Le iscrizioni delle gare a calendario come prima edizione e/o delle gare annullate nell'anno precedente saranno discusse ed eventualmente accettate solo dopo la stesura definitiva e la relativa approvazione del calendario, compatibilmente alla residua disponibilità di date.



Via San Donato, 186
 Z.I. S. Agostino - 51100 Pistoia
 Tel. 0573 935194 - Fax 0573 933056
 pistoiacorse@pistoiacorse.com - www.pistoiacorse.com

info@nero.grafite.net



Automobile Club Pistoia

brupalane S.R.L.
 TRASFORMAZIONE MATERIE PRIME TESSILI

VILLA CAPPUGI
 Centro Congressi, Club & Pagine

EMPORIO DEL CARRELLO



FIAB ACCESSORI PER PELLETTERIE
 S.N.C.
 SESTO FIORENTINO (FI) - tel. 055.4210172

Le gare che dovessero essere escluse dal calendario per indisponibilità di date, entreranno in una lista di attesa e saranno prese in considerazione, secondo la tipologia, qualora non venissero disputate gare già regolarmente a calendario.

Ogni Organizzatore, qualunque sia il numero di gare che intende iscrivere a calendario nell'ambito della stessa regione/zona, ne deve indicare un massimo di 2, che avranno la precedenza nella definizione del calendario regionale o di zona.

Le eventuali altre gare iscritte dal medesimo Organizzatore saranno prese in considerazione successivamente, compatibilmente alle disponibilità di date.

28.2 Intervalli temporali tra due rallies successivi

Il Calendario Nazionale deve prevedere il seguente intervallo di tempo minimo tra le partenze di due rallies successivi:

28.2.1 Rallies e ronde titolati

- tra i rallies di Campionato Italiano Rallies: 21 giorni;
- tra i rallies di Trofeo Rallies Asfalto: 21 giorni;
- tra i rallies di Trofeo Rallies Terra: 14 giorni;
- tra i rallies di Challenge Rallies Nazionali valevoli per la stessa zona: 14 giorni;
- tra le ronde del Challenge Italia Ronde Asfalto valevoli per la stessa zona: 14 giorni.

28.2.2 Tutti i Rallies

Fermo restando quanto previsto nel precedente art. 28.2.1, l'intervallo di tempo minimo tra due rallies deve essere di 30 giorni se si svolgono nella stessa provincia, di 14 giorni se si svolgono nella stessa regione o comunque nella stessa zona, o in province limitrofe anche se appartenenti a Zone diverse.

28.2.3 Non sono ammesse concomitanze di data tra i rallies di Campionato Italiano di Trofeo Rallies (Asfalto e Terra) e di Coppa Italia e di finale Italia Ronde Asfalto.

28.2.4 ACI/CSAI, sentiti il Delegato Regionale e gli Organizzatori interessati, potrà concedere delle deroghe sugli intervalli temporali minimi tra i vari rallies.

28.3 Se un rally, pur mantenendo la denominazione originaria cambia l'organizzatore, può perdere, con valutazione discrezionale di ACI/CSAI, i diritti acquisiti in ordine ai titoli nazionali o di zona.

Un rally che cambi denominazione e/o percorso, può conservare o cambiare la validità, con valutazione discrezionale della Giunta Sportiva di ACI/CSAI, sentita la Commissione Rallies, a condizione che l'Organizzatore resti lo stesso.

Limitatamente alle gare non titolate, nel corso dell'anno saranno autorizzati cambiamenti di tipologia.

Lo stesso Rally non potrà essere organizzato due volte nello stesso anno.

28.4 Qualora un rally titolato venga rinviato dall'organizzatore ad altra data rispetto a quella approvata nel Calendario definitivo, perderà il titolo per l'anno in corso (salvo casi di forza maggiore) mentre per l'anno immediatamente successivo potrà conservare la propria titolazione ed eventualmente il medesimo coefficiente qualora il rapporto ispettivo sia stato favorevole.

28.5 Se un rally titolato non viene effettuato e l'organizzatore lo iscrive nuovamente a Calendario per l'anno seguente, il mantenimento o meno della validità sarà deciso dalla FIA (se il rally è valevole per un titolo FIA) o da ACI/CSAI (se il Rally è valevole per un titolo ACI/CSAI).

28.6 Se un Rally rinuncia alla propria validità potrà riacquistare la validità alla quale ha rinunciato soltanto dopo tre anni di effettiva organizzazione.

28.7 La Commissione Rallies ha la facoltà di esprimere parere negativo avverso l'iscrizione di una gara a Calendario per ragioni di sicurezza o per gravi precedenti. Il parere negativo sarà dovuto nel caso dei rallies che, benché iscritti, non sono stati organizzati negli ultimi due anni e dei rallies iscritti per la prima volta nell'anno precedente e non organizzati.

28.8 ACI/CSAI, sentito il Delegato Regionale, si riserva di non accettare, nelle regioni e/o province che indicherà anno per anno, nuove iscrizioni di gare dopo l'approvazione del Calendario.

28.9 Nel caso in cui un organizzatore intenda iscrivere una gara annullata nell'anno precedente, l'iscrizione sarà subordinata al pagamento di euro 3000 a titolo di penale, oltre all'importo della tassa di iscrizione. Sono fatti salvi i casi di forza maggiore documentati e riconosciuti da ACI/CSAI.

28.10 In sede di discussione e approvazione annuale del Calendario avranno precedenza, nell'ordine, le seguenti tipologie di rallies:

- Rallies valevoli per un Campionato FIA;
- Rallies valevoli per il Campionato Italiano;
- Rallies valevoli per il Trofeo Rallies (Asfalto e Terra);
- Finali di Coppa Italia;
- Challenge Rallies Nazionali;
- Finale Challenge Italia Ronde Asfalto;
- Challenge Italia Ronde Asfalto di Zona;
- Rallies internazionali non titolati;
- Rallies nazionali non titolati;
- tutti i Rallies alla prima edizione.

Prima di discutere le date di una serie, dovranno essere definite tutte le date della serie precedente.

APPENDICE I

CARTELLI DI SEGNALAZIONE STANDARD

Tipo di Controllo	ZONA DI CONTROLLO (diametro cartelli circa 70 cm)		
Direzione			
	CARTELLI GIALLI Inizio Zona Controllo	CARTELLI ROSSI Vettura ferma (a parte Fine PS)	CARTELLI BEIGE Fine Zona Controllo
CONTROLLO A TIMBRO	← 25 mt minimo →	← 25 mt →	
CONTROLLO ORARIO (CO)	← 25 mt minimo →	← 25 mt →	
CO ENTRATA Parco Assistenza	← 5 mt →	← 5 mt →	
CO USCITA Parco Assistenza	← 5 mt →	← 5 mt → <small>Anche nel caso di Marcatura Pneumatici e / o Zona Rifornamento</small>	
CO e START Prova Speciale	← 25 mt minimo →	← 50-200 mt → CO	← 25 mt → START PS
FINE Prova Speciale	← 100 mt → PREAVVISO	← 100-300 mt → FINE PS LANCIATO	← 25 mt → CONTROLLO STOP

Tipo di Controllo	ALTRI CONTROLLI (diametro cartelli circa 70 cm)		
	Simbolo Nero (1) e Bianco (2) su sfondo GIALLO	Simbolo Nero (1) e Bianco (2) su sfondo BLU	CARTELLI BEIGE Fine Zona Controllo
MARCATURA PNEUMATICI (1)		Un solo tipo di cartello per entrata e uscita	
ZONA RIFORMIMENTO (1)		Un solo tipo di cartello per entrata e uscita	
PUNTO INTERMEDIO RADIO (1)	← 100 mt → PREAVVISO	INTERMEDIO RADIO	
PUNTO INTERMEDIO MEDICO (2)	← 100 mt → PREAVVISO	INTERMEDIO MEDICO	

APPENDICE II

ADDETTO ALLE RELAZIONI CON I CONCORRENTI

È obbligatorio in tutti i rallies

Compiti principali

Fornire informazioni ai concorrenti e svolgere un ruolo di mediazione in ogni momento.

In tutti i rallies valevoli per un titolo nazionale gli organizzatori hanno l'obbligo di prevedere almeno un addetto alle relazioni con i concorrenti. Questo ruolo deve essere ricoperto da un titolare di licenza Ufficiale di gara. L'addetto alle relazioni con i concorrenti può assistere alle riunioni dei Commissari Sportivi o del Giudice Unico, al fine di tenersi informato sulle eventuali decisioni prese.

L'addetto alle relazioni con i concorrenti deve essere facilmente identificabile dai concorrenti. A tale fine è consigliabile che:

- 1) indossi un contrassegno od una pettorina entrambi molto visibili;
- 2) sia presentato ai concorrenti nel corso della riunione antegara (se effettuata);
- 3) la sua foto sia pubblicata nel regolamento particolare di gara o in una circolare informativa.

Presenza durante il Rally

Sull'albo Ufficiale di Gara dovrà essere esposto un tabulato con l'indicazione dei luoghi ed orari di presenza dell'addetto alle relazioni con i concorrenti. In particolare sarà presente:

- alle verifiche sportive e tecniche;
- presso la segreteria della manifestazione;
- alla partenza della gara;
- ai parchi di riordino;
- ai parchi chiusi di fine sezione e tappa;
- in prossimità del parco chiuso all'arrivo finale (secondo le possibilità concesse dal programma del rally).

Funzioni

- Rispondere a tutte le domande o questioni poste dai concorrenti il più dettagliatamente possibile;
 - dare tutte le informazioni possibili in relazione al regolamento particolare di gara, allo svolgimento del rally e alle classifiche;
 - evitare di trasmettere ai Commissari Sportivi o al Giudice Unico tutte le richieste che possano trovare una soluzione soddisfacente (nell'ambito del regolamento) attraverso una semplice spiegazione, per esempio chiarimenti su contestazioni sui tempi con l'assistenza dei cronometristi.
- L'addetto alle relazioni con i concorrenti dovrà evitare di riferire qualsiasi notizia o prendere qualsiasi iniziativa che possa indurre a presentare reclami.

APPENDICE III

PRELIEVO CARBURANTE

Si fa riferimento a quanto pubblicato nella N.S. 9 art. 6.9.

APPENDICE IV

SICUREZZA NEI RALLIES

La regolamentazione che segue è obbligatoria (ma non deve essere necessariamente inserita nel regolamento particolare).

Ogni organizzatore potrà aggiungere altri apprestamenti atti a migliorare la sicurezza degli spettatori e degli equipaggi. Particolare attenzione dovrà essere prestata alle disposizioni dell'art. 5.2 dell'Allegato H del Codice Sportivo Internazionale.

1. SICUREZZA GENERALE

1.1 Piano di sicurezza

Dovrà essere predisposto un piano di sicurezza conforme a quanto previsto dall'Ordine dei Servizi e Piano di Sicurezza Tipo (vedi allegato al termine Appendice IV) comprendente:

1.1.1 L'ubicazione della Direzione di Gara;

1.1.2 I nomi dei differenti responsabili:

- Direttore di Gara (D.G.)
- Direttore/i di Gara Aggiunto/i (obbligatorio solo per CIR e Trofei)
- Medico di Gara
- Addetto alla Sicurezza.
- Incaricati della sicurezza in ogni prova speciale.

1.1.3 Il recapito ed il numero di telefono dei differenti servizi di sicurezza:

Forza Pubblica - Ospedali - Pronto Soccorso - Vigili del Fuoco - Carri Soccorso - Croce Rossa (o altri servizi di assistenza sanitaria).

1.1.4 L'itinerario completo con il dettaglio dei settori di trasferimento.

1.1.5 Il piano di sicurezza di ogni prova speciale, che dovrà contenere la lista di tutti i principali Ufficiali di Gara, dei servizi d'emergenza per detta prova, i numeri telefonici ecc. oltre ad una planimetria dettagliata della prova speciale.

1.1.6 Il piano di sicurezza dovrà prevedere specifiche indicazioni per ognuno dei seguenti argomenti:

- a) Sicurezza del pubblico
- b) Sicurezza degli equipaggi
- c) Sicurezza degli Ufficiali di Gara

1.1.7 Il piano di sicurezza dovrà essere inviato ad ACI/CSAI prima della effettuazione della gara. In difetto, ~~non verrà concessa~~ si intende revocata l'autorizzazione ad organizzare la gara. La documentazione attestante la trasmissione, a mezzo mail, posta o corriere, deve essere presentata dall'organizzatore al Commissario Sportivo Delegato CSAI in occasione della prima riunione ante gara (NS 4 art. 20 lett. G).

1.1.7 bis Il piano di emergenza sanitaria dovrà essere inviato ad ACI/CSAI prima dell'effettuazione della gara, ai sensi dell'art. 1.2 ultimo comma N.S. 6 Cap. IV. In difetto, ~~non verrà concessa~~ si intende revocata l'autorizzazione ad organizzare la gara. La documentazione attestante la trasmissione, a mezzo mail, posta o corriere, deve essere presentata dall'organizzatore al Commissario Sportivo Delegato CSAI in occasione della prima riunione ante gara (NS 4 art. 20 lett. G). Il piano di emergenza ed il piano di sicurezza dovranno essere inseriti nell'incartamento di chiusura.

1.2 Addetto alla sicurezza

1.2.1 Nel regolamento particolare di gara sarà designato un Addetto alla sicurezza. Egli farà parte dell'organizzazione e parteciperà alla redazione del piano della sicurezza. Deve inoltre illustrare, insieme al Direttore di Gara, il Piano di Sicurezza della gara, precisandone le modalità di attuazione e gli apprestamenti.

1.2.2 Durante la gara sarà costantemente in contatto, per telefono o radio, con la Direzione di Gara, il Medico di Gara e la partenza di ogni PS.

1.2.3 L'Addetto alla sicurezza sarà incaricato dell'applicazione del piano di sicurezza.

1.3 Incaricato della sicurezza nelle Prove Speciali

1.3.1 L'Addetto alla Sicurezza sarà assistito da incaricati della sicurezza presenti in ogni Prova Speciale.

1.3.2 Prima del passaggio della prima vettura Apripista l'incaricato della sicurezza dovrà effettuare un'ispezione della PS e verificarne la conformità al piano predisposto.

1.4 Controllo

1.4.1 Il controllo del rispetto del piano di sicurezza sarà sotto la responsabilità finale del Direttore di Gara.

1.4.2 Una attenzione particolare a tutte le procedure sulla sicurezza sarà prestata dall'osservatore (e/o dal Commissario Delegato).

1.5 Identificazione degli Ufficiali di Gara sul percorso

1.5.1 Il personale di servizio ai posti di percorso e di soccorso dovrà essere identificabile a mezzo di pettorine dei seguenti colori:

Capo posto:	rossa
Incaricati alla sicurezza:	verde
Commissari di percorso:	gialla
Medici:	bianca
Cronometristi:	blu scuro (salvo diversi accordi locali da riportare nel regolamento particolare)
Organizzazione:	azzurra

1.5.2 Il personale di servizio licenziato ACI/CSAI dovrà avere ben visibile la propria licenza.

2. SICUREZZA DEL PUBBLICO

Una delle priorità del piano di sicurezza è la predisposizione di ogni misura atta a garantire la sicurezza della popolazione e del pubblico.

Le misure seguenti, non limitative, che completano le prescrizioni dell'Allegato H del CSI sono obbligatorie per tutti i rallies, salvo l'art. 2.1 seguente (obbligatorio per il solo rally di Campionato del Mondo).

La cura della protezione della sicurezza del pubblico e dei conduttori avrà un peso rilevante nel giudizio dato dall'ACI/CSAI alla competizione ed in particolare nell'assegnazione della validità.

Il Pass rilasciato ai fotografi consente l'accesso nelle Prove Speciali esclusivamente nelle zone riservate al pubblico o nelle postazioni ad essi riservate, qualora esistenti ed approntate dagli organizzatori.

2.1 Film educativo (raccomandato per tutti i Rallies)

Si raccomanda un filmato educativo sotto forma di spot pubblicitario della durata di 30", magari commentato da un pilota di notorietà. Non dovrà essere mostrato nessun incidente. Lo spot dovrà essere diffuso più volte.

2.2 Raccomandazioni per le Prove Speciali

2.2.1 La scelta della conformazione di ogni rally dovrà prendere in considerazione le peculiarità del comportamento degli spettatori locali.

2.2.2 La scelta del percorso e dell'orario delle PS deve poter scoraggiare lo spostamento degli spettatori tra le prove.

2.2.3 Le ricognizioni sulle PS effettuate dagli equipaggi sono considerate fattore di sicurezza.

2.2.4 Il ritardo o l'annullamento di una prova per ragioni di sicurezza non potrà essere considerato come fattore penalizzante nel rapporto degli Osservatori, salvo nel caso di problemi non correttamente previsti e/o causati dall'organizzatore.

