



## CAMPIONATO ITALIANO VELOCITA' FUORISTRADA (ex Off Road Cross)

### Art. 1 – TITOLI IN PALIO

E' assegnato il titolo di Campione Italiano Velocità Fuoristrada per gare di tipologia Off Road Cross.

L'organizzazione delle gare è affidata ai singoli organizzatori in rispetto della normativa del presente Regolamento.

I titoli in palio sono:

- Campionato Italiano
- Trofei nazionali di gruppo e per Marche
- Coppe ACI di classe

secondo il seguente prospetto:

| Campionato Italiano  | Trofei Nazionali  | Coppe ACI-Sport   |
|----------------------|---|---|
| Velocità Fuoristrada | Velocità Fuoristrada:<br>N - Serie<br>A - Preparati<br>B - Prototipo<br>M - Motori motociclistici<br>FNL - Fuoristrada Nazionali leggeri<br>F – Formula Off-Road by FIF<br><br>Fuoristrada per Marche | Velocità Fuoristrada:<br>N1 - N2 - N3<br>A1 - A2 - A3<br>B1 - B2<br><br>F1 – F2 – F3 – F4         |
|                      |   | Trial 4x4:<br>O – Original<br>S – Standard<br>M – Modified<br>PM – Pro-Modified<br>P - Prototipes |
|                      |   | Regolarità Turistica 4x4  |

I titoli ed i relativi premi sono cumulabili tra loro.

Le gare, per ottenere la validità o conservarla, devono rispettare tutte le normative vigenti ed aver ottenuto una valutazione positiva nell'edizione precedente.

Nel caso non sia raggiunto il numero massimo di 6 gare valide possono essere prese in considerazione, per l'assegnazione della validità per il Campionato Italiano Velocità Fuoristrada, gare di prima iscrizione, a condizione che le stesse siano organizzate da Organizzatori di provata esperienza ed accettati dall'ACI.

Le competizioni titolate sono composte da 4 o 5 Prove Speciali.

Affinché il Campionato sia ritenuto valido, è necessario che siano effettuate e convalidate almeno 3 gare.

## **Art. 2 – CALENDARIO DELLE MANIFESTAZIONI – DISTANZE TEMPORALI DELLE GARE**

Possono richiedere l'iscrizione a calendario di una gara di Campionato Italiano Velocità Fuoristrada gli Organizzatori in possesso di Licenza ACI di grado A e B.

Viene stilato di anno in anno con un numero massimo di 6 gare, individuate dalla Commissione di competenza tra le gare di Velocità Fuoristrada iscritte a calendario e valutate in base ai rapporti informativi dell'anno precedente.

L'intervallo temporale tra due gare valevoli per il Campionato Italiano è di 15 giorni.

Il calendario può subire modifiche nel corso dell'anno. Gli aggiornamenti vengono pubblicati costantemente sul sito istituzionale [www.csai.aci.it](http://www.csai.aci.it).

## **Art. 3 - TASSE ACI DI ORGANIZZAZIONE PER LE GARE DI C.I.**

La tassa di organizzazione è fissata secondo quanto indicato nell'apposita Appendice al RSN.

La tassa base per il 2015 è di € 100,00 alla quale non si aggiunge alcuna integrazione per il Campionato Italiano

Le tasse elencate devono essere versate esclusivamente mediante bonifico sul c/c bancario intestato ad ACI avente il seguente codice IBAN: IT25 W010 0503 2110 0000 0200 036

## **Art. 4 – UFFICIALI DI GARA**

Anche nelle gare di Campionato Italiano è previsto il Giudice Unico, che può essere anche un Commissario Sportivo Regionale. Il Delegato Tecnico può essere anche un Commissario Tecnico Regionale.

Resta fermo l'obbligo dell'Organizzatore di rispettare il numero minimo dei Verificatori Sportivi e Tecnici come previsto nell'Appendice n.5 del RSN.

Per ogni manifestazione può essere prevista la presenza di un Addetto alle Relazioni con i Concorrenti, per fornire informazioni ai concorrenti e svolgere un ruolo di mediazione in ogni momento.

Questo ruolo deve esser ricoperto da un titolare di licenza di Commissario Sportivo o da un titolare di altre licenze sportive, di comprovata esperienza sportiva e tecnica, con una buona conoscenza dei regolamenti. L'addetto alle relazioni con i concorrenti può assistere alle riunioni dei Commissari Sportivi, al fine di tenersi informato sulle eventuali decisioni prese.