2.2.5 Vetture munite di altoparlante, identificate come Vetture Servizio Informazione Rally, dovranno percorrere le PS prima delle vetture apripista per informare gli spettatori di non occupare posizioni pericolose, accertandosi ove necessario che gli stessi se posizionati in aree di pericolo vengano rimossi in altre più sicure. La vettura può essere rimpiazzata da un elicottero munito di altoparlanti. Questa operazione può necessitare di essere ripetuta più volte.

2.3 Controllo degli spettatori

2.3.1 Gli organizzatori, in collaborazione ove necessario con le Forze dell'Ordine, dovranno identificare e delimitare le zone a rischio, prima dell'arrivo del pubblico. Ogni zona di cui sopra dovrà essere segnalata nel piano della sicurezza.

In tutte le zone a rischio dovranno essere collocati cartelli "ZONA PERICOLOSA".

2.3.2 Lo spostamento del pubblico nella PS dopo il passaggio della vettura "0" o prima del passaggio della vettura "scopa", non deve interessare la sede stradale.

2.3.3 È opportuno distribuire agli spettatori presenti sulla PS, ed anche a tutti i punti di accesso alla stessa, un volantino contenente le istruzioni sulla sicurezza.

2.3.4 Personale dell'Organizzazione e/o Agenti della Forza Pubblica dovranno essere presenti in numero adeguato sulle PS per garantire la sicurezza del pubblico. Il personale incaricato dall'Organizzatore dovrà indossare una pettorina verde, con ben visibile la scritta "SAFETY" (gare internazionali e gare CIR) oppure "SICUREZZA" (gare nazionali).

2.4 Rifornimenti e assistenza

Quando il pubblico è ammesso nelle zone dove avviene rifornimento o assistenza, gli organizzatori devono predisporre tutte le misure necessarie per mantenere il pubblico ad una opportuna distanza da ogni attività potenzialmente pericolosa.

2.5 Rapporto sugli incidenti

Se durante lo svolgimento del rally un equipaggio rimane coinvolto in un incidente nel quale una persona del pubblico riporta danni fisici, lo stesso equipaggio deve segnalare il fatto al successivo posto di soccorso radio indicato sul road-book e visualizzato sul percorso conformemente agli artt. 3.3.2 e 3.3.3 come più sotto riportato. L'inosservanza di questa norma può comportare l'applicazione da parte dei Commissari Sportivi o del Giudice Unico di una penalità fino all'esclusione.

2.6 Inchiesta sugli incidenti

Ogni incidente che comporti lesioni mortali o gravi dovrà essere oggetto di un rapporto ad ACI/CSAI (o alla FIA). Questo rapporto sarà redatto da un Comitato composto dal Commissario Sportivo Delegato, dal Commissario Tecnico Delegato, dal Responsabile della Sicurezza, dal Medico di Gara, dal Direttore di Gara.

Questo rapporto deve pervenire ad ACI/CSAI nei cinque giorni che seguono la conclusione della gara. Il Direttore di Gara dovrà inoltre compilare il "formulario rapporto incidente" scaricabile dal sito CSAI nella modulistica, e trasmetterlo via mail alla Segreteria della Commissione Rallies.

2.7 Vetture "apripista" e vetture "scopa"

2.7.1 Le vetture apripista dell'organizzazione, per le quali si rinvia all'art. 19.17 della NS 11, dovranno collocare sulle portiere due pannelli di cm. 36 x 50 portanti la scritta "SAFETY" o "SICUREZZA" (ved. par. precedente 2.3.4) ed i numeri "00" e "0" ("000" se le vetture apripista saranno tre).

2.7.2 Gli Organizzatori dovranno prevedere una vettura "scopa" che deve effettuare il percorso di ogni Prova Speciale dopo il suo svolgimento. La vettura "scopa" dovrà avere sulle portiere due pannelli con bandiere a scacchi delle stesse dimensioni dei pannelli delle vetture apripista.

2.7.3 Le vetture apripista non possono essere guidate dai piloti che si sono ritirati nello stesso rally.

2.7.4 Gli equipaggi delle vetture apripista dovranno avere una grande esperienza di rallies al fine di poter fornire alla Direzione di Gara tutte le indicazioni ed i commenti sulle condizioni del percorso.

Gli equipaggi delle vetture apripista dovranno soprattutto segnalare i luoghi dove il pubblico sosta in posizione pericolosa, intervenendo quando necessario direttamente.

In particolare dovranno controllare il posizionamento dei vari controlli e dei punti di soccorso (SOS) e l'esatto collocamento dei cartelli regolamentari.

2.8 Sicurezza nei percorsi di trasferimento

La predisposizione del percorso e della tabella tempi e distanze devono attentamente considerare i problemi di traffico e l'attraversamento dei centri abitati.

2.9 Informazioni

Informazioni indirizzate principalmente al pubblico saranno diffuse a mezzo di:

- giornali, radio e televisioni
- manifesti
- volantini
- passaggi sul percorso di un veicolo di informazione rally equipaggiato con altoparlanti circa 45 minuti/1 ora prima del passaggio della prima vettura.

3. SICUREZZA DEGLI EQUIPAGGI

3.1 Servizi di sicurezza

3.1.1 Alla partenza di ogni prova speciale dovrà essere assicurata la presenza di almeno:

- un carro soccorso
- 2 estintori da 4 Kg.
- un collegamento radiofonico o telefonico diretto con la Direzione di Gara.

3.1.2 Insieme ad ogni ambulanza dovrà essere assicurata la presenza di almeno un collegamento radiofonico o telefonico con la Direzione di Gara. Ogni collegamento radiofonico o telefonico con la Direzione di Gara deve essere collocato ad una distanza di circa 4 km. dal precedente o di 3 km. in caso di rondo. Viene consigliato di prevedere un collegamento radiofonico o telefonico con la Direzione di Gara ogni 2 Km. circa.

Nelle prove speciali più lunghe di Km. 15 dovrà essere assicurata la presenza di almeno una postazione, oltre a quella di partenza, attrezzata con un carro soccorso.

3.1.2 Bis Ogni postazione intermedia in cui è prevista una ambulanza dovrà essere dotata di 2 estintori da 4 Kg.

3.1.3 Allo stop di ogni PS dovrà essere assicurata la presenza di almeno:

- 2 estintori da 4 Kg.
- Un collegamento radiofonico o telefonico diretto con la Direzione di Gara.
- Come dotazione antincendio delle postazioni verranno aggiunti, oltre agli estintori previsti alla partenza e allo stop, almeno degli altri nelle postazioni intermedie.

3.1.4 Dovrà essere assicurata la presenza di almeno una ambulanza di rianimazione di riserva (completa di equipaggio e con a bordo un Medico esperto in manovre rianimatorie) ed un carro soccorso a disposizione, in qualsiasi momento, della Direzione di Gara per interventi su tutto il percorso in tempi contenuti. Detti mezzi dovranno essere ubicati in località vicine al percorso delle prove speciali, meglio se vicine a postazioni radio, e comunque in collegamento radiofonico o telefonico con la Direzione Gara.

3.1.5 Durante lo svolgimento della gara deve essere disponibile per il parco assistenza una ambulanza completa di equipaggio.

3.1.6 Per la gara di Campionato del Mondo, e qualora possibile per le altre, dovrà essere assicurata la presenza di un elicottero per l'emergenza sanitaria quando il tempo richiesto per il trasferimento di un ferito dal più lontano punto nelle prove speciali al più vicino ospedale sia superiore ad 1h30'.

La presenza di un elicottero sanitario, non obbligatoria, è vivamente raccomandata.

3.1.7 Per tutte le altre disposizioni riguardo alle ambulanze e al servizio medico nel corso delle gare dovranno essere rispettate le disposizioni della NS 6, Cap. 4°, art. 2.1.

3.1.8 È a carico degli organizzatori il recupero ed il posizionamento a fine o inizio PS delle vetture che, durante l'effettuazione di una P.S., a seguito di guasto meccanico o perdita di controllo o incidente, siano uscite di strada e non siano più in grado di proseguire con i proprio mezzi ovvero che, per gli stessi motivi si siano arrestate sul piano viabile della P.S.

Quando il recupero avviene con mezzi che l'Organizzatore ha posizionato sul percorso di gara, nulla è dovuto da parte del concorrente interessato. Nel caso in cui il recupero richieda l'intervento di mezzi particolari contrattati alla bisogna, il relativo costo è a carico del concorrente. In entrambi i casi l'Organizzatore non è responsabile per eventuali danni accidentali causati dall'operatore durante l'operazione di recupero.



C.M.A.
ANTINCENDIO

PESARO ★ MILANO ★ OLBIA TEMPIO

- **PRESIDI ANTINCENDIO MANIFESTAZIONI PUBBLICHE**
- **VEICOLI ANTINCENDIO VELOCE (Vav)**
ATTREZZATI PER DECARCERAZIONE SECONDO
NORME FIA/CSAI PER MANIFESTAZIONI MOTORISTICHE
(RALLY, AUTODROMO, AUTOCROSS, CRONOSCALATA, ECC.)
- **VEICOLI ANTINCENDIO DI VARIE TIPOLOGIE**
(4x4, 4x2, autobotti, aps)

“l'esperienza non s'inventa!”

Le nostre sedi operative : LIMBIATE (MI) - MONDAVIO (PU) - BERCHIDDA (OT)

Centro Marchigiano Antincendio



via San Francesco, 40 - 61040 MONDAVIO (PU)
Tel. +39 0721.978101 - Fax +39 0721.977877



www.cmaantincendio.it - info@cmaantincendio.it

Coord. Gen. Luca Bottin - Cell. 349.6548439

3.1.9 La presenza di un mezzo di decarcerazione, con equipaggio, è obbligatoria in ogni Prova Speciale di Rallies, Ronde e Rally due (vedi N.S. 8).
Tutti i team di decarcerazione che vorranno operare nei rallies, se non soggetti pubblici (Vigili del Fuoco, ecc.), dovranno essere titolari di specifica licenza rilasciata da ACI/CSAI.

3.1.10 In tutte le tipologie di rally è raccomandato un sistema satellitare di localizzazione di sicurezza per tutte le vetture in gara.

L'installazione sarà effettuata e controllata alle verifiche tecniche ante-gara.

Le relative istruzioni in materia di raccolta, di ritorno e monitoraggio saranno emesse da ogni organizzatore.

Qualsiasi interferenza od alterazione con il sistema durante il rally comporterà la segnalazione del concorrente ai Commissari Sportivi o al Giudice Unico.

Dalla raccomandazione sono escluse le Ronde ed i Rally 2 in quanto, in dette gare, tutto il percorso della prova speciale deve essere controllato "a vista" dai Commissari di percorso. Devono essere inoltre collegati via radio tra loro lungo tutta la Prova Speciale.

EQUIPAGGIAMENTO TECNICO TEAM DI DECARCERAZIONE

Vedi N.S. 8

3.2 Misure preventive

3.2.1 La chiusura delle prove speciali dovrà avvenire almeno un'ora prima dell'orario teorico di partenza della prima vettura.

Le strade interessate dovranno essere chiuse al traffico in entrambe i sensi, con decreto Amministrativo o Prefettizio.

Le strade e gli accessi alle prove speciali dovranno essere chiusi al traffico. Ciò dovrà avvenire secondo quanto segue:

- Le strade principali o secondarie o quelle sulle quali sia prevedibile il passaggio di qualsiasi vettura dovranno essere chiuse e presidiate da personale dell'Organizzatore e/o dalle Forze dell'Ordine.
- Le stradine e/o sentieri senza uscita dovranno essere chiuse con bandelle o transenne, con l'affissione di un avviso dell'effettuazione del rally e del pericolo derivante dall'ingresso in prova speciale.

3.2.2 È compito delle vetture apripista verificare la corretta applicazione dei sistemi di chiusura delle prove speciali e comunicare alla Direzione di Gara ogni manchevolezza al fine di poter provvedere opportunamente prima della partenza della prova.

3.2.3 Personale dell'organizzazione sarà dislocato lungo il percorso delle prove speciali per tenere il pubblico lontano dalle zone vietate con l'aiuto di cartelli, corde, transenne, fischietti e altoparlanti.

3.2.4 Le postazioni dei Commissari di Percorso devono essere posizionate lungo il percorso delle prove speciali tenendo conto delle sue caratteristiche orografiche e stradali e devono essere segnalate dal relativo numero progressivo. I Commissari di Percorso addetti a tali postazioni hanno il compito di controllare il transito delle vetture in gara e segnalare al Capo Posto gli eventuali mancati transiti delle vetture in gara. Essi hanno inoltre il compito di segnalare al Capo Posto anche gli eventuali incidenti non appena ne vengano a conoscenza. Salvo casi di mancanza di segnale, le postazioni devono essere dislocate in modo da consentire una rapida segnalazione, mediante radio o telefono, tra i Commissari di Percorso, il Capo Posto e/o la Direzione di Gara.

I Commissari di Percorso devono avere in dotazione il cartello di richiesta di soccorso medico di cui al successivo art. 3.4. L'esposizione di questo cartello avverrà solo nel caso in cui l'equipaggio infortunato non fosse in grado di esporre il proprio cartello oppure nel caso in cui la necessità di un intervento medico dovesse riguardare il pubblico.

3.2.5 Lungo il percorso delle prove speciali devono essere usate le bandiere rosse per segnalare l'arresto della Prova Speciale o della gara e le bandiere gialle per segnalare agli equipaggi in transito una situazione di pericolo.

Se l'utilizzazione delle bandiere dovesse rendersi necessaria, la procedura di utilizzazione deve essere la seguente:

- le bandiere gialle possono essere date in dotazione a tutte le postazioni dei Commissari di Percorso;
- le bandiere rosse devono essere date in dotazione a ogni punto radio;
- le bandiere rosse possono essere esposte soltanto su disposizione del Direttore di Gara. La loro esposizione deve interessare tutti i punti radio precedenti l'incidente o l'interruzione. L'orario della loro esposizione deve essere annotato e comunicato ai Commissari Sportivi o al Giudice Unico a cura del Direttore di Gara;
- gli equipaggi ai quali è esposta la bandiera rossa devono immediatamente rallentare la velocità e seguire le istruzioni dei Commissari di Percorso e dei conduttori delle vetture di soccorso o di servizio che dovessero incontrare; il mancato rispetto di queste disposizioni può comportare l'adozione di provvedimenti da parte del Collegio dei Commissari Sportivi o del Giudice Unico fino all'esclusione nonché la richiesta di sospensione della licenza;
- agli equipaggi ai quali è esposta la bandiera rossa deve essere assegnato un tempo forfetario secondo le disposizioni del par. 19.16 della presente NS 11;
- nelle Prove Spettacolo possono essere utilizzati sistemi di segnalazione diversi (ad esempio luci lampeggianti) a condizione che tali sistemi siano descritti nel regolamento particolare di gara.

3.3 Sorveglianza

L'organizzatore ha l'obbligo di prevedere un adeguato sistema di collegamenti con tutti i principali punti del percorso che consenta, al Direttore di Gara, per l'intera durata della manifestazione ed in maniera rapida e diretta, di seguire lo svolgimento della manifestazione stessa e di disporre le eventuali necessarie misure di intervento.

L'inizio e la fine di ogni prova speciale devono essere collegate tra loro e direttamente con la Direzione di Gara.

3.3.1 Deve essere previsto una rete radio con frequenza dedicata per ogni singola prova speciale ed una postazione almeno ogni Km. 4 circa (3 km. in caso di Ronde) al fine di verificare il passaggio delle vetture e controllare lo svolgimento del rally.

Tali postazioni devono essere collegate con l'inizio e la fine della prova speciale interessata.

I collegamenti devono essere finalizzati prioritariamente alla sicurezza; la trasmissione dei tempi deve avvenire soltanto nei momenti in cui non si pregiudichino le comunicazioni relative all'entrata ed all'uscita delle vetture nelle prove speciali.

3.3.2 Ogni punto radio (SOS) sarà identificato, sia sul roadbook che sul percorso, da un pannello di circa 55 cm. di diametro con il simbolo della radio, ovvero un lampo di colore nero su fondo blu.

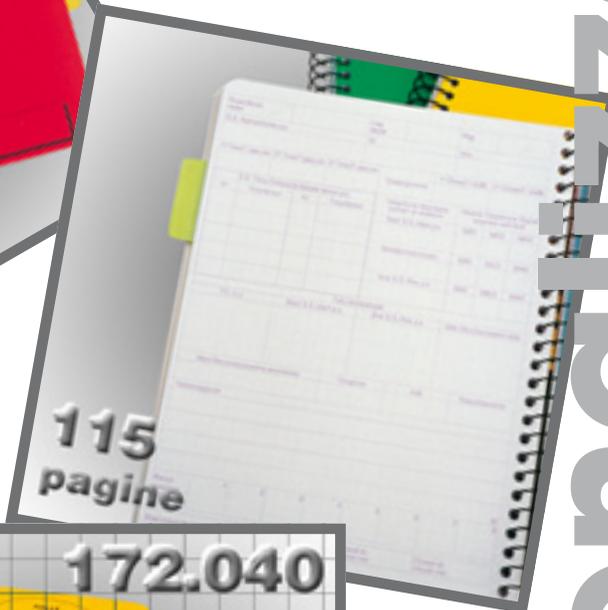
3.3.3 Inoltre vi dovrà essere un pannello di preavviso 100/200 metri prima delle postazioni radio (SOS).