L'Addetto alle relazioni con i Concorrenti deve essere facilmente identificabile dai concorrenti; a tal fine è consigliabile che:

- la sua fotografia sia affissa all'albo di gara con indicazione della sua qualifica e reperibilità;
- indossi un contrassegno o una pettorina molto visibile;
- sia presentato ai concorrenti nel corso del briefing ante gara.

La sua funzione è di fornire informazioni ai concorrenti e svolgere un ruolo di mediazione per evitare l'insorgere di reclami se le motivazioni non li rendono indispensabili.

### 4.1 – Commissari di percorso

Deve essere previsto almeno un Commissario di Percorso alla partenza e uno all'arrivo di ciascuna Prova Speciale e altri vanno opportunamente intervallati nei punti nevralgici del percorso.

Allo scopo di consentire la segnalazione e l'intervento adeguatamente rapidi in caso di incidente, la dislocazione dei posti di percorso nelle Prove Speciali deve essere tale che gli addetti a un posto si trovino a distanza visiva con quelli dei posti adiacenti tenuto conto della conformazione del terreno.

Ogni posto deve essere dotato di uno o più estintori.

#### 4.2 – Giudici di fatto

Gli Organizzatori sono tenuti a nominare dei Giudici di Fatto, affiggendo l'elenco all'albo di gara, per:

- segnalazioni di falsa partenza
- infrazioni a precise prescrizioni del Regolamento particolare di gara.

#### **Art. 5 - ORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO MEDICO NEL CORSO DELLE GARE**

Fatto salvo quanto espresso nelle Norme Generali, si precisa che anche nelle gare di Campionato è concesso agli organizzatori di utilizzare, a loro discrezione, una sola ambulanza. In tal caso, qualora l'ambulanza dovesse abbandonare la zona di gara per il soccorso di un ferito, la gara va fermata fino al ripristino del servizio medico di emergenza (ambulanza ed equipaggio).

E' sufficiente la presenza del solo Medico Capo del servizio sanitario di gara, competente in manovre rianimatorie o operante nel servizio sanitario nazionale 118.

Un mezzo di soccorso per ogni PROVA SPECIALE deve essere previsto per lo sgombero della pista

#### **Art. 6 - SVOLGIMENTO DELLA MANIFESTAZIONE**

##### 6.1 - Controllo vetture e documenti ante gara

I concorrenti e conduttori devono presentarsi nella località e agli orari previsti dal Regolamento Particolare di Gara per sottoporsi alle necessarie verifiche sportive e tecniche .

Tutti i piloti partecipanti al Campionato Italiano Fuoristrada possono usufruire della “Verifica Tecnica Ante Gara Unica Annuale”.

Detta verifica potrà essere effettuata dai C.T. Nazionali designati, per l'anno in corso, al Campionato Italiano Fuoristrada e, fuori dell'ambito dei campi di gara, anche dai Commissari Tecnici Nazionali abilitati. Il concorrente che partecipa ad una gara con una vettura che ha già effettuato la “verifica tecnica unica”, in sede di verifica ante-gara, dovrà rilasciare apposita dichiarazione, predisposta dall'organizzatore della gara, attestante che la vettura non ha subito modifiche né danni a seguito di incidenti successivamente alla data di detta verifica unica.

I Commissari Tecnici possono in ogni caso effettuare verifiche tecniche a campione.

##### 6.2 - Briefing

Prima dello svolgimento della gara il Direttore convoca un briefing, secondo le istruzioni contenute nel programma del RPG.

In alternativa il Direttore di gara può pubblicare un proprio comunicato – briefing scritto - nel quale deve riportare sinteticamente le informazioni e le ultime istruzioni per una regolare partecipazione alla gara. Detto comunicato deve essere consegnato a tutti i conduttori durante le fasi delle verifiche sportive ante gara.

##### 6.3 – Sviluppo della gara

Le manifestazioni devono obbligatoriamente essere articolate su almeno 4 (salvo impossibilità per cause di forza maggiore durante lo svolgimento della gara) o 5 Prove Speciali da effettuarsi su percorsi chiusi.

La durata minima della gara, calcolata sommando i tempi impiegati dal conduttore più veloce a percorrere tutte le Prove Speciali, non deve essere inferiore a 30 minuti primi.

Nel caso in cui su un percorso di gara regolarmente collaudato e approvato si scendesse al di sotto di questi limiti, la gara è considerata comunque valida per i titoli, ma il percorso per l'anno successivo deve essere nuovamente collaudato e approvato.

L'Organizzatore è tenuto a prevedere una sessione di prove libere di durata minima di 90 minuti primi anche non continuativi per dare la possibilità ai concorrenti che abbiano già effettuato le verifiche ante-gara di effettuare la ricognizione del percorso; il veicolo da utilizzare per tale prova deve essere quello con il quale il concorrente è stato verificato.

Dette prove libere sono organizzate e gestite sotto il controllo e la responsabilità del Direttore di Gara che deciderà il tempo da riservare a ciascun Gruppo o equipaggio.

La prova del percorso è una prova sportiva ufficiale a tutti gli effetti e, pertanto, si svolgerà in presenza di tutto lo staff organizzativo della gara.

Dopo le prove libere sono effettuate le Prove Ufficiali Cronometrate con la partecipazione obbligatoria di tutti gli equipaggi al completo, senza distinzione di Gruppi.

L' Organizzatore avrà facoltà di effettuare o meno le prove ufficiali cronometrate, per lo svolgimento delle quali, si darà ampia informazione nel Regolamento Particolare di Gara (orari, durata, sistemi di rilevamento tempi, ordine di partenza, ecc).

Nel caso in cui non verranno effettuate le Prove Cronometrate, l'ordine di partenza delle Prove Speciali è stabilito da un sorteggio tra i veicoli dello stesso Gruppo.

Nel caso in cui un equipaggio fosse impossibilitato ad effettuare regolarmente le prove ufficiali cronometrate e/o risultasse non classificato nelle stesse deve essere ammesso alla gara ma lo stesso partirà dall'ultima posizione; nel caso vi fossero più equipaggi in questa condizione l'ordine è il seguente:

- 1) Gruppo Veicoli di Serie
- 2) Gruppo Veicoli Preparati
- 3) Gruppo Veicoli Prototipo
- 4) Gruppo Fuoristrada Nazionali Leggeri
- 5) Gruppo Veicoli con Propulsori motociclisti.

Nell'ambito di ogni Gruppo è quindi seguito l'ordine crescente dei numeri di gara.

Ogni equipaggio potrà effettuare per le prove ufficiali cronometrate un numero massimo di 3 giri previsto dal RPG.

Le prove ufficiali cronometrate sono prove sportive ufficiali a tutti gli effetti e, pertanto, si svolgeranno in presenza di tutto lo staff organizzativo della gara, con sistema di rilevamento del tempo mediante trasponder o rilevamento manuale ad opera dei cronometristi.

Nell'impossibilità di effettuare qualsiasi tipo di prova del percorso per cause di forza maggiore riconosciuta dai Commissari Sportivi, gli stessi possono autorizzare e programmare una ricognizione del percorso e successivamente far disputare la gara che manterrà comunque la validità assegnatagli.

Informazioni dettagliate sullo svolgimento delle prove libere ed ufficiali cronometrate (orari, sistemi di rilevamento tempi, ecc.) devono figurare sul Regolamento Particolare di Gara.

Quando necessario (es.: per pioggia o per altri eventi atmosferici), è consentito un giro di ricognizione del percorso, anche in convoglio, prima della partenza delle singole Prove Speciali e delle Prove Cronometrate, a discrezione del Direttore di gara. Dette ricognizioni devono essere effettuate con le modalità precisate nel Regolamento Particolare di Gara (RPG), approvato dall' ACI.

Il Direttore di Gara deve stabilire, affiggendolo all'albo di gara immediatamente dopo l'uscita dell'ultimo concorrente che ha regolarmente portato a termine la Prova Speciale, l'orario di partenza della successiva Prova Speciale. I concorrenti, secondo detto orario, devono presentarsi alla partenza della relativa Prova Speciale, mettendosi a disposizione dello starter.

Su richiesta degli Organizzatori, in luogo del Collegio può essere designato un solo Commissario Sportivo con funzioni di Giudice Unico.

#### 6.4 - Prove speciali

Le 4 o più Prove Speciali devono essere individuate compatibilmente con la configurazione topografica della zona in cui si svolge la manifestazione, in maniera tale che il loro tracciato presenti:

- varietà di difficoltà tecniche (con riferimento ai 4 tipici impedimenti alla locomozione fuoristrada: geometria superficiale critica, vegetazione, acqua, cedevolezza);
- estrema accentuazione delle difficoltà tecniche, per quanto possibile uniformemente distribuite sull'intero tratto;
- la possibilità di effettuare sorpassi per la maggior parte dei percorsi.