3.3.4 Il controllo del passaggio di ogni equipaggio impegnato nella prova speciale dovrà essere predisposto sia in Direzione di Gara che da parte dell'Ispettore della Sicurezza sulla prova. La scelta del sistema è lasciata alla discrezione del Direttore di Gara, ma dovrà permettere l'identificazione delle vetture mancanti in tempo breve. Ogni organizzatore deve scegliere ed indicare nel piano di sicurezza la procedura utilizzata per il controllo del passaggio degli equipaggi, indicando anche la procedura da seguire nel caso di mancanza di un equipaggio.

QUADERNOTA<



3
colori



115
pagine



172.040
quadretti

nero

rafite

info@nerografite.net

unico personalizzabile
pensabile
indispensabile

3.4 Roadbook - Simbolo SOS - Cartello "OK"

3.4.1 Ogni vettura dovrà avere in dotazione sempre a bordo un cartello in formato A3 (42 cm x 29,7 cm) riportante ben visibili, il segnale "SOS" in caratteri rossi e sul retro il segnale "OK" con caratteri verdi. In caso di incidente senza richiesta di intervento medico immediato il segno "OK" dovrà essere esposto, con il numero di gara, almeno alle 3 vetture che seguono.

3.4.2 Se l'equipaggio lascia la vettura, il segno "OK" dovrà essere esposto, con il numero di gara, per essere chiaramente visibile agli altri concorrenti.

3.4.3 Se al contrario un intervento medico si rendesse necessario, il simbolo SOS rosso dovrà essere esposto, con il numero di gara, se possibile, alle 3 vetture che seguono.

3.4.4 Questa norma va inserita nel roadbook.

3.4.5 Tutti gli equipaggi in condizione di rispettare questa regola, ma che volontariamente non l'applicassero, potranno essere penalizzati dai Commissari Sportivi o dal Giudice Unico conformemente alle disposizioni del Codice e del RSN.

3.5 Evacuazione

3.5.1 Un itinerario di evacuazione dovrà essere predisposto per ogni prova speciale. Lo stesso dovrà essere chiaramente indicato sul piano di sicurezza a mezzo di carte e diagrammi.

3.5.2 Il piano di emergenza sanitaria e l'operatività dello stesso saranno definiti in accordo con l'Organizzatore e il Direttore di Gara e approvati dal Medico Federale Regionale. Una copia del piano dovrà essere allegata all'incartamento di chiusura. È compito dell'Organizzatore allertare gli ospedali e il 118 (ove operativo) inviando copia del piano di emergenza.

3.6 Percorso alternativo

3.6.1 L'organizzatore dovrà prevedere per ogni prova speciale un percorso alternativo, suscettibile di essere usato nel caso non fosse possibile percorrere la prova. Gli organizzatori dei Rallies di Campionato Italiano, di Trofeo e di Challenge Terra hanno l'obbligo di predisporre un road-book dei percorsi alternativi. Gli organizzatori degli altri Rallies potranno predisporre un road-book dei percorsi alternativi oppure dovranno inserirli nel piano di sicurezza.

3.6.2 È lasciata alla discrezione della Direzione di Gara il metodo per comunicare agli equipaggi il percorso alternativo.

4. SICUREZZA DEGLI UFFICIALI DI GARA

4.1 Anche se è compito primario dell'Organizzatore provvedere alla sicurezza del pubblico e degli equipaggi, nondimeno anche la sicurezza degli ufficiali di gara è molto importante.

4.2 L'Organizzatore deve assicurarsi che nello svolgimento delle proprie funzioni gli ufficiali di gara non siano costretti a mettersi in condizioni di pericolo.

4.3 È a carico dell'Organizzatore verificare che gli ufficiali di gara siano adeguatamente istruiti in merito.

FAC SIMILE

ORDINE DI SERVIZIO - PIANO DI SICUREZZA TIPO

FORMATO: Formato A4.

DOCUMENTAZIONE PREVISTA:

- Indice.
- Organizzazione.
- Programma gara.
- Linee Telefoniche.
- Piano di Emergenza Sanitaria.
- Servizio Carri Attrezzi lungo le prove speciali.
- Servizio antincendio e decarcerazione lungo le prove speciali.
- Compiti e disposizioni particolari del Capo Prova.
- Compiti delle vetture Apripista e della vettura Scopa.
- Compiti dei Commissari di Percorso.
- Bandiere di segnalazione e cartelli segnaletici con relativa disposizione.
- Comunicazioni con la direzione gara.
- Istruzioni e funzionamento generale dei controlli.
- Servizio di cronometraggio.
- Servizio Radio e funzionamento delle postazioni radio.
- Orari di chiusura dei percorsi delle prove speciali, orari transito vetture ufficiali ACI/CSAI (FIA) ed orari delle vetture apripista e della prima vettura in gara.
- Tabella tempi e distanze con Planimetria generale del percorso.
- Pagina riepilogativa per le coordinate GPS.
- Schede riassuntive dei servizi alla partenza, parco assistenza, riordino, area refuelling, area punzonatura pneumatici ed arrivo.
- Scheda riassuntiva dei servizi per ogni prova speciale e shakedown (se previsto).
- Planimetrie Prove Speciali.
- Pagine riportanti i simboli del Road-book.
- Road-book di servizio per ogni prova speciale e shakedown (se previsto) Vedi allegati 1 e 2.
- Eventuali allegati alle prove speciali riportanti il posizionamento delle chicane ed allestimenti di sicurezza.
- Modulo denuncia di incidente.
- Modulo per segnalazioni penalità ai C.O. da segnalare alla direzione gara.
- Modulo per segnalazioni partenza anticipata da start da segnalare alla direzione gara.
- Modulo rapporto di servizio da parte di Commissario di percorso e Servizio Sanitario.
- Tabelle passaggi vetture ufficiali ACI/CSAI (FIA), apripista e vetture da gara.

FAC SIMILE A
ORDINE DI SERVIZIO - PIANO DI SICUREZZA TIPO

ROAD-BOOK DI SERVIZIO P.S.				Km.				
DISTANZE	DIREZIONE	SERVIZI		DISTANZE	DIREZIONE	SERVIZI		
PAZ. 0,00		/	COMMISSARIO	ESTINTORE		1	COMMISSARIO	ESTINTORE
PROG. 0,00			CRONO	● BANDELLA			CRONO	● BANDELLA
			AMBULANZA	VIGLI FUOCO			AMBULANZA	VIGLI FUOCO
			MEDICO	FAST CAR			MEDICO	FAST CAR
			RADIO	PIAZZOLA ⊗			RADIO	PIAZZOLA ⊗
SMB. ROAD BOOK	27	pag 33	1	CARRO			FORZI ORDRE	
NOTE								
PAZ. 1,32		1	COMMISSARIO	ESTINTORE		1	COMMISSARIO	ESTINTORE
PROG. 1,32			CRONO	● BANDELLA			CRONO	● BANDELLA
			AMBULANZA	VIGLI FUOCO			AMBULANZA	VIGLI FUOCO
			MEDICO	FAST CAR			MEDICO	FAST CAR
			RADIO	PIAZZOLA ⊗			RADIO	PIAZZOLA ⊗
SMB. ROAD BOOK	28	pag 33	2	CARRO			FORZI ORDRE	
NOTE								
PAZ. 0,17		1	COMMISSARIO	● ESTINTORE		1	COMMISSARIO	ESTINTORE
PROG. 1,49			● CRONO	BANDELLA			CRONO	● BANDELLA
			AMBULANZA	VIGLI FUOCO			AMBULANZA	VIGLI FUOCO
			MEDICO	FAST CAR			MEDICO	FAST CAR
			RADIO	PIAZZOLA ⊗			RADIO	PIAZZOLA ⊗
SMB. ROAD BOOK	29	pag 33	3	CARRO			FORZI ORDRE	
NOTE								
PAZ. 0,11		2	COMMISSARIO	● ESTINTORE		1	COMMISSARIO	ESTINTORE
PROG. 0,00			● CRONO	● BANDELLA			CRONO	● BANDELLA
			● AMBULANZA	● VIGLI FUOCO			AMBULANZA	VIGLI FUOCO
			● MEDICO	● FAST CAR			MEDICO	FAST CAR
			● RADIO	PIAZZOLA ⊗			RADIO	PIAZZOLA ⊗
SMB. ROAD BOOK	1	pag 38	4	● CARRO			FORZI ORDRE	
NOTE								
PAZ. 0,27		1	COMMISSARIO	ESTINTORE		1	COMMISSARIO	ESTINTORE
PROG. 0,27			CRONO	● BANDELLA			CRONO	● BANDELLA
			AMBULANZA	VIGLI FUOCO			AMBULANZA	VIGLI FUOCO
			MEDICO	FAST CAR			MEDICO	FAST CAR
			RADIO	PIAZZOLA ⊗			RADIO	PIAZZOLA ⊗
SMB. ROAD BOOK			5	CARRO			FORZI ORDRE	
NOTE								
PAZ. 0,18		1	COMMISSARIO	ESTINTORE		1	COMMISSARIO	ESTINTORE
PROG. 0,45			CRONO	● BANDELLA			CRONO	● BANDELLA
			AMBULANZA	VIGLI FUOCO			AMBULANZA	VIGLI FUOCO
			MEDICO	FAST CAR			MEDICO	FAST CAR
			RADIO	PIAZZOLA ⊗			RADIO	PIAZZOLA ⊗
SMB. ROAD BOOK			6	CARRO			FORZI ORDRE	
NOTE								

FAC SIMILE B
ORDINE DI SERVIZIO - PIANO DI SICUREZZA TIPO

ROAD-BOOK DI SERVIZIO P.S.		Km.	
DISTANZE	DIREZIONE	SERVIZI	
PARZ. //		• COMMISSARIO	ESTINTORE
PROG. 24,48		CRONO	BANDELLA
SIMB. ROAD BOOK 29		AMBULANZA	• FORZE ORDINE
NOTE		MEDICO	
		RADIO	
		CARRO	
NOTE		LA PIAZZA CA' MAZZONI CA' BORTOLONI	
PARZ. 0,20		• COMMISSARIO	• ESTINTORE
PROG. 24,68		• CRONO	• BANDELLA
SIMB. ROAD BOOK 30		• AMBULANZA	• CARTELLI
NOTE		• MEDICO	• GAZEBO
		• RADIO	
		• CARRO	
NOTE		C.O.	
NOTE		 44° 31.926' N 10° 31.128' E	
PARZ. 0,07		• COMMISSARIO	• ESTINTORE
PROG. 0,00		• CRONO	• BANDELLA
SIMB. ROAD BOOK 1		• AMBULANZA	• CARTELLI
NOTE		• MEDICO	• GAZEBO
		• RADIO	• PIAZZOLA
		• CARRO	
NOTE		START P.S. 44° 31.959' N 10° 31.182' E	
		alt. 384 mt.	
PARZ. 0,17		• COMMISSARIO	ESTINTORE
PROG. 0,17		CRONO	BANDELLA
SIMB. ROAD BOOK		AMBULANZA	
NOTE		MEDICO	
		RADIO	
		CARRO	
		alt. 375 mt.	
PARZ. 0,33		• COMMISSARIO	ESTINTORE
PROG. 0,50		CRONO	• BANDELLA
SIMB. ROAD BOOK		AMBULANZA	
NOTE		MEDICO	
		RADIO	
		CARRO	
		alt. 400 mt.	
PARZ. 0,25		• COMMISSARIO	ESTINTORE
PROG. 0,75		CRONO	BANDELLA
SIMB. ROAD BOOK		AMBULANZA	
NOTE		MEDICO	
		RADIO	
		CARRO	
		alt. 415 mt.	
POSTAZIONE 1			
POSTAZIONE 2			
POSTAZIONE 3			
POSTAZIONE 4			
POSTAZIONE 5			



APPENDICE V

REGOLAMENTAZIONE SUI PNEUMATICI

1 DEVONO ESSERE UTILIZZATI ESCLUSIVAMENTE PNEUMATICI SCOLPITI DA STAMPO.

2 DEFINIZIONE DELLA SUPERFICIE DI CONTROLLO (ESEMPIO PNEUMATICO DA 9''):

Battistrada della larghezza di mm. 170, mm. 85 da una parte e dall'altra rispetto all'asse del pneumatico, e di una lunghezza sulla circonferenza di mm. 140.

In questa zona, la superficie occupata dalle scanalature di almeno mm. 5,5 di profondità, con un angolo massimo di 60° tra i tasselli in sezione, e mm. 2 di larghezza deve interessare almeno il 17% della superficie totale (Superficie totale di 23.800 mm², zona scanalata di almeno 4.046 mm²). Questa scolpitura deve essere da stampo.

	Larghezza/lunghezza	Superficie	Tasso del 17%
9"	170 x 140	23.800	4.046
8,5"	161 x 140	22.540	3.832
8"	148 x 140	20.720	3.522
7,5"	142 x 140	19.880	3.380
7"	133 x 140	18.620	3.165
6,5"	124 x 140	17.360	2.951

2.1 La somma della larghezza delle scanalature incontrate da una linea di circonferenza nella zona descritta qui sopra deve essere di mm. 4 minimo.

2.2 La somma della larghezza delle scanalature incontrate da una linea radiale deve essere di mm. 16 minimo.

2.3 I tasselli e le lamelle devono essere considerate come facenti parte del battistrada se sono inferiori a mm. 2.

2.4 Sui pneumatici omologati è autorizzata l'intagliatura a mano.

3 DURANTE LA GARA

3.1 La conformità all'art. 2.1 sarà verificata alla partenza di ogni rally ed in ogni caso di sostituzione di un pneumatico usato con uno nuovo.

3.2 In ogni momento durante il rally la profondità delle scolpiture dei pneumatici montati sulla vettura non deve essere inferiore a mm. 1,6 in almeno i 3/4 della superficie di controllo. È consigliato ai produttori di predisporre strumenti di controllo al fine di visualizzare tale prescrizione.

3.3 Le ruote di scorta possono essere riutilizzate se e soltanto se la profondità minima di mm. 1,6 è rispettata, ma in ogni caso devono rimanere a bordo della vettura.

Ogni ruota completa montata su o dentro una vettura durante una assistenza deve raggiungere il parco o la zona assistenza successiva dove è autorizzato il cambio di pneumatici. Nessuna ruota completa può essere caricata o tolta da una vettura se non in un parco o zona assistenza dove è autorizzato il cambio di pneumatici.

4. CONTROLLO.

In ogni momento durante il rally possono essere effettuati controlli per verificare la conformità dei pneumatici.

Una zona riservata al controllo dei pneumatici deve essere prevista all'uscita della zona di rifornimento e la sua entrata deve essere segnalata con un cartello che indichi la marchiatura dei pneumatici. L'Organizzatore deve tenere conto di quest'obbligo quando stabilisce il programma di gara.

Ogni pneumatico non conforme sarà punzonato a mezzo di idonea marchiatura e non potrà essere utilizzato.

Al controllo orario precedente una prova speciale, qualora un Commissario Tecnico constataste che un pneumatico montato su una vettura non è conforme in relazione alla profondità minima, come indicato nell'art. 4.2, il concorrente prima di prendere la partenza dovrà sostituire tale pneumatico con un altro presente a bordo della vettura, a condizione che questo sia conforme alla norma sui pneumatici.

Il Commissario responsabile indicherà quindi al concorrente una nuova ora di partenza per la prova speciale.

Ogni infrazione alle norme sui pneumatici sarà sottoposta ai Commissari Sportivi o al Giudice Unico e potrà comportare una penalità fino all'esclusione dal rally su decisione dei Commissari Sportivi o del Giudice Unico.

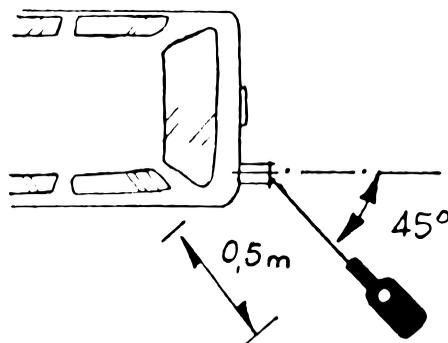


APPENDICE VI

RUMOROSITÀ DELLE VETTURE

Il limite di rumorosità delle vetture è fissato in 98 dB (A) (penalità fino all'esclusione dalla gara) da rilevarsi come segue:

- veicolo fermo, suolo asciutto, superficie rigida (senza erba, neve, ecc.);
- il fonometro dovrà essere posto secondo il disegno seguente:



Motore a benzina: a 3800 giri/min.
Motore diesel: a 2500 giri/min.