Per i percorsi ad anello il percorso stesso non potrà essere effettuato più di 4 volte per ogni singola Prova Speciale.

Negli eventuali passaggi obbligati il percorso deve avere delle sedi transitabili con larghezza non inferiore, in nessun tratto, a m. 2.30; tale misura deve essere maggiorata del 15% sui tratti particolarmente impegnativi.

Deve essere comunque previsto un percorso alternativo effettuabile con qualunque condizione atmosferica, descritto nel regolamento particolare di gara, con le distanze, tale da permettere lo svolgimento della competizione sia pure con i minimi di validità.

I concorrenti non possono effettuare più di tre tentativi per ogni passaggio impegnativo che incontrassero sul percorso dopodiché devono utilizzare la variante facilitata, se presente, incorrendo nella relativa penalità. Ove non esista variante sono esclusi da quella prova.

In caso di errore di percorso il conduttore deve ritornare sull'itinerario nel punto in cui ha sbagliato. In caso contrario è escluso da quella prova, fatti salvi ulteriori provvedimenti da parte del Collegio dei Commissari Sportivi per particolari situazioni.

Una volta presa la partenza non potrà essere invocato dai concorrenti e dai conduttori alcun caso di forza maggiore; eventuali ostacoli provocati da intemperie, ostruzioni, arresto di altri veicoli o simili devono di conseguenza essere superati di pura iniziativa dei conduttori senza provocare danni materiali ad altri partecipanti alla gara.

Nel caso in cui un equipaggio si dovesse trovare ad affrontare una variante obbligatoria, cioè obbligato da un commissario di percorso per percorso ostruito, gli è inflitta una penalità stabilita dal tempo necessario a superare l'ostacolo e riprendere la pista in n. 1 tentativo aumentato di 10".

Il tempo della variante obbligatoria è indicato nel RPG e aggiunto nel cartello della Variante.

La durata minima di ciascuna Prova Speciale è di 7 minuti primi e 30 secondi.

La durata totale minima delle prove speciali considerate valide ai fini della classifica è di 30 minuti primi.

Ai fini della classifica, sono considerate valide tutte le prove Speciali effettuate.

#### 6.5 - Partenza singola

Le partenze delle Prova Speciale sono a discrezione del Direttore di Gara, con le modalità indicate nel RPG.

Le partenze devono avvenire con vettura ferma e motore in moto.

Il concorrente che non si presentasse sulla linea del via al suo turno di partenza, prenderà il via quando il Direttore di gara lo riterrà opportuno, ma verrà penalizzato di 1 minuto primo. Se il ritardo supererà i 15 minuti non sarà ammesso alla partenza, oppure, esclusivamente prima del suo turno di partenza, potrà chiedere di partire in coda a quella P.S., con una penalità di 5', purchè si presenti agli ordini dello starter entro la partenza dell'ultimo concorrente regolarmente al via.

#### 6.6 - Partenza multipla

Se è prevista la partenza multipla, ammessa solamente su percorso esplicitamente approvato, le modalità della partenza stessa devono essere descritte e regolamentate dal RPG della gara.

### 6.7 - Partenza in linea

Su richiesta dell'organizzatore e con parere favorevole del verificatore del percorso può essere autorizzata la partenza contemporanea di due o più vetture per volta.

Le partenze devono avvenire con vetture ferme e motore in moto.

Le vetture devono essere allineate. Il concorrente che non si presentasse sulla linea del "via" al suo turno di partenza verrà messo in coda e penalizzato di 1 minuto primo; se il ritardo supererà i 15 minuti non sarà ammesso alla partenza, oppure, esclusivamente prima del suo turno di partenza, potrà chiedere di partire in coda a quella P.S., con una penalità di 5', purchè si presenti agli ordini dello starter entro la partenza dell'ultimo concorrente regolarmente al via.

La partenza può essere data con semaforo o con bandiera.

Partenza con semaforo: il semaforo deve essere posto in posizione ben visibile a tutti i conduttori.

La procedura è la seguente: rosso - verde entro 5".

Diversa procedura potrà essere autorizzata con debita indicazione nel Regolamento Particolare di Gara (RPG) e comunicata ai piloti.

Partenza con bandiera: lo starter deve mettersi in posizione ben visibile a tutti i conduttori. I conduttori con le rispettive vetture sono posti all'ordine dello starter dall'istante in cui alza la bandiera a quello in cui l'abbassa. All'istante in cui la bandiera viene abbassata ogni conduttore è considerato come partito.

### 6.8 - Partenza in griglia

In via sperimentale e su richiesta dell'Organizzatore, sulle piste ritenute idonee in base al rapporto del verificatore del percorso ACI potrà essere autorizzata la partenza in griglia. La composizione e la normativa di detta griglia devono essere chiaramente precisate dal Regolamento Particolare di Gara e approvate dalla Commissione Abilità.

### 6.9 - Ordine di partenza

L'ordine di partenza della terza, quarta ed eventuale quinta Prova Speciale è determinato dalla somma dei tempi e delle eventuali penalità delle prime due Prove Speciali, dal più veloce al meno veloce, con lo stesso metodo usato nelle prime due Prove Speciali, come da classifica delle Prove di qualifica cronometrate.

### 6.10 – Interruzione delle prove speciali

In caso di interruzione prolungata e pertanto definitiva di una Prova Speciale (per qualsiasi ragione e anche nel caso in cui un solo concorrente l'abbia portata a termine) la classifica della prova stessa verrà redatta assegnando a tutti i concorrenti che non l'hanno portata a termine (escluso quello/i che ha/hanno causato eventualmente l'ostruzione) il peggior tempo ottenuto fra tutti gli equipaggi che l'hanno effettuata regolarmente prima dell'interruzione, per ogni classe.

L'applicazione della presente norma spetta ai Commissari Sportivi su segnalazione del Direttore di Gara.

Nel caso in cui i Commissari Sportivi ritenessero il peggior tempo decisamente abnorme possono, in sostituzione, assegnare agli equipaggi non transitati il penultimo tempo e così di seguito fino al quint'ultimo.

Le Prove Speciali interrotte non devono essere ripetute.

### 6.11 – Interruzione della gara

Una gara può essere interrotta qualora le ostruzioni o le condizioni del percorso siano tali da non permettere ai concorrenti la prosecuzione della stessa.

Se al momento dell'interruzione sono state effettuate meno Prove Speciali rispetto a quanto previsto, la gara manterrà la validità ed il relativo punteggio è attribuito alle sole Prove Speciali

effettivamente e correttamente disputate.

Se al momento dell'interruzione non è stata effettuata regolarmente almeno una Prova Speciale, la gara è da considerarsi annullata a meno che l'organizzatore non intenda ripeterla in altra data.

#### 6.12 – Ritiro dalla gara – Ritiro da una Prova Speciale

In caso di ritiro dalla gara o da una o più Prove Speciali il concorrente ha l'obbligo di segnalarlo immediatamente al Direttore di Gara.

#### 6.13 – Recupero delle vetture

Al termine di ogni Prova Speciale l'organizzatore deve assicurare il pronto recupero di tutte le vetture ferme sul percorso.

#### 6.14 – Parco piloti e parco chiuso

Tutte le vetture che hanno preso la partenza anche ad una sola Prova Speciale devono essere portate subito in parco chiuso. Esso è adeguatamente segnalato e custodito.

Il Direttore di Gara deve stilare e consegnare al Collegio dei Commissari Sportivi un verbale di presenza delle vetture in parco chiuso identificando le vetture singolarmente per numero di gara.

La mancata consegna della vettura in parco chiuso, sancita dal suddetto verbale, comporta, da parte del Direttore di Gara, la cancellazione dalle classifiche con il conseguente innalzamento della posizione in classifica dei successivi classificati. In ogni caso è fatta salva la potestà del Collegio dei Commissari Sportivi di comminare ulteriori sanzioni.

La non presentazione o l'allontanamento della vettura dal parco chiuso è possibile solo previa decisione del Collegio dei Commissari Sportivi.

#### 6.15 – Rilevamento dei tempi – Penalizzazioni

La rilevazione dei tempi verrà effettuata quando il mozzo della ruota anteriore del veicolo transiterà sulla linea di arrivo.

Le linee di arrivo e partenza devono trovarsi sul percorso di gara, essere pienamente visibili e, trattandosi di percorsi sterrati, si devono adottare particolari accorgimenti (strisce in plastica, corda, cavetto, ecc.) in modo da rendere perfettamente individuabili le stesse.