- N.B.: angolo di 45 gradi tra l'asse di scarico ed il fonometro, ad una distanza di 50 cm. dalla fine del tubo di scarico.
Se l'asse dello scarico non è orizzontale, il fonometro dovrà essere posto all'altezza dell'asse di uscita dello scappamento.
- si faranno tre misure e la media sarà il risultato definitivo;
 - il livello sonoro in queste condizioni non dovrà superare i 98 dB(A).
- Gli organizzatori dei rallies valevoli per un titolo nazionale hanno l'obbligo di disporre di un fonometro idoneo.

APPENDICE VII

DOCUMENTAZIONE UFFICIALE (vedere pagine successive)

Allegato "A" alla N.S. 11

TABELLA DI MARCIA (Rallies nazionali, Ronde)

MARCHIO RALLY

data Rally

1ª SEZIONE

Nr. GARA

1° CONDUTTORE LICENZA N°

2° CONDUTTORE LICENZA N°

VETTURA

MARCA

TIPO

CONTROLLO A TIMBRO "A"

MARCHIO RALLY

data Rally

2ª SEZIONE

Nr. GARA

1° CONDUTTORE LICENZA N°

2° CONDUTTORE LICENZA N°

VETTURA

MARCA

TIPO

tabella di marcia (Rallies Nazionali e Ronde)

Nr. GARA	<i>data Rally</i> TABELLA DI MARCIA 1^a SEZIONE								
PARTENZA Nome Località Partenza	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="text-align: center;">h ' <input style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/></td> <td style="text-align: center;">h ' <input style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">TEORICO DI PARTENZA</td> <td style="text-align: center;">TRANSITO C.O. 0</td> </tr> </table>	h ' <input style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>	h ' <input style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>	TEORICO DI PARTENZA	TRANSITO C.O. 0	USO CONCORRENTE			
h ' <input style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>	h ' <input style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>								
TEORICO DI PARTENZA	TRANSITO C.O. 0								
SETTORE 1 da Nome Loc. Partenza a Nome loc. arrivo CO Km. 35,38	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="text-align: center;">h ' <input style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/></td> <td style="text-align: center;">h ' <input style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">TEMPO SETTORE</td> <td style="text-align: center;">TRANSITO C.O. 1</td> </tr> </table>	h ' <input style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>	h ' <input style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>	TEMPO SETTORE	TRANSITO C.O. 1	h ' <input style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>			
h ' <input style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>	h ' <input style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>								
TEMPO SETTORE	TRANSITO C.O. 1								
SETTORE 2 da Nome loc. partenza CO a Nome loc. Riordino IN Km. 35,09	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="text-align: center;">h ' <input style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/></td> <td style="text-align: center;">(IN CASO DI OSTRUZIONE P.S.)</td> <td style="text-align: center;">h ' <input style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">STOP</td> <td style="text-align: center;">.....</td> <td style="text-align: center;">TEMPO SETT. RES.</td> </tr> </table>	h ' <input style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>	(IN CASO DI OSTRUZIONE P.S.)	h ' <input style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>	STOP	TEMPO SETT. RES.	h ' <input style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>	
h ' <input style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>	(IN CASO DI OSTRUZIONE P.S.)	h ' <input style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>							
STOP	TEMPO SETT. RES.							
P.S.1 "Nome Prova Speciale" Km. 14,95	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="text-align: center;">h ' <input style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/></td> <td style="text-align: center;">h ' <input style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/></td> <td style="text-align: center;">h ' <input style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">TEORICO</td> <td style="text-align: center;">TEMPO P.S.</td> <td style="text-align: center;">TRANSITO C.O.1A</td> </tr> </table>	h ' <input style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>	h ' <input style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>	h ' <input style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>	TEORICO	TEMPO P.S.	TRANSITO C.O.1A	h ' <input style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>	
h ' <input style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>	h ' <input style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>	h ' <input style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>							
TEORICO	TEMPO P.S.	TRANSITO C.O.1A							

AL C.O. 1A RITIRO DELLA TABELLA DI MARCIA DELLA 1^a SEZIONE E CONSEGNA DELLA TABELLA DI MARCIA DELLA 2^a SEZIONE CON TEORICO C.O. 1B

Nr. GARA	<i>data Rally</i> TABELLA DI MARCIA 2^a SEZIONE								
SETTORE 3 da Nome loc. Riordino IN a Nome loc. Riordino OUT Assistenza IN	RIORDINO 1	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="text-align: center;">h ' <input style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/></td> <td style="text-align: center;">h ' <input style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">TEORICO DI PARTENZA</td> <td style="text-align: center;">TRANSITO C.O.1B</td> </tr> </table>	h ' <input style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>	h ' <input style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>	TEORICO DI PARTENZA	TRANSITO C.O.1B	USO CONCORRENTE		
h ' <input style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>	h ' <input style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>								
TEORICO DI PARTENZA	TRANSITO C.O.1B								
SETTORE 4 da Nome loc. Riordino OUT Assistenza IN a Nome loc. Assist. OUT	ASSISTENZA A	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="text-align: center;">h ' <input style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/></td> <td style="text-align: center;">h ' <input style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/></td> <td style="text-align: center;">h ' <input style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">TEMPO SETTORE</td> <td style="text-align: center;">TRANSITO C.O. 1C</td> <td></td> </tr> </table>	h ' <input style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>	h ' <input style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>	h ' <input style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>	TEMPO SETTORE	TRANSITO C.O. 1C		
h ' <input style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>	h ' <input style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>	h ' <input style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>							
TEMPO SETTORE	TRANSITO C.O. 1C								
SETTORE 5 da Nome loc. Assist. OUT a Nome loc. arrivo CO Km. 2,52		<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="text-align: center;">h ' <input style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/></td> <td style="text-align: center;">h ' <input style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/></td> <td style="text-align: center;">h ' <input style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">TEMPO SETTORE</td> <td style="text-align: center;">TRANSITO C.O. 2</td> <td></td> </tr> </table>	h ' <input style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>	h ' <input style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>	h ' <input style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>	TEMPO SETTORE	TRANSITO C.O. 2		
h ' <input style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>	h ' <input style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>	h ' <input style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>							
TEMPO SETTORE	TRANSITO C.O. 2								
SETTORE 6 da Nome loc. partenza CO a Nome loc. Riordino IN Km. 32,21	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="text-align: center;">h ' <input style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/></td> <td style="text-align: center;">(IN CASO DI OSTRUZIONE P.S.)</td> <td style="text-align: center;">h ' <input style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">STOP</td> <td style="text-align: center;">.....</td> <td style="text-align: center;">TEMPO SETT. RES.</td> </tr> </table>	h ' <input style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>	(IN CASO DI OSTRUZIONE P.S.)	h ' <input style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>	STOP	TEMPO SETT. RES.	h ' <input style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>	
h ' <input style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>	(IN CASO DI OSTRUZIONE P.S.)	h ' <input style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>							
STOP	TEMPO SETT. RES.							
P.S.2 "Nome Prova Speciale" Km. 11,03	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="text-align: center;">h ' <input style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/></td> <td style="text-align: center;">h ' <input style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/></td> <td style="text-align: center;">h ' <input style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">TEORICO</td> <td style="text-align: center;">TEMPO P.S.</td> <td style="text-align: center;">TRANSITO C.O.2A</td> </tr> </table>	h ' <input style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>	h ' <input style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>	h ' <input style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>	TEORICO	TEMPO P.S.	TRANSITO C.O.2A	h ' <input style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>	
h ' <input style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>	h ' <input style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>	h ' <input style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>							
TEORICO	TEMPO P.S.	TRANSITO C.O.2A							

AL C.O. 2A RITIRO DELLA TABELLA DI MARCIA DELLA 1^a SEZIONE E CONSEGNA DELLA TABELLA DI MARCIA DELLA 2^a SEZIONE CON TEORICO C.O. 2B



Allegato "B" alla N.S. 11

TABELLA DI MARCIA (Rallies Internazionali)

Mappa		SEZIONE 1	
		gg/mm/aaaa	
CO 0	Orario tecnico C.O. 0	Orario transito C.O. 0	Tempo imposto 0 55
CO 1		Orario transito C.O. 1	
CO 1	PS A1 Km. 16,100	Orario di arrivo PS	Tempo imposto 0 57
CO 2	Partenza tecnica PS	Orario di partenza PS 1	Tempo imposto 0 40
CO 2		Tempo impiegato PS 1	Orario transito C.O. 2
CO 2	PS B2 Km. 21,450	Orario di arrivo PS	Tempo imposto 1 18
CO 2A	Partenza tecnica PS	Orario di partenza PS 2	Tempo imposto 0 56
CO 2A		Tempo impiegato PS 2	Orario transito C.O. 2A
CO 2A		Tempo imposto	0 14
CO 2B		Orario transito C.O. 2B	
Mappa		SEZIONE 1	
		gg/mm/aaaa	
CO 2C	Orario tecnico C.O. 2C	Orario transito C.O. 2C	Tempo imposto 0 20
CO 2D		Orario transito C.O. 2D	
CO 2D		Tempo imposto	0 24
CO 3		Orario transito C.O. 3	
CO 3	PS C3 Km. 12,100	Orario di arrivo PS	Tempo imposto 0 35
CO 4	Partenza tecnica PS	Orario di partenza PS 3	Tempo imposto 0 22
CO 4		Tempo impiegato PS 3	Orario transito C.O. 4
CO 4	PS D4 Km. 18,200	Orario di arrivo PS	Tempo imposto 0 44
CO 4A	Partenza tecnica PS	Orario di partenza PS 4	Tempo imposto 0 25
CO 4A		Tempo impiegato PS 4	Orario transito C.O. 4A
CO 4A		Tempo imposto	0 14
CO 4B		Orario transito C.O. 4B	





Allegato "C" alla N.S. 11

ROAD BOOK / RADAR TIPO

Istruzioni Base

- Lingua italiana per rally nazionali e/o in inglese per i rally con validità FIA e/o iscritti a calendario internazionale.
- Senso di lettura dall'alto verso il basso; in ogni disegno il punto di origine deve sempre essere in basso; per ogni pagina massimo 6 disegni.
- Può essere previsto un solo Road Book per la totalità del rally oppure un fascicolo per ogni giorno di gara.
- Documenti vari da inserire nel fascicolo: Tabella Distanze e Tempi, Simbologia, Comportamento in caso d'Incidente (NS 11 art. 19.18), Scheda di Ritiro.
- Inserire, in ogni fascicolo, la cartina del percorso (formato A5 o A4 pieghevole); di conseguenza la Tabella Distanze e Tempi sia stampata nella pagina di fronte.
- Le pagine di ogni fascicolo devono essere numerate progressivamente.
- Ogni pagina di settore deve riportare: n° settore, n° dei CO, Località CO, Tempo Imposto, Km, Media.
- Inserire planimetrie schematizzate dei seguenti settori/zone, con il posizionamento dei vari controlli: Parco Assistenza, Riordino, Parco Partenza, Parco Chiuso, Rifornimento Il percorso dell'eventuale shakedown deve essere inserito nel Road Book del rally.
- Alla fine del fascicolo devono essere inseriti i percorsi alternativi in caso di annullamento di ciascuna PS.
- I tempi Imposti devono essere indicati in ore e minuti.
- Deve essere riportata la base di calibratura del tripmaster utilizzata per le distanze.
- Il Road Book deve essere stampato in formato A5 e rilegato nella parte sinistra utilizzando una spirale di un materiale resistente che ne permetta un'apertura a 360° senza modifiche durante il suo utilizzo.
- Le pagine devono essere stampate fronte/retro su carta di almeno 90 grammi.
- Per ogni PS devono essere inserite le foto indicanti il posizionamento dei vari Controlli e una cartina/schema riportante le seguenti informazioni: Percorso PS e viabilità limitrofa, posizionamento Controlli/Servizi e loro coordinate geografiche, orientamento/direzione Nord.
- Tutti i settori devono iniziare con una nuova pagina; dopo l'ultimo simbolo di un settore precedente una PS anticipare il primo simbolo del settore successivo e coincidente con lo start PS (simbolo 1).
- Le informazioni ravvicinate (distanza inferiore ai 200 mt) di un settore non devono portare tratto di separazione.
- Colonna verticale tra Direzione e Informazioni: nera per fondo sterrato, bianca per fondo asfaltato; il cambiamento del tipo di fondo deve essere indicato chiaramente anche sul disegno.
- Per una veloce identificazione delle sole pagine interessate alle PS, inserire delle "linguette" numerate sui bordi esterni delle pagine stesse, scalate dall'alto verso il basso per evitare la sovrapposizione.
- Tutti i Controlli e i vari posizionamenti dei Mezzi di Servizio devono essere chiaramente riportati sui disegni utilizzando i relativi simboli.
- Devono essere riportate le coordinate geografiche, espresse in gradi e minuti (es. 43° 32,453') delle PS: CO, Start PS, Fine PS e Stop, oltre al Parco Assistenza, Riordino e Zona Rifornimento.
- Se esistenti sul percorso, riportare i numeri identificativi delle varie strade attraversate (A, SS, SP, etc...).
- L'inserimento di località/direzioni non presenti sul percorso devono essere riportate tra parentesi.
- Le pagine inerenti le PS devono essere evidenziate in modo particolare: sfondo retinato e cornice.
- Con il punto esclamativo richiamare l'attenzione a particolari punti del percorso.
- Cercare di non inflazionare con troppe informazioni le pagine, lasciando un po' di spazio anche alle annotazioni personali del navigatore; usare caratteri di dimensioni tali da poter risultare sufficientemente leggibili.
- Cercare di riprodurre il più fedelmente possibile la cartellonistica risultante sul percorso.

Suggerimenti

- Nel caso di carreggiata ridotta indicare l'eventuale incrocio concorrenti.
- Inserire alla fine di ogni fascicolo il segnale SOS (rosso) e sul retro OK (verde) su un formato A4 pieghevole.
- Nell'ottica di un risparmio, nel caso in cui il percorso del rally proponga delle ripetizioni (secondo o terzo giro identico), non è obbligatorio prevedere di nuovo i settori interessati dalla ripetizione. In questo caso le intestazioni delle pagine che contengano la ripetizione di settori e PS devono riportare la doppia o tripla numerazione. Deve di conseguenza essere previsto un "ritorno a pag. X" per il secondo e/o terzo passaggio.
- Si consiglia l'inserimento degli ospedali allertati e le loro coordinate geografiche.
- Utilizzare 2 misure di spessore del tratto indicante la strada, funzione della minore/maggiore importanza.
- Inserire una lista dei numeri utili della manifestazione.
- Alla fine del fascicolo una tabellina per inserire i tempi PS dei vari equipaggi.



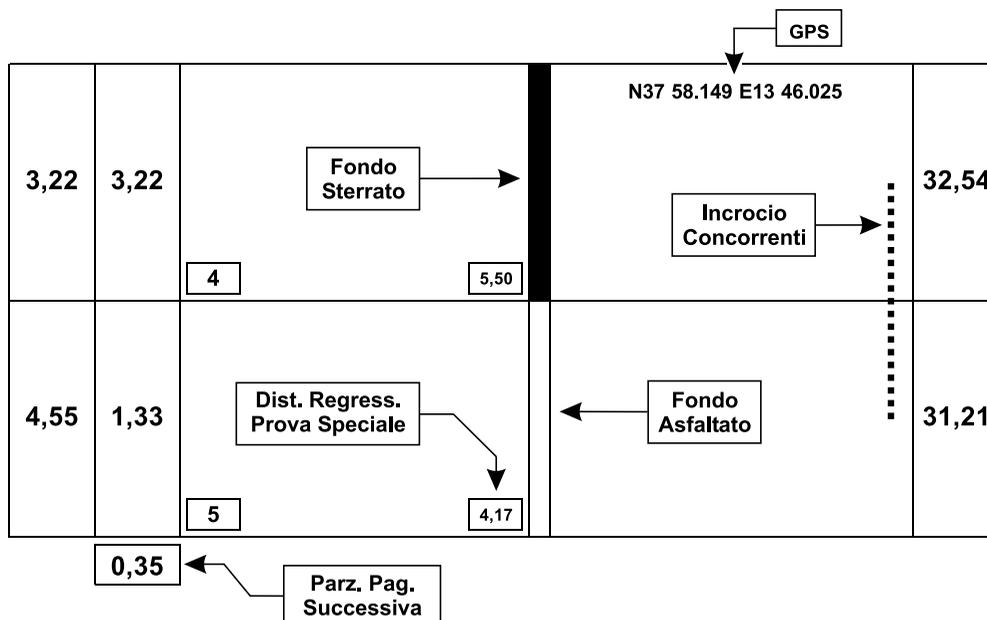


CARTELLI

	CONTROLLO ORARIO		ARRIVO LANCIATO PS
	PARTENZA PS		CONTROLLO STOP
	INTERMEDIO RADIO		PUNZONATURA GOMME
	AMBULANZA		RIFORMIMENTO CARBURANTE

TARATURA TRIPMASTER

SR88 Roma - Napoli : km 180 - 183
Rapporto Strada - Trip : km 3,00 = km 3,00





SIMBOLOGIA - SYMBOLS - SYMBOLES

	Palco Partenza Podium Podium	SS 495 SP 45	Strada Nazionale , Provinciale National , Provincial Road Route National , Provinciale
	Attenzione Take Care Attention		Cabina Elettrica Power Box Cabine Eletrique
	Direzione Direction Direction		Cartelli Stradali Road Signs Panneaux Routieres
	Ponte Bridge Pont		Cartelli Rovesci Reverse Signs Panneaux Renversees
	Galleria Tunnel Tunnel		Semaforo Traffic-lights Feu
	Sottopassaggio Underbridge Passage sous un pont		Cancello Gate Portail
	Ferrovìa Railway Chemin de Fer		Indicazione da seguire Follow the Direction Direction a Suivre
	Frana Landslide Eboulement		Indicazione da non seguire Do not Follow the Direction Direction a ne pas Suivre
	Albero Tree Arbre		Cartello di località Locality Pannel Panneau de Localite
	Dosso Bump Dos d' Ane		Località Locality Localite
	Salita - Discesa Climb - Descent Montee - Descente		Casa , Chiesa House , Church Maison , Eglise
	Fontana Fountain Fontaine		Cimitero Cemetery Cimetiere



PROCEDURA DI SICUREZZA IN CASO DI INCIDENTE

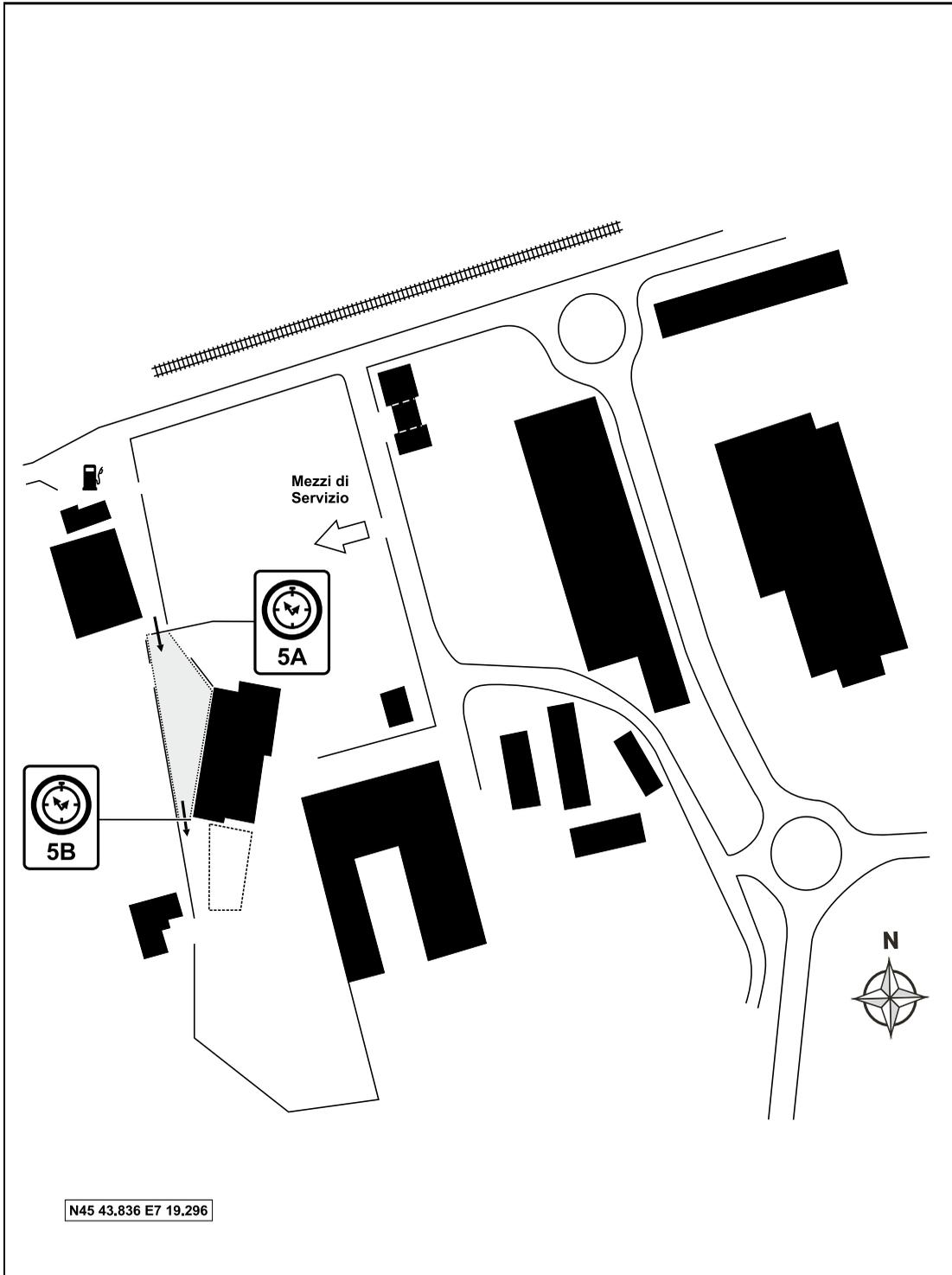
Quando un equipaggio vede esposto il cartello rosso " SOS " , o vede una vettura che ha subito un grave incidente al punto che l'equipaggio coinvolto è purtroppo ancora all'interno della vettura e quindi non in grado di mostrare il cartello rosso " SOS " , è **OBBLIGATO TASSATIVAMENTE** a fermarsi e prestare assistenza all'equipaggio che necessita di aiuto .

Tutte le vetture che seguono devono fermarsi e in particolare la seconda vettura arrivata sul luogo dell'incidente **DEVE** comunicare alla postazione radio immediatamente successiva :

1. numero di gara della vettura coinvolta nell'incidente
2. se e quanti membri dell'equipaggio o degli spettatori sono feriti
3. se un membro dell'equipaggio o uno spettatore è immobilizzato dalla vettura coinvolta nell'incidente
4. luogo dell'incidente , riferendosi ai dati chilometrici del radar
5. tutte le informazioni vitali per impostare i soccorsi

Ricordando che tutte le vetture che seguono devono fermarsi se il cartello rosso " SOS " è mostrato , devono inoltre posizionare il triangolo rosso almeno 50 mt prima di dove è parcheggiata la propria vettura , anche se questa non occupa la sede stradale .

Settore	C.O. 5A XXXX R IN	Km	T. Imposto
13	C.O. 5B XXXX R OUT / PA IN	Media	20'
<i>Riordino 2</i>			



G1

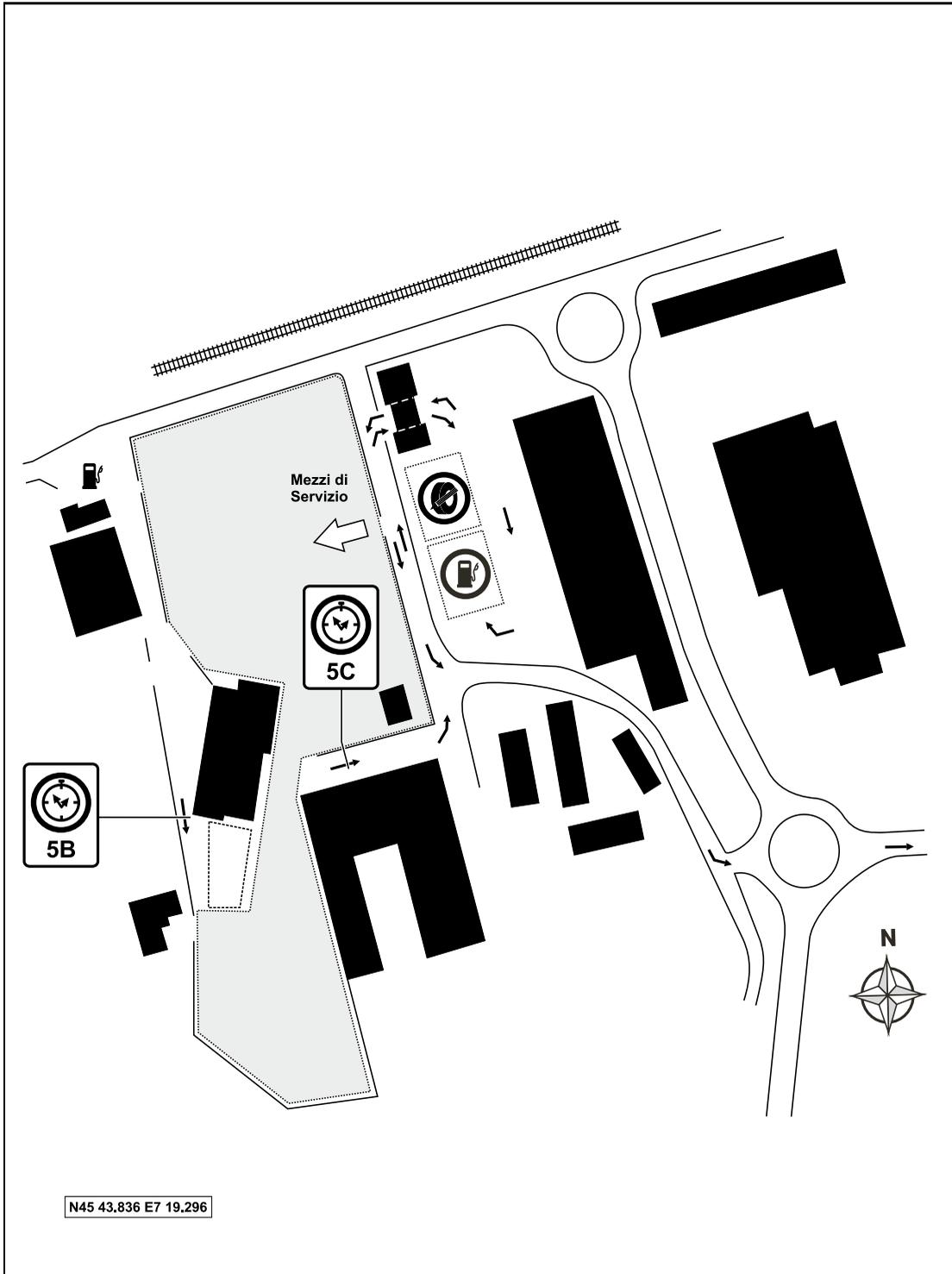
RALLY XXXXXXXX 20xx

Pag.

XX

Settore	C.O. 5B XXXX	R OUT / PA IN	Km	T. Imposto
14	C.O. 5C XXXX	PA OUT	Media	20'

Parco Assistenza D



G1

RALLY XXXXXXXX 20xx

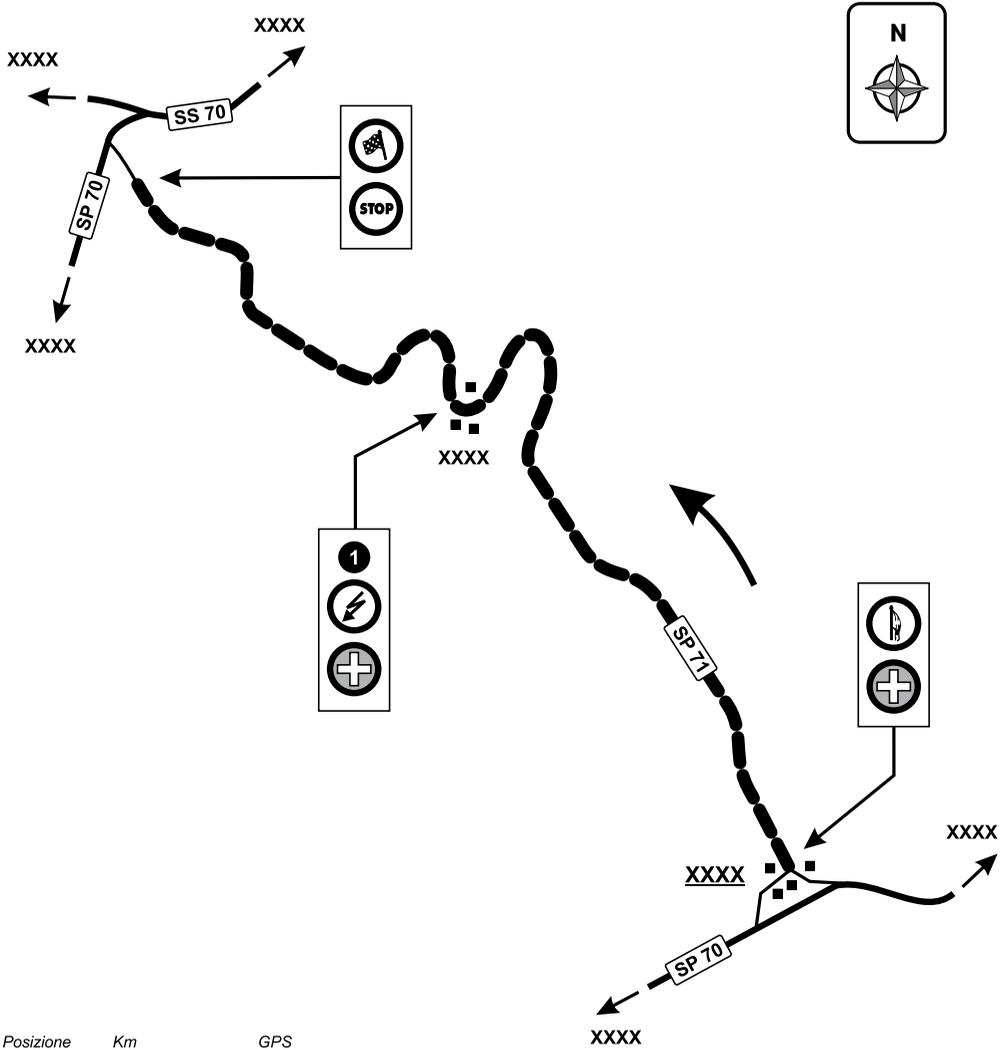
Pag.