Le linee di arrivo e partenza devono essere segnalate con un cartello indicatore posto al lato più visibile di transito delle stesse.

È raccomandato l'uso dei cartelli di segnalazione standard.

Nel caso siano previsti per le prove speciali altri parametri valutativi oltre quello relativo al tempo (varianti di percorso con passaggi più facili), essi devono, per omogeneità, essere trasformati in maggiorazioni del tempo impiegato dai concorrenti che hanno scelto tali passaggi, in minuti secondi.

I tempi devono essere rilevati al decimo di secondo.

Sono ammessi sistemi di rilevamento automatico dei tempi (transponder via radio) e/o manuali.

Nelle classifiche non devono figurare punti.

Non sono ammesse penalizzazioni per abbattimento di paletti.

In caso di effettuazione da parte del conduttore di un numero di giri superiore a quelli previsti per quella Prova Speciale o per le Prove Cronometrate, lo stesso incorrerà nelle sanzioni adottate dal Collegio dei Commissari Sportivi.

#### 6.16 – Tempo massimo

Un concorrente è considerato fuori tempo massimo e di conseguenza escluso dalla singola Prova Speciale quando fa registrare un tempo triplo rispetto al miglior tempo ottenuto nel proprio gruppo nell'ambito di quella stessa Prova Speciale.

Gli Ufficiali di Gara addetti ad un Controllo non sono tenuti a verificare se un concorrente risulti o meno fuori tempo massimo.

L'esclusione dalla Prova per fuori tempo massimo potrà essere deliberata anche al termine della gara.

#### **Art. 7 – VETTURE AMMESSE – CLASSI E GRUPPI**

##### Gruppo Veicoli di Serie

|           |   |
|-----------|---|
| Classe N1 | benzina fino a 1350 cc.                                 |
| Classe N2 | benzina oltre 1350 cc. fino a 1800 cc. + tutti i diesel |
| Classe N3 | benzina oltre 1800 cc.                                  |

##### Gruppo Veicoli Preparati

|           |  |
|-----------|--|
| Classe A1 | benzina fino a 1350 cc.                            |
| Classe A2 | benzina oltre 1350 cc. a 1800 cc. + tutti i diesel |
| Classe A3 | benzina oltre 1800 cc.                             |

##### Gruppo Veicoli Prototipo

|           |                           |
|-----------|---------------------------|
| Classe B1 | prototipi benzina (tutti) |
| Classe B2 | prototipi diesel (tutti)  |

##### Gruppo Veicoli con Propulsori motociclistici

Tutti

##### Gruppo Veicoli Fuoristrada Nazionali Leggeri

Tutti

##### Gruppo Veicoli Formula Offroad (Non prendono punti per il Campionato Italiano)

|           |   |
|-----------|---|
| Classe F1 | benzina fino a 1350 cc.                       |
| Classe F2 | benzina oltre 1350 cc. E fino a 2000 cc.      |
| Classe F3 | benzina oltre 2000 cc.                        |
| Classe F4 | diesel e turbo diesel di qualsiasi cilindrata |

Questo Gruppo è stato concepito per dar modo a piloti provenienti dal settore amatoriale ed ai neofiti di esordire sui percorsi riservati alle gare del Campionato Italiano Velocità Fuoristrada.

Il gruppo Formula Off road, per il suo scopo propedeutico, avrà classifiche separate e non potrà partecipare alla classifica assoluta.

Per accentuare l'aspetto propedeutico, il percorso dovrà essere differenziato e semplificato, non confrontabile col giro completo destinato alle vetture partecipanti al C.I.V.F..

#### **Art. 8 - CONCORRENTI, CONDUTTORI E NAVIGATORI AMMESSI**

Per essere ammessi alle competizioni è necessario essere in possesso di una delle licenze sotto indicate, rilasciate a seconda del gruppo e della classe di partecipazione, come prescritto dall'Appendice n.1 al RSN.

- B Int.
- C Naz. Senior C/R Int.
- C Naz.
- C Under 23
- D

I Conduuttori devono essere in possesso della patente di guida valida ai sensi delle leggi nazionali e convenzioni internazionali.



Su ogni vettura può prendere posto durante tutta la competizione un equipaggio formato da un solo conduttore e un solo, eventuale, navigatore purché entrambi muniti di licenza ACI in corso di validità.