XX

PS 2

XXXX

Km 11,34

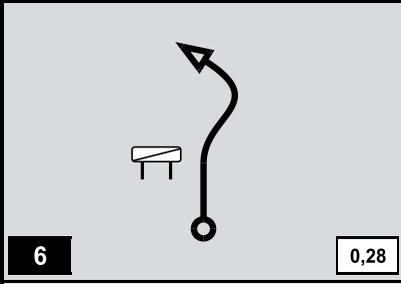
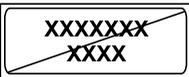
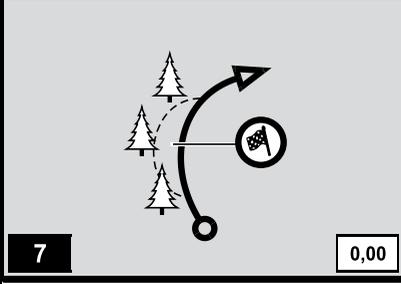
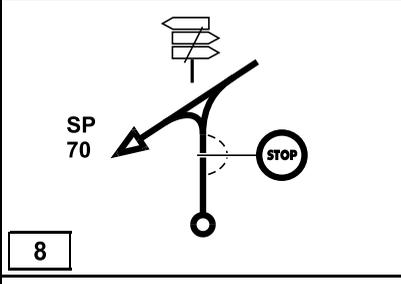
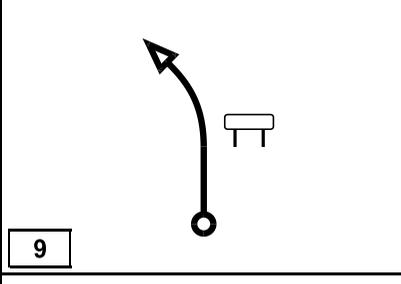
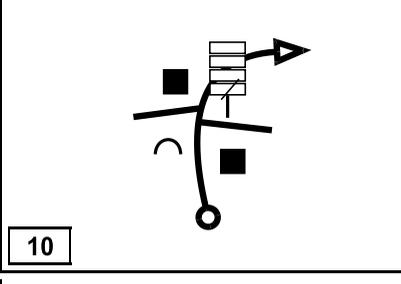
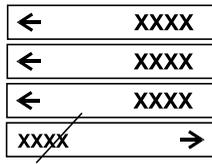


Posizione	Km	GPS
CO		N43 44.174 E11 40.999
Start PS	0,00	N43 44.187 E11 40.951
Interm. 1	6,20	N43 46.068 E11 39.260
Fine PS	11,34	N43 46.926 E11 37.410
Stop PS	11,64	N43 47.042 E11 37.241

Settore 5	C.O. 2	XXXX	Informazioni Prova Speciale	Km	20,61	T. Imposto 26'
	C.O. 3	XXXX		Media	47,6	
	PS 2			XXXX	Km	11,34
DISTANZE		Direzione	A T	Informazioni	Dist. Tot. Regress.	
Totali	Parziali					
0,00	0,00			N43 44.187 E11 40.951 2 XXXX +	20,61	11,34
2,88	2,88			XXXX	17,73	8,46
5,77	2,89			XXXX	14,84	5,57
6,20	0,43			N43 46.068 E11 39.260 1 XXXX +	14,41	5,14
9,20	3,00			<u>CHICANE</u>	11,41	2,14
G1	1,86					

RALLY XXXXXXXX 20xx

Pag. **34**

Settore	C.O. 2	XXXX	Km	20,61	T. Imposto
5	C.O. 3	XXXX	Media	47,6	26'
PS 2			XXXX Km 11,34		
DISTANZE		Direzione	A T	Informazioni	Dist. Tot. Regress.
Totali	Parziali				
11,06	1,86				9,55
11,34	0,28			N43 46.926 E11 37.410	9,27
11,64	0,30			N43 47.042 E11 37.241 	8,97
18,16	6,52				2,45
18,38	!	0,22			2,23

2

G1 **1,23**

RALLY XXXXXXXX 20xx

Pag. **35**

QUADERNOTAK

Informazioni Trasferimento

Settore	C.O. 2	XXXX	Km	20,61	T. Imposto
5	C.O. 3	XXXX	Media	47,6	26'

Distanze		Direzione	A T	Informazioni	Dist. Tot. Regress.
Totali	Parziali				
19,61	1,23				1,00
19,80	0,19				0,60
20,61	0,81			N43 44.184 E11 37.764	0,00
	0,07			N43 44.149 E11 37.743 	

AlleGATO "D" ALLA N.S. 11

TABELLA DEI TEMPI E DELLE DISTANZE

Tabella Distanze e Tempi

xx° Rally Xxxxx

xx - xx Maggio 20xx

Settore	Giorno 1		Venerdì xx Maggio 20xx				Sezione	
	C.O.	Località	Distanze Km.			Tempo Imposto		1ª Vettura
	P.S.		P.S.	Trasf.	Totale			
1	0	PAVIA - Partenza					15:31	
	0A	Montebello della Battaglia - Service IN		19,01	19,01	0:24	15:55	
2	SERVICE "A"			19,01	19,01	0:15		
3	0B	Montebello della Battaglia - Service OUT					16:10	
	ZR 1	Montebello della Battaglia - Rifornamento km alla prossima ZR 2	20,00	60,64	80,64			
4	1	Xxxxxxxx		25,65	25,65	0:36	16:46	
	PS 1 "PS 1"		12,00			0:04	16:50	
5	2	Xxxxxxxx		9,64	21,64	0:26	17:16	
	PS 2 "PS 2"		8,00			0:04	17:20	
6	2A	Montebello della Battaglia - Service IN		25,35	33,35	0:45	18:05	
	SERVICE "B"		20,00	60,64	80,64	0:20		
7	2B	Montebello della Battaglia - Service OUT					18:25	
	ZR 2	Montebello della Battaglia - Rifornamento km alla prossima ZR 3	20,00	98,41	118,41			
8	3	Xxxxxxxx		25,65	25,65	0:36	19:01	
	PS 3 "PS 1 A"		12,00			0:04	19:05	
9	4	Xxxxxxxx		9,64	21,64	0:26	19:31	
	PS 4 "PS 2 A"		8,00			0:04	19:35	
10	4A	Montebello della Battaglia - Service IN		25,35	33,35	0:45	20:20	
	SERVICE "C"		20,00	60,64	80,64	0:45		
11	4B	Montebello della Battaglia - Service OUT					21:05	
	4C	PAVIA P.zza Xyyyyyy - Arrivo 1° Giorno		18,76	18,76	0:25	21:30	

TOTALI G1	40,00	159,05	199,05
------------------	--------------	---------------	---------------

Tabella Distanze e Tempi xx° Rally Xxxxx

xx - xx Maggio 20xx

Giorno 2		Sabato xx Maggio 20xx					
Settore	C.O.	Località	Distanze Km.			Tempo Imposto	1ª Vettura
	P.S.		P.S.	Trasf.	Totale		
12	4D	PAVIA P.zza Xyyyyy - Partenza 2° Giorno					9:01
	4E	Montebello della Battaglia - Service IN		19,01	19,01	0:24	9:25
13	SERVICE "D"			19,01	19,01	0:15	
14	4F	Montebello della Battaglia - Service OUT					9:40
	ZR 3	Montebello della Battaglia - Rifornamento km alla prossima ZR 4	27,00	60,78	87,78		
15	5	Xxxxxxxx		41,47	41,47	1:01	10:41
	PS 5 "PS 3"		18,00			0:04	10:45
16	6	Xxxxxxxx		12,53	30,53	0:41	11:26
	PS 6 "PS 4"		9,00			0:04	11:30
17	6A	Montebello della Battaglia - Riordino IN		6,78	15,78	0:20	11:50
	RIORDINAMENTO "1"						0:25
18	6B	Montebello della Battaglia - Riordino OUT / Service IN					12:15
	SERVICE "E"		27,00	60,78	87,78	0:30	
19	6C	Montebello della Battaglia - Service OUT					12:45
	ZR 4	Montebello della Battaglia - Rifornamento km alla prossima ZR 5	27,00	60,78	88,19		
20	7	Xxxxxxxx		41,47	41,47	1:01	13:46
	PS 7 "PS 3 A"		18,00			0:04	13:50
21	8	Xxxxxxxx		12,53	30,53	0:41	14:31
	PS 8 "PS 4 A"		9,00			0:04	14:35
22	8A	Montebello della Battaglia - Riordino IN		6,78	15,78	0:20	14:55
	RIORDINAMENTO "2"						0:20
23	8B	Montebello della Battaglia - Riordino OUT / Service IN					15:15
	SERVICE "F"		27,00	60,78	87,78	0:30	
24	8C	Montebello della Battaglia - Service OUT					15:45
	ZR 5	Montebello della Battaglia - Rifornamento km all'arrivo	27,00	60,78	88,19		
25	9	Xxxxxxxx		41,47	41,47	1:01	16:46
	PS 9 "PS 3 B"		18,00			0:04	16:50
26	10	Xxxxxxxx		12,53	30,53	0:41	17:31
	PS 10 "PS 4 B"		9,00			0:04	17:35
27	10A	Montebello della Battaglia - Riordino IN		6,78	15,78	0:20	17:55
	RIORDINAMENTO "3"						0:45
28	10B	Montebello della Battaglia - Riordino OUT / Service IN					18:40
	SERVICE "G"		27,00	60,78	87,78	0:10	
29	10C	Montebello della Battaglia - Service OUT					18:50
	10D	PAVIA P.zza Xyyyyy - Arrivo		18,76	18,76	0:30	19:20

TOTALI G2	81,00	220,11	301,11
------------------	--------------	---------------	---------------

	Orari 1ª vettura	n° PS					Alba - Tramonto
		n° PS	km PS	km TR	TOT km	% PS	
G1	15:31 - 21:30	4	40,00	159,05	199,05	20,09%	05:47 - 20:26
G2	09:01 - 19:20	6	81,00	220,11	301,11	36,79%	05:46 - 20:26
TOTALI		10	121,00	379,16	501,16	24,14%	

Nota: nelle tabelle dei tempi e delle distanze dei Rallies valevoli per il CIR indicare il tipo di Parco Assistenza (I, II, III). Negli altri Rallies omettere

Allegato "E" alla N.S. 11

MODULO DI ISCRIZIONE AI RALLIES

RALLY

ORGANIZZATORE

CONCORRENTE:

GENERALITÀ	INDIRIZZO	LICENZA	PATENTE	
COGNOME	VIA	NUMERO	NUMERO	
NOME	CAP	CATEGORIA	CATEGORIA	
NAZIONALITÀ	CITTÀ	NAZIONALITÀ	SCADENZA	
TELEFONO	FAX	PARTITA IVA DEL CONCORRENTE (SE RICHIEDE FATTURA)		

1° CONDUTTORE:

GENERALITÀ	INDIRIZZO	LICENZA	PATENTE	
COGNOME	VIA	NUMERO	NUMERO	
NOME	CAP	CATEGORIA	CATEGORIA	
NAZIONALITÀ	CITTÀ	NAZIONALITÀ	SCADENZA	
DATA E LUOGO NASCITA	TEL. CELLULARE	RECAPITO TELEFONICO DURANTE LA GARA		PRIORITARIO

2° CONDUTTORE:

GENERALITÀ	INDIRIZZO	LICENZA	PATENTE	
COGNOME	VIA	NUMERO	NUMERO	
NOME	CAP	CATEGORIA	CATEGORIA	
NAZIONALITÀ	CITTÀ	NAZIONALITÀ	SCADENZA	
DATA E LUOGO NASCITA	TEL. CELLULARE	RECAPITO TELEFONICO DURANTE LA GARA		PRIORITARIO

VETTURA:

MARCA E MODELLO	TARGA	GRUPPO/CLASSE	TELAIO	NUMERO DI FICHE

Numero licenza Preparatore	Numero licenza Noleggiatore
----------------------------	-----------------------------

FIRMA CONCORRENTE	FIRMA 1° CONDUTTORE	FIRMA 2° CONDUTTORE
-------------------	---------------------	---------------------

Il sottoscritto concorrente dichiara per sé e per i propri Conducenti di conoscere il codice Sportivo Internazionale, il Regolamento Nazionale (e le sue Norme Supplementari) e il regolamento particolare di gara, di accettarli senza riserve e di uniformarsi a tutte le prescrizioni in essi contenute.

Firma del Concorrente

.....

In relazione ai rapporti relativi alla partecipazione alla gara di cui trattasi, i sottoscritti concorrente e conducenti prendono atto che i dati personali contenuti nella presente domanda d'iscrizione saranno trattati per il perseguimento delle finalità della gara. Autorizzano pertanto l'Organizzatore, ai sensi della Legge 675/96, a trattare, comunicare e diffondere tali dati, dichiarando di essere a conoscenza dei diritti riconosciuti dall'art. 13 della legge richiamata.

FIRMA CONCORRENTE	FIRMA 1° CONDUTTORE	FIRMA 2° CONDUTTORE
-------------------	---------------------	---------------------

ALLEGATI:

TASSA DI ISCRIZIONE DI Euro.

2 FOTOGRAFIE PER OGNI CONDUTTORE CON IL NOME SUL RETRO - CURRICULUM ULTIMI 3 ANNI

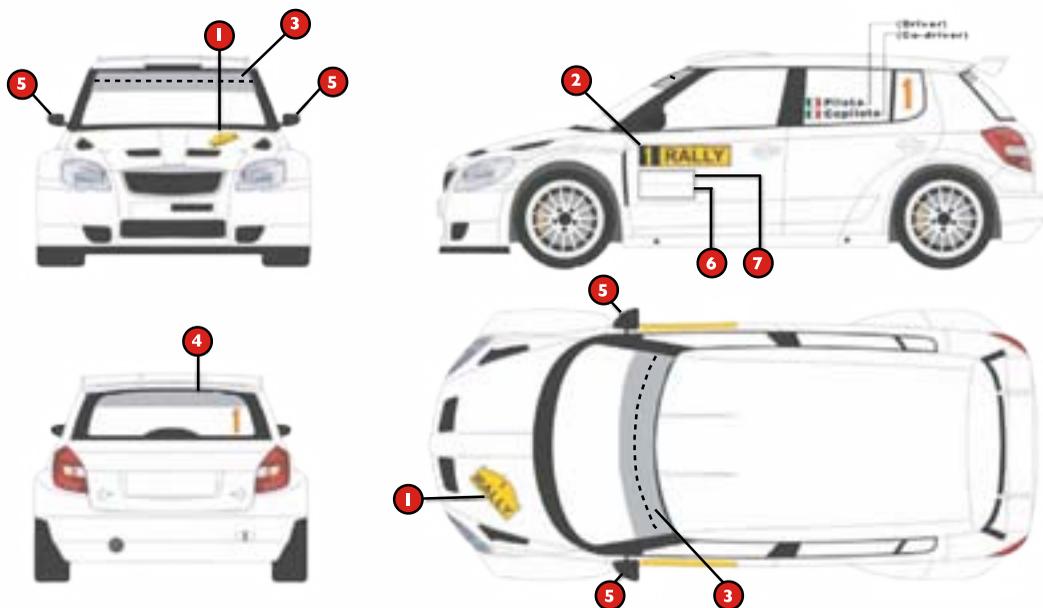
Allegato "F" alla N.S. 11

**PRESCRIZIONI VALIDE PER TUTTE LE GARE DI CAMPIONATO ITALIANO RALLIES
 CON ESCLUSIONE PER LE GARE TITOLATE FIA, DOVE GLI SPAZI RISERVATI AD ACI SPORT SARANNO OBBLIGATORI
 PER GLI ISCRITTI AL CAMPIONATO ITALIANO RALLY ASSOLUTO, JUNIOR E PRODUZIONE(FACOLTATIVE PER TUTTE LE ALTRE
 TIPOLOGIE DI RALLIES)**



Visibilità Campionato Italiano Rally 2013

Spazi Sulle Vetture



Stagione 2013



	Descrizione	Dimensioni	Pubblicità
1	Targa ufficiale rally	43x21.5 cm	Organizzatore
2	Targa porta numero sulle portiere anteriori (dx e sn)	50x15 cm	Organizzatore
	Numero di gara sulle portiere anteriori(dx e sn)	15x15 cm	Organizzatore
3	Fascia parasole	118x15 cm	ACI Sport
4	Banda parte alta del lunotto	118x10 cm	ACI Sport
5	Calotta dei retrovisori esterni	ACI Sport
6	Pannello sulle portiere anteriori (dx e sn)	40x10 cm	Organizzatore
7	Pannello sulle portiere anteriori (dx e sn)	40x10 cm	Organizzatore

Allegato "F1" alla N.S. 11

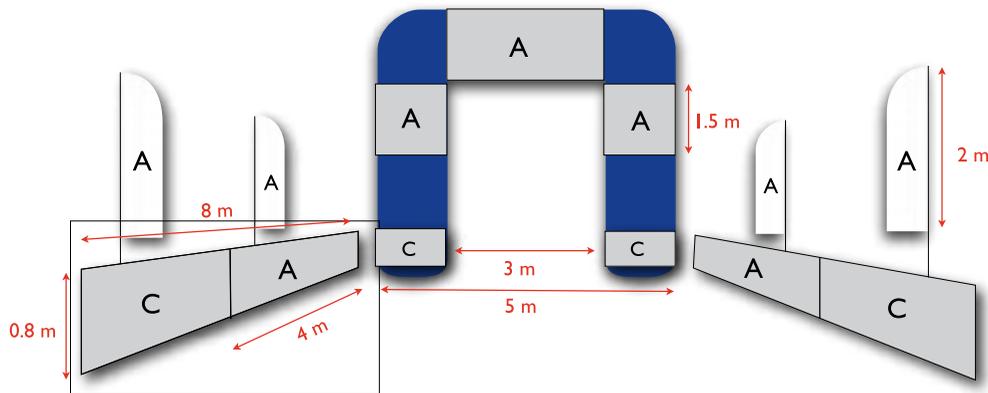
**PRESCRIZIONI VALIDE PER TUTTE LE GARE DI CAMPIONATO ITALIANO RALLIES
(E FACOLTATIVE PER TUTTE LE ALTRE TIPOLOGIE DI RALLIES)**

FAC-SIMILE DELL'ALLESTIMENTO DELLE PARTENZE DELLE PROVE SPECIALI



Visibilità Campionato Italiano Rally 2013

Disposizione ADV partenza e arrivo PS televisiva



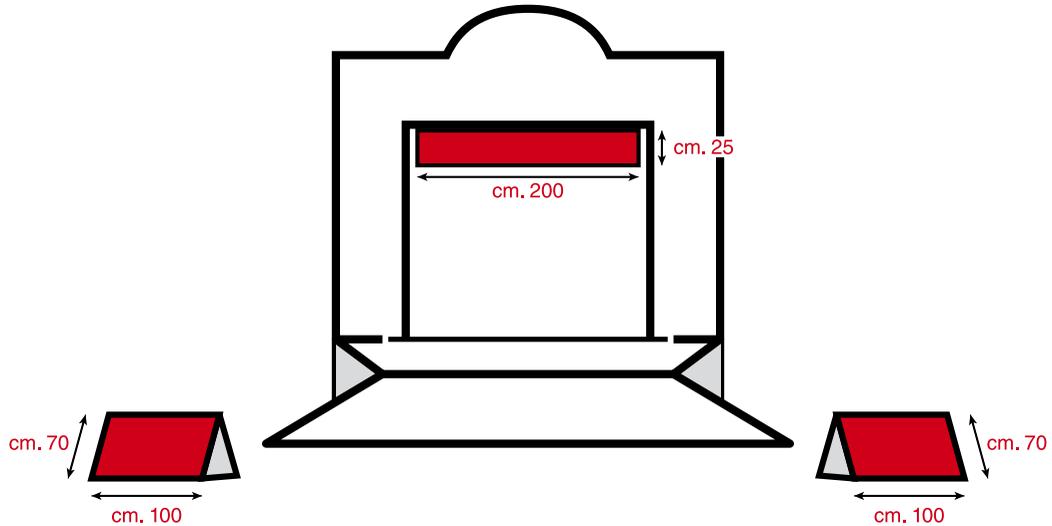
A - a disposizione di ACI Sport
C - a disposizione dell'Organizzatore

Allegato "F2" alla N.S. 11

**PRESCRIZIONI VALIDE PER TUTTE LE GARE DI CAMPIONATO ITALIANO RALLIES
(E FACOLTATIVE PER TUTTE LE ALTRE TIPOLOGIE DI RALLIES)**

FAC-SIMILE DELL'ALLESTIMENTO DEL PALCO PARTENZE E ARRIVO

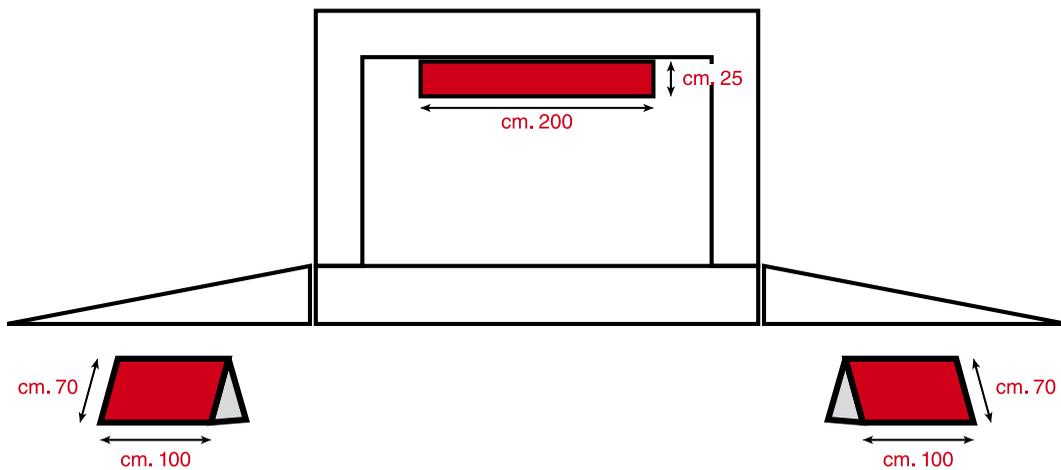
PALCO PARTENZA E ARRIVO TIPOLOGIA "A"



Posizioni pubblicitarie a disposizione di ACI Sport:

- n° 2 cartelli a libro collocati nelle prossimità della pedana di dimensioni cm. 100x70;
- n° 1 cartello monofacciale collocato sotto la traversa del fronte del palco partenza e arrivo (cm. 200x25);
- n° 1 cartello monofacciale collocato sotto la traversa del retro del palco partenza e arrivo (cm. 200x25);
- n° 2 cartelli monofacciali collocati sotto le traverse laterali del palco partenza e arrivo (cm. 200x25);

PALCO PARTENZA E ARRIVO TIPOLOGIA "B"



Posizioni pubblicitarie a disposizione di ACI Sport:

- n° 2 cartelli a libro collocati nelle prossimità della pedana di dimensioni cm. 100x70;
- n° 1 cartello monofacciale collocato sulla struttura di fondo della pedana (cm. 200x25);

Allegato "G" alla N.S. 11

RIEPILOGO PENALITÀ A CARICO DEL CONCORRENTE E DEI CONDUTTORI

Articoli	Oggetto	Partenza non autorizzata	Esclusione	Penalità in tempo	Penalità in denaro
14.3.6	Ammende ricognizioni - mancato pagamento	X			
19.14	Assistenza in PS		X		
2.2.14.5	Chicane - salto di - 1° infrazione			30"	
2.2.14.5	Chicane - salto di - 2° infrazione			60"	
2.2.14.5	Chicane - salto di - 3° infrazione		X		
11.1	Codice della Strada - 1° infrazione				da 259€ a 2.583€
11.1	Codice della Strada - 2° infrazione			5'	
11.1	Codice della Strada - 3° infrazione		X		
15.1.8	Conformità - Non conformità tecnica della vettura		X		
15.1.9/10	Contraffazione sigilli, piombi o contrassegni		X		
18.6.9	Controlli Orari:				
	a) per ogni minuto o frazione di ritardo			10"-	
	b) per ogni minuto o frazione di anticipo			1'	
19.2	Equipaggiamento dei piloti durante le PS		X		
7.1	Equipaggio - ritiro anche di un solo membro		X		
7.4	Equipaggio non a bordo della vettura		X		
19.9	Fine PS - fermata tra il cartello di preavviso e lo stop		X		
18.8.1	Fuori tempo massimo		X		
7.3	Nomi conduttori - Assenza nomi conduttori e bandiera nazionale				Ammenda
9.2	Numeri di gara - una placca numeri di gara mancante o alterata				Ammenda
9.2	Numeri di gara - assenza simultanea delle 2 placche		X		
12.3.3	Parco assistenza - superare i 30 Km/h nei parchi di assistenza			fino a 3'	da 517€ a 2.583€
12.4.5	Parco assistenza - Ingresso - Mancato rispetto orario ingresso ai Parchi/Zone Assistenza				fino a 2.583€
12.4.6	Parco assistenza - automezzi 1° infrazione				fino a 2.583€
20.1	Parco chiuso - Riparazione in parco chiuso		X		
20.2.2/4/5	Parco chiuso - Riparazioni in parco chiuso - per ogni minuto o frazione			1'	
20.4	Parco chiuso - tardiva o mancata consegna oppure allontanamento dallo stesso prima dell'autorizzazione		X		
16	Parco Partenza - Ritardo in parco partenza - penalità in denaro come specificato nel R.P.G.				Ammenda
12.7/8/9/10	Parti meccaniche - sostituzione		X		
8.1.1	Percorso - salto/deviazione		X		
12.5.3	Pneumatici - cambio e loro modifiche		X		
19.4	P.S. Partenza - mancata partenza entro 20" dal via in PS		X		
19.8	PS - partenza anticipata - 1° infrazione			10"	
19.8	PS - partenza anticipata - 2° infrazione			1'	
19.8	PS - partenza anticipata - 3° infrazione			3'	
19.10	PS - rifiuto di partire all'ora e nell'ordine attribuito (penalità minima - su proposta del Direttore Gara)			10'	
19.13	PS - per ogni decimo di secondo			1/10"	
14.3.6	Ricognizioni			3'	Ammenda
15.2.4	Rifiuto di verifica		X		
16.3	Ritardo superiore a 15' alla partenza del Rally o di una tappa o di una sezione	X			

Articoli	Oggetto	Partenza non autorizzata	Esclusione	Penalità in tempo	Penalità in denaro
16.3	Ritardo imputabile all'equipaggio alla partenza del Rally, di una tappa, di una sezione - per ogni minuto o frazione (fine la termine massimo di 15')			10"	
19.7	Ritardo allo start PS per motivo imputabile all'equipaggio - per ogni minuto o frazione			1'	
14.3.5	Scheda ricognizioni - Mancanza scheda ricognizioni a bordo				259 €
14.3.5	Scheda ricognizioni - manomissione	X			
15.2.2	Sigilli - Mancanza sigilli identificazione vettura		X		
19.12	STOP - mancato arresto al controllo Stop			5'	
	- Mancata annotazione del tempo allo stop				
8.3.2	Tabella di marcia - mancanza visto (applicazione delle norme da parte del Direttore di Gara)		X		
17.3	Tabella di marcia - Alterazioni o modifiche (Direttore Gara)		X		
17.4	Tabella di marcia - mancanza visto (Direttore Gara)		X		
18.4	Tabella di marcia - mancanza visto controllo a timbro (Direttore Gara)		X		
18.6.3	Tabella di marcia - mancanza visto controllo a timbro		X		
19.12	Tabella di marcia - Mancata annotazione del tempo alla partenza di PS		X		
7.2	Terzo a bordo (salvo ferito)		X		
14.5	Test pneumatici		X		
19.3	Transito in PS in senso inverso		X		
18.8	Zona di controllo - Ingresso irregolare		X		

Penalizzazioni a discrezione dei Commissari Sportivi o del Giudice Unico

12.1.3	Assistenza				
3.3.6	Comportamento scorretto, fraudolento o antisportivo		Fino alla esclusione		
11.5	Comportamenti ostruzionistici o antisportivi				
18.6.12	C.O. - Inosservanza procedure di controllo				
18.1.9	Disposizioni - Mancata osservanza delle disposizioni dei Commissari ai posti di controllo				
20.3	"Derapage" nel parco chiuso di arrivo				
11.4	Divieto di rimorchiare, trasportare, spingere le vetture durante la gara		Fino alla esclusione		
N.S. 9 art. 3	Documenti - Mancata presentazione documenti alle verifiche tecniche				
19.18.2	Mancata esposizione del cartello "OK" o "SOS" in PS				Ammenda
3.2.5 App. IV	Mancato rallentamento con bandiera rossa esposta				
12.4.6	Parchi o zone assistenza - 2° infrazione		Fino all'esclusione		
4 App. V	Pneumatici - Controllo Pneumatici				
19.8.d	PS - falsa partenza				
19.10	PS - rifiuto di partire all'ora e nell'ordine attribuiti				
10.8	Pubblicità				
14.3.6	Ricognizioni (Direttore Gara)				
App. VI	Rumorosità delle vetture				
2.5 App. IV	Sicurezza - segnalazione di incidente con ferito tra il pubblico				
3.4.5. App. IV	Sicurezza - segnalazione di incidente in PS				
19.19.1	Triangolo - Mancata esposizione del triangolo in PS				Ammenda

Allegato "H" alla N.S. 11**FORMAT E CAHIER DE CHARGES - RALLIES DI CAMPIONATO ITALIANO 2013****Programma delle gare**

Le gare si dovranno svolgere rispettando un programma unico per tutte le manifestazioni

Programma di una gara con fondo in asfalto (potrà essere prevista una deroga per la gara di Campionato Europeo)**Programma di una gara con fondo sterrato con validità FIA** (potrà essere prevista una deroga per la gara di Campionato Europeo)

- Ricognizioni: potranno essere articolate su due giorni, ove ciò sia reso necessario dalle caratteristiche del percorso. In tal caso, nel primo giorno verranno effettuate le ricognizioni relative alle P.S. della seconda Tappa, mentre nel secondo giorno saranno effettuate quelle relative alle P.S. della 1ª tappa. (Le ricognizioni della gara valida per il Trofeo Nazionale Rallies potranno essere previste anche nel sabato precedente).
- Venerdì: verifiche sportive e tecniche; shakedown; cerimonia di partenza, prova spettacolo (con possibilità di prevederla al termine della prima tappa).
- Sabato: 1ª tappa. Ultima P.S. non oltre le ore 18.00 (Svolgimento gara Trofeo Nazionale Rallies).
- Domenica: 2ª tappa. Arrivo finale non oltre alle ore 13.30.

Programma di una gara con fondo sterrato senza validità FIA

- Giovedì: Ricognizioni (Le ricognizioni della gara valida per il Trofeo Nazionale Rallies potranno essere previste anche nel sabato precedente).
- Venerdì: verifiche sportive e tecniche, shakedown; cerimonia di partenza, prova spettacolo.
- Sabato: Tappa unica con arrivo finale non oltre le ore 19.00 (Svolgimento gara Trofeo Nazionale Rallies).

L'organizzatore deve inviare il flusso dei dati dai cronometristi su un server messo a disposizione da Aci Sport (con modalità che verranno definite insieme al logistico di Aci Sport) al fine di garantire l'effettuazione del live timing per le applicazioni web e mobile dei campionati.

CAHIER DE CHARGES (APPLICAZIONE OBBLIGATORIA DA PARTE DEGLI ORGANIZZATORI)**a) Verifiche antegara**

Devono essere in linea concentrate nello stesso luogo e collocate in un contesto che possa servire da richiamo per il pubblico.

b) Località di partenza e arrivo

Previste in una località ed in un luogo che consenta di avere la maggior presenza di pubblico.

Palco partenza ed arrivo idoneo al livello della gara, con adeguati allestimenti e coreografie, dotato di uno spazio attrezzato e riservato alle autorità, costruttori e fotografi.

c) Parco Assistenza

Il Parco Assistenza dovrà essere situato in un luogo con adeguata visibilità, che possa attrarre un numero elevato di persone, con fondo asfaltato, opportuna logistica e dimensioni idonee ad ospitare mezzi tecnici ed ospitalità.

Occorre prevedere un collegamento wireless nel Parco Assistenza.

d) Sala Stampa

La sala stampa dovrà essere realizzata all'interno del parco assistenza o nelle immediate vicinanze.

La sala stampa dovrà essere adeguatamente attrezzata rispettando determinati standard, allestita in un contesto appropriato e gestita da un giornalista iscritto all'Albo professionale (vedi specifico Cahier des Charges). La conferenza stampa finale dovrà essere prevista dopo l'ultima prova speciale. Occorrerà prevedere un riordino di adeguata lunghezza. L'allegato F1 è da ritenersi parte integrante del presente allegato.

Allegato "I" alla N.S. 11**FORMAT ABBINAMENTO CON RALLIES CROSS COUNTRY**

Sono state concordate, tra le Commissioni competenti, le seguenti disposizioni valevoli per le gare di Campionato Italiano Rallies a cui saranno abbinata le gare di Campionato Italiano Cross Country:

- Le vetture Cross Country prenderanno la partenza immediatamente al seguito del rally abbinato;
- I percorsi dei settori selettivi del Cross Country dovranno essere differenziati da quelli delle prove speciali del Rally per almeno il 20% del chilometraggio totale;
- Tutti i riordini dovranno essere previsti prima dei Parchi Assistenza;
- Le vetture partecipanti al Cross Country dovranno utilizzare una zona refuelling specifica, a loro riservata, dopo i parchi assistenza.