Solo il conduttore indicato sul modulo di iscrizione e munito della prescritta licenza può pilotare la vettura, pena l'esclusione dalla classifica.

La sostituzione di un conduttore può essere effettuata fino al momento delle verifiche ante gara, dopodiché anche l'eventuale navigatore non può essere sostituito e deve rimanere a bordo della vettura per tutta la durata della gara; eventuali eccezioni per causa di forza maggiore (malore o danno fisico all'interessato) sono valutate dai Commissari Sportivi.

#### 8.1 – Obblighi dei Concorrenti/conduttori

Tutti i conduttori che hanno superato le verifiche ante-gara hanno l'obbligo di partecipare al briefing del direttore secondo le istruzioni contenute nel programma del RPG. L'eventuale assenza e/o la mancanza di firma sull'apposito verbale comporta un'ammenda pari alla tassa di iscrizione. Il conduttore che ricada in tale circostanza potrà prendere la partenza previo pagamento dell'ammenda.

#### 8.2 - Abbigliamento:

I conduttori sono obbligati ad indossare esclusivamente l'abbigliamento protettivo omologato costituito da tuta, sotto tuta lunga, calze, scarpe, guanti e sotto casco in conformità con la Norma FIA 8856- 2000 riportata nel sito [www.csai.aci.it](http://www.csai.aci.it) sotto la rubrica Aree Interdisciplinari - Regolamenti Tecnici - Norme FIA.

I conduttori titolari di licenze ACI partecipanti alle competizioni devono usare caschi omologati conformemente alle specifiche approvate dalla F.I.A.

Le Specifiche di riferimento dei caschi approvate sono quelle riportate nella Lista tecnica FIA n°25 dell'Allegato J, reperibile nel sito [www.csai.aci.it](http://www.csai.aci.it) sotto la rubrica Aree Interdisciplinari - Regolamenti Tecnici - Allegato J.

Per le gare di fuoristrada che si svolgono in Italia sono accettati anche i caschi secondo SNELL M.

I piloti delle vetture aperte (con cockpit aperto) devono utilizzare dei caschi integrali la cui mentoniera sia parte integrante della struttura del casco e conformi ad una Specifica approvata dalla FIA..

Per il Gruppo Veicoli Formula Off road valgono le prescrizioni di cui al Cap. II R.T. Articolo 9 del presente RDS.

Per il gruppo Fuoristrada Nazionali Leggeri, considerata anche la limitata velocità raggiungibile nella specialità, possano indossare caschi omologati per motociclismo normalmente in uso nel motocross, con visuale più ampia.

Tutti coloro i quali venissero trovati non conformi alla normativa internazionale o nazionale relativamente all'abbigliamento/dispositivi di sicurezza sono esclusi dalla gara e deferiti alla Giustizia Sportiva.

#### **Art. 9 – TASSE DI ISCRIZIONE ALLE GARE**

I concorrenti devono iscriversi a ciascuna singola manifestazione, nei termini prescritti dal RSN.

L'iscrizione è formalizzata inviando il "Modulo d'iscrizione" debitamente compilato e sottoscritto e allegando il pagamento o la documentazione dell'avvenuto pagamento della tassa d'iscrizione agli Organizzatori delle singole gare.

La tassa d'iscrizione che gli Organizzatori possono richiedere ai concorrenti che partecipano a gare di Fuoristrada singolo è fissata come dalla seguente tabella, oltre IVA, comprensiva dei numeri di gara:

| Campionato Italiano Velocità Fuoristrada (ex Off Road Cross): | €      |
|---|--------|
| - Gruppi Veicoli di Serie                                     | 350,00 |
| - Gruppi Veicoli Preparati e Prototipi                        | 500,00 |
| - Fuoristrada Nazionali Leggeri e Formula Off Road            | 250,00 |

Per i rapporti fiscali tra i concorrenti e gli Organizzatori si rinvia alla normativa fiscale vigente. Tutte le tasse di iscrizione sono comprensive del premio relativo all'assicurazione RCT del Comitato Organizzatore prevista dall'ART. 124 del Decreto Legislativo n. 209 del 7/9/2005. La tassa d'iscrizione dei conduttori Under 23 deve essere ridotta del 50%

### 9.1 – Numeri di gara

Tutte le vetture devono essere munite obbligatoriamente dei numeri di gara assegnati dall'ACI in base alla classifica generale dell'anno precedente e consegnati loro dall'organizzatore.