INDICE ANALITICO DEI PRINCIPALI ARGOMENTI TRATTATI NELLA N.S. 11

	ART.	PARAGR.	APPEND.	ALL.
Abbigliamento di sicurezza	19	19.2		
Accettazione iscrizioni	5	5.12.1		
Addetto alle relazioni con i concorrenti			2°	
Albo ufficiale di gara	3	3.4		
Apertura iscrizioni	5	5.1		
Appelli	23	23		
Applicazione (R.P.)	3	3.3		
Appoggiatesta	2	2.1.4.7		
Apripista	19	19.17		
Arrivo Prova Speciale	19	19.9		
Assicurazioni	6	6.1-5		
Assistenza (definizione)	12	12.1		
Assistenza in Prova Speciale	19	19.14		
Assistenza vietata	12	12.2		
Batteria	12	12.2.1		
Calendario	28			
Calendario - Intervalli tra i Rallies	28	28.2		
Cambi (TIR)	12	12.10		
Cambi (CIR)	12	12.9.1-9		
Cambiamento Gruppo e/o classe	5	5.2		
Cambio pneumatici	12	12.5		
Caratteristiche (percorso)	2	2.2		
Caratteristiche vetture di serie (ricogniz.)	14	14.3.1-15		
Carburante - Prelievo			3°	
Carburante (rifornimento-refuelling)	12	12.6		
Carta d'identità	7	7.2		
Cartelli di segnalazione	18	18.1-2	1°	
Cartello con SOS o OK			4°-3.4	
Centina di sicurezza	2	2.1.4.4		
Chicanes	2	2.2.14		
Chiusura iscrizioni	5	5.1		
Cinture di sicurezza	2	2.1.4.5		
Circolare informativa (definizione)	1	1.9		
Circolari informative (approvazione)	1	1.10	-	-
Circolari informative (pubblicazione)	3	3.2.2-3		
Classifiche	21			
Classifiche non ufficiali	21	21.2.1		
Classifiche ufficiali	21	21.2.1-3		
Compilatori delle classifiche	21	21.2.3		
Compilazione delle classifiche	21	21.1		
Ex-aequo	22	22.3		
Pubblicazione	21	21.2		
Commissari di Percorso (postazioni)		4°, 3.2.4		
Commissari Sportivi - Giudice Unico	4	4.1		
Compilatori delle classifiche	21	21.2.3		
Compilazione delle classifiche	21	21.1		
Comportamenti	3 e 11	3.3.6 e 11.5		
Comportamenti conc/cond.	3	3.3.6		
Compressori	12	12.7-8		
Concorrente (definizione)	1	1.11		
Condizioni e termini (ricognizioni)	14	14.4-5		
Condizioni generali (parco chiuso)	20	20.1		
Conduuttori	2	2.3		
Abbigliamento di sicurezza	19	19.2		
Abilitazione per vetture KC o.1600	2	2.4.1.2		
Abilitazione per vetture o.2000 cc	2	2.4.1.2		
Comportamenti	3 e 11	3.3.6 e 11.5		
Iscrizione conduuttori U.E.	5	5.1.2		
Licenze richieste	2	2.4.1		
Piloti prioritari (ammissione)	2	2.4.1.3		
Piloti prioritari (esclusione)	2	2.4.1.4		
Responsabilità 1° conduuttore	3	3.3.5		
Contestaz. e notifica agenti polizia	11	11.2-3		
Controlli	18			
Arrivi contemporanei	18	18.6.13		

	ART.	PARAGR.	APPEND.	ALL.
Cartelli di segnalazione	18	18.1-2	1°	
Controlli a timbro	18	18.4		
Controlli orari	18	18.5-6		
Controllo Stop	19	19.11		
Identificazione Ufficiali di Gara	18	18.3	4°	
Operatività	18	18.1.7-8		
Ora di arrivo	18	18.7		
Ora di partenza	18	18.7		
Ora di transito	18	18.1.5 e 18.6.3-9		
Riordini	18	18.9		
Sosta nella zona di controllo	18	18.1.4		
Zone di controllo	18	18.1.2-3		
Controlli e sanzioni (ricognizioni)	14	14.5.4		
Controllo Orario (definizione)	1	1.5		
Controllo percorso e Prove Speciali	4	4.4		
Prova Speciale - Definizione	1 e 19	1.3 e 19.1		
Definizioni	1			
Assistenza	12	12.1		
Circolare informativa	1	1.9		
Concorrente	1	1.11		
Controllo Orario	1	1.5		
Durata di un Rally	1	1.13		
Equipaggio	1	1.12		
Neutralizzazione	1	1.7		
Parco chiuso	1	1.8		
Prova Speciale	1 e 19	1.3 e 19.1		
Rallies	1	1.1		
Riordino	1	1.6		
Settore	1	1.4		
Sezione	1	1.5		
Tabella di marcia	1	1.10		
Tappa	1	1.2		
Differenziali (TR)	12	12.10		
Denominazione (cambiamento)	31	31.3		
Differenziali (CIR)	12	12.9.1-9		
Durata dei Rallies	2	2.2.1-11		
Durata della sosta tra due tappe	2	2.2.3		
Durata delle tappe	2	2.2		
Durata di un Rally (definizione)	1	1.14		
Durata parchi assistenza	12	12.3.1		
Elicotteri			4°, 3.1.6	
Equipaggio	7			
Carta d'identità	7	7.2		
Definizione	1	1.12		
Nomi dei conduttori sulla vettura	7	7.3		
Presenza a bordo della vettura	7	7.1.4		
Ritiro dalla gara	7	7.5		
Terzo a bordo della vettura	7	7.1		
Ex-aequo nelle classifiche di un Rally	22	22.3		
Falsa partenza Prova Speciale	19	19.8		
Flange	12	12.8.1.1		
Racing Start	2	2.1.1.2bis, 2.1.2.1 e 2.1.2.3		
Identificazione degli U.G.	18	18.3	4°-1.5	
Identificazione vettura (verifiche ante-gara)	15	15.1.7.2		
Impegno sottoscritto dai con./cond.	5	5.3		
Incaricato sicurezza in PS			4°-1.3	
Incidenti (denuncia)	6	6.5		
Infrazioni (alle norme di circolazione)	11	11.1.1-3		
Ingresso nel parco chiuso	20	20.1.1-7		
Interpretazione (R.P.)	3	3.3		
Interruttore generale corrente	2	2.1.4.6		
Interruzione di un Rally	26			
Interruzione Prova Speciale	19	19.16.1-7		
Intervento medico (richiesta)	19	19.19		
Invio elenco iscritti ad ACI/CSAI	5	5.1		
Iscrizioni	5			
Accettazione	5	5.12.1		

	ART.	PARAGR.	APPEND.	ALL.
Apertura	5	5.1		
Cambiamento Gruppo e/o classe	5	5.2		
Chiusura	5	5.1		
Impegno sottoscritto dai con/cond.	5	5.3		
Invio dell'elenco ad ACI/CSAI	5	5.1		
Numero massimo	5	5.5		
Precedenza	5	5.12		
Pubblicazione	5	5.1		
Rifiuto	5	5.4		
Sorteggio	5	5.13		
Sostituzione con/cond.	5	5.1.2		
Sostituzione vetture	5	5.1, 5.2		
Spedizione	5	5.10		
Tasse	5	5.6		
Tasse (restituzione)	5	5.7-9		
Trattamento dati sensibili				
Ispettore Sicurezza	4	4.3		
Ispettore alla sicurezza			4°-1.2	
Ispezioni	27			
Lampada a luce intermittente	2	2.1.4.2		
Licenze richieste	2	2.3.1		
Linguette paraspruzzi	2	2.1.4.3		
Lunghezza percorso	2	2.2.6		
Lunghezza Prove Speciali	2	2.2.6		
Modifiche (R.P.)	3	3.2		
Modifiche in corso di gara (percorso)	2	2.2.5		
Modulo tipo di iscrizione alle gare			7°	E
Neutralizzazione (definizione)	1	1.8		
Nomi dei conduttori sulla vettura	7	7.3		
Norme di circolazione	11			
Contestaz. e notifica agenti polizia	11	11.2-3		
Infrazioni	11	11.1.1-3		
Rispetto	11	11.1		
Numeri di gara	9	9.1-4		
Numero massimo iscritti	5	5.5		
Operatività dei controlli	18	18.1.7-8		
Ora di arrivo ai controlli	18	18.7		
Ora di partenza ai controlli	18	18.7		
Ora di transito ai controlli	18	18.1.5 e 18.6.3-9		
Ordine di servizio	3 e 19	9.5 e 19.18		
Ordini di partenza	16	16.5-8		
Organizzazione (parchi assistenza)	12	12.3.1-4		
Osservatori	4 e 30	4.2 e 30.1-5		
Osservatori	4 e 30	4.2 e 30.1-5		
Ostruzioni stradali	2	2.2.5		
Parchi di assistenza	12	12.3	4°, 3.1.5	
Durata	12	12.3.1		
Inosservanza	12	12.4.6-7		
Numero	12	12.3.1		
Organizzazione	12	12.3.1-4		
Targhe	12	12.4.7		
Targhe aggiuntive	12	12.4.7		
Veicoli ammessi	12	12.4		
Parco chiuso	20			
Condizioni generali	20	20.1		
Definizione	1	1.8		
Ingresso	20	20.1.1		
Riparazioni	20	20.2		
Parco partenza	16 e 20	16.1-4 e 20.1.5-6		
Partenti	1	1.14		
Partenza ritardata in Prova Speciale	19 e 19.7			
Partenze	16			
Intervallo	8	8.2, 8.2.2		
Ordini di partenza	16	16.5-8		
Parco partenza	16 e 20	16, 16.1-4, 20.1.5-6		
Partenze Prove Speciali	19	19.4-9		
Parti di ricambio	12	12.7-10		

	ART.	PARAGR.	APPEND.	ALL.
Compressori	12	12.8.1.2-8		
Flange	12	12.8.1.1		
Partiti	1	1.14		
Percorsi di trasferimento - Sicurezza			4°-2.8	
Percorso	2	2.2.5		
Caratteristiche	2	2.2.6		
Chicanes	2	2.2.13		
Controllo percorso e prove speciali	4	4.4		
Lunghezza percorso	2	2.2.6		
Lunghezza Prove Speciali	2	2.2.6		
Modifiche nel corso della gara	2	2.2.5		
Ostruzioni stradali	2	2.2.5		
Percorso interessante più province	2	2.2.5		
Progetto	2	2.2.15		
Prove speciali (controversie)	2	2.2.5		
Ricognizioni	14			
Roadbook (radar)	8	8.1		
Roadbook (radar)	8	8.1		
Tabella di marcia	8 e 17	8.3 e 17.1-6	7°	
Tappe (numero)	2	2.2.6		
Percorso interessante più province	2	2.2.5		
Piano della sicurezza	19	19.18		
Piano della sicurezza			4°-1	
Piloti Prioritari	25			
Ammissione alle gare	2	2.4.1.3		
Cancellazione dagli elenchi	28	28.8		
Casi particolari	28	28.6		
Esclusione dalle gare	2	2.4.1.4		
Inserimento all'inizio dell'anno	28	28.5.1		
Inserimento d'ufficio	28	28.4		
Inserimento gara per gara	28	28.5.3		
Inserimento nel corso dell'anno	28	28.5.2		
Inserimento su richiesta	28	28.5		
Pneumatici	12	12.5		
Cambio	12	12.5		
Pneumatici chiodati	13	13.2		
Regolamentazione		5°		
Ruota di scorta	13	13.2-3		
Sistemi antisgonfiamento	13	13.5		
Slick	13	13.1		
Test	14	14.6		
Pneumatici chiodati	13	13.2		
Portanumeri (pannelli)	9	9.1.2		
Precedenza iscrizioni	5	5.12		
Prelievo carburante		3°		
Premi	24	24		
Prescrizioni di sicurezza	2	2.1.4		
Appoggiatesta	2	2.1.4.7		
Centina di sicurezza	2	2.1.4.4		
Cinture di sicurezza	2	2.1.4.5		
Conduttori	19	19.19		
Interruttore generale corrente	2	2.1.4.6		
Lampada a luce intermittente	2	2.1.4.2		
Linguette paraspruzzi	2	2.1.4.3		
Protezioni inferiori	2	2.1.4		
Roll bar	2	2.1.4.4		
Sistema di estinzione	2	2.1.4.1		
Triangolo rosso	2	2.1.4.8		
Presenza a bordo della vettura	7	7.1.4		
Progetto del percorso	2	2.2.15		
Protezioni inferiori	2	2.1.4		
Prova Speciale (definizione)	1 e 19	1.3 e 19.1		
Prove Speciali	19			
Arrivo	19	19.9		
Assistenza	19	19.14		
Conduttori - Abbigliamento sicurezza	19	19.2		
Controversie	2	2.2.5		



	ART.	PARAGR.	APPEND.	ALL.
Definizione	19	19.1		
Falsa partenza	19	19.8		
Interruzione	19	19.16.1-7		
Lunghezza	2	2.2.6		
Numero	2	2.2.6		
Partenza ritardata	19	19.7		
Partenze	19	19.3-7		
Apripista	19	19.17		
Rifiuto di partire	19	19.10		
Rilevamento dei tempi	19	19.1		
Stop	19	19.11-12		
Utilizzazione	2	2.2.7		
Pubblicazione (R.P.)	3	3.1		
Pubblicazione delle classifiche	21	21.2		
Pubblicazione iscrizioni	5	5.1		
Pubblicità	10	10.1-8		
Rallies (definizione)	1	1.1		
Rallies (durata)	1-2	2.2.8-11, 1.13		
Rapporto sugli incidenti			4°-2.5	
Reclami	23	23		
Refuelling	12	12.6		
Registrazione dei passaggi ai controlli	8	8.3.2		
Regolamento particolare	3			
Applicazione	3	3.3		
Circolari informative (pubblicazione)	3	3.2.3		
Comunicati	3	3.5		
Interpretazione	3	3.3		
Modifiche	3	3.2		
Pubblicazione	3	3.1		
Termini di invio ad ACI/CSAI	3	3.1.3		
Responsabilità 1° conduttore	3	3.3.5		
Ricognizioni	14			
Caratteristiche vetture di serie	14	14.3.2-15		
Condizioni e termini	14	14.4-5		
Controlli	14	14.3.5 a)		
Ronde	14	14.3.4		
Sanzioni	14	14.3.5 b)		
Scheda	14	14.3.4		
Vetture da gara	14	14.4		
Vetture di serie	14	14.3.1		
Vetture ricognitori	14	14.8		
Rifiuto di partire in Prova Speciale	19	19.9		
Rifiuto iscrizione	5	5.4		
Rifornimento carburante (refuelling)	12	12.6		
Rilevamento dei tempi in Prova Speciale	19	19.1		
Rimorchio vetture	11	11.4		
Riordini (controlli)	18	18.9		
Riordini (durata)	18	18.9.8		
Riordino (definizione)	1	1.6		
Riparazioni in parco chiuso	20	20.2		
Rispetto (norme di circolazione)	11	11.1		
Ritiro dalla gara	7	7.5		
Roadbook	8	8.1		
Fac simile			7°	
Istruzioni			7°	
Simboli			7°	
Roll bar	2	2.1.4.4-9		
Ronde	2	2.2.12		
Rumorosità delle vetture			6°	
Ruota di scorta	13	13.2-3		
Scheda di ricognizione	14	14.4.4		
Segnalazioni (bandiere)			4°, 3.2.4-5	
Segnalazioni dei controlli	18	18.2		
Settore (definizione)	1	1.5		
Sezione (definizione)	1	1.4		
Shakedown	14	14.4		
Sicurezza degli equipaggi			4°-3.1	





	ART.	PARAGR.	APPEND.	ALL.
Sicurezza degli Ufficiali di Gara			4°-4	
Sicurezza del pubblico			4°-2	
Sicurezza (Ispettore)	4	4.3		
Sistema di estinzione	2	2.1.4.1		
Sistemi antisgonfiamento (pneumatici)	13	13.5		
Slick		13	13.1	
Sorteggio iscrizioni	5	5.13		
Sorveglianza del percorso		4°-3.3		
Sosta nella zona di controllo	18	18.1.4		
Sostituzione con/cond.	5	5.1.12		
Sostituzione parti meccaniche	12	12.7		
Sostituzione vetture	5	5.1.3		
Spedizione iscrizioni	5	5.11		
Spinta vetture	11	11.4		
Stop (controllo)	19	19.11-12		
Super Prova Speciale	2	2.2.13		
Tabella di marcia	17	17.1-6	7°	A e B
Tabella di marcia	8	8.3	7°	A e B
Tabella di marcia (definizione)	1	1.10		
Tabella di marcia (fac-simile) Rallies Nazionali			7°	A
Tabella di marcia (fac-simile) Rallies Internazionali			7°	B
Tabella tempi e distanze	3	3.1.3	7°	D
Tappa (definizione)	1	1.2		
Tappe (numero)	2	2.2.6		
Targhe aggiuntive auxiliary	12	12.4.8		
Targhe assistenza	12	12.4.8		
Targhe ufficiali Rally	9	9.1		
Tasse iscrizione	5	5.6		
Tasse iscrizione (restituzione)	5	5.7		
Tempo massimo	18	18.8		
Termini di invio ad ACI/CSAI (R.P.)	3	3.1.3		
Terzo a bordo della vettura	7	7.1		
Tests collettivi e tecnici				F
Tests con vetture da gara	14	14.4		
Test pneumatici	14	14.7		
Triangolo rosso	2	2.1.4.8		
Turbo (sostituzione)	12	12.7		
Ufficiali di gara	4			
Commissari Sportivi - Giudice Unico	4	4.1		
Identificazione			4°-1.5	
Ispettore alla sicurezza	4	4.3		
Osservatori	4-30	4.2 e 30.1-5		
Valutazione delle gare	30	30.1-5		
Veicoli ammessi (parchi assistenza)	12	12.4 e 12.4.5		
Velocità media	2	2.2.4		
Verifiche	15			
Durante il Rally	15	15.1.8		
Finali	15	15.2		
Prima della partenza	15	15.1		
Responsabilità dell'equipaggio	15	15.1.9-10		
Verifiche ante-gara (sportive e tecniche)	15	15.1.1-7		
Verifiche supplementari in corso di gara	15	15.1.8		
Vetture	2	2.1		
Classi	2	2.1.5		
Vetture "scopa"			4°-2.7	
Vetture apripista dei concorrenti	14	14.6		
Vetture apripista degli organizzatori	19	19.17	4°-2.7	
Vetture da gara (ricognizioni con)	14	14.4		
Vetture fuori omologazione	2	2.1.3		
Vetture di serie (ricognizioni con)	14	14.3.1		
Vetture ricognitori	14	14.8		
Zone di controllo	18	18.1.2-3		