Ai non classificati nell'anno precedente verrà assegnato un numero diverso dall'organizzatore.

I numeri (neri su fondo bianco) devono essere applicati bilateralmente sulle controventature posteriori del roll bar per le vetture aperte e sui/o in corrispondenza dei vetri posteriori per le vetture chiuse e devono risultare perfettamente leggibili per tutta la durata della competizione. Per permettere l'applicazione dei numeri sulle vetture aperte, è autorizzato predisporre due portanumero, uno per ciascun lato della vettura, fissati alle controventature posteriori del roll bar, senza nessuna foratura, mediante fascette metalliche e non, fatti in materiale plastico tipo policarbonato o similare, che non abbiano spigoli vivi e/o bordi taglienti.

### **Art. 10 – CLASSIFICA DI GARA**

Al termine della manifestazione le classifiche della gara sono redatte sommando i tempi impiegati per percorrere tutte le Prove Speciali e le penalità delle eventuali varianti.

Sono classificati tutti i concorrenti che hanno preso almeno il via ad una Prova Speciale e che l'hanno portata a termine secondale normative prescritte.

Devono essere redatte una classifica finale di gara, tante classifiche finali di classe e di gruppo per quante sono le suddivisioni delle vetture partecipanti e classifiche per ciascuna Prova Speciale prevista. Queste ultime devono essere preparate sia assolute che per classe e per gruppo e sono valide per l'attribuzione dei punteggi di cui al successivo art.11 e seguenti, sempre che la vettura del concorrente risulti inclusa nel verbale di Parco Chiuso.

Le classifiche finali di gara, sia assoluta che per classi e per gruppi (che serviranno per l'assegnazione dei premi previsti dall'organizzatore per la singola gara), devono essere redatte nel seguente modo: prima le vetture che hanno effettuato tutte le prove valide ai fini di classifica, seguendo l'ordine di tempo (al quale vanno aggiunte le penalità espresse in tempo) crescente, quindi, con lo stesso criterio, quelle che hanno effettuato tutte le prove meno una, quindi tutte le prove meno due e così via.

Il provvedimento di esclusione, per un qualsiasi motivo, nel corso di una Prova Speciale, rimane sempre e comunque esclusione da tutta la gara ad eccezione di quella contemplata agli artt. 6.2, 6.4 e 6.13.

In caso di ex aequo è favorito il concorrente che avrà realizzato il minor tempo nelle prove speciali valutate progressivamente; in caso di ulteriore ex aequo, nell'ordine indicato sul regolamento particolare di gara.

Se l'ex aequo persiste ancora è favorito il concorrente con il veicolo più pesante. Le classifiche diventeranno definitive 30 minuti primi dopo l'esposizione.

Nelle classifiche, così come in tutti i documenti ufficiali di gara, non possono essere menzionati soggetti (es.: Club, scuderie, preparatori, noleggiatori, costruttori, ecc.) che non siano in possesso di

licenza rinnovata per l'anno in corso.  
Sono ammesse le premiazioni ufficiose.

### **Art. 11 – CLASSIFICA FINALE E AGGIUDICAZIONE DEI TITOLI**

In ogni gara è stilata una Classifica Assoluta che serve oltre che all'assegnazione dei premi della singola gara, per l'attribuzione dei punteggi di cui alla seguente tabella:

| Posizione nella classifica assoluta di gara | punti                 |
|---|-----------------------|
| 1° classificato                             | 60                    |
| 2° classificato                             | 55                    |
| 3° classificato                             | 50                    |
| 4° classificato                             | 45                    |
| 5° classificato                             | 40                    |
| 6° classificato                             | 35                    |
| 7° classificato                             | 30                    |
| 8° classificato                             | 28                    |
| 9° classificato                             | 26                    |
| 10° classificato                            | 24                    |
| 11° classificato                            | 22                    |
| 12° classificato                            | 20                    |
| 13° classificato                            | 19                    |
| 14° classificato                            | 18                    |
| Dal 15° classificato                        | a scalare di un punto |

La classifica finale e quindi il vincitore del Campionato Italiano sono stabiliti sommando tutti i punteggi ottenuti nelle Classifiche di Gruppo di tutte le Prova Speciale a quelli ottenuti nella classifica assoluta di gara da ciascun conduttore, in tutte le gare valide.

### **Art. 12 – RECLAMI E APPELLI**

Gli eventuali reclami devono essere presentati nei modi e nei termini previsti dal RSN accompagnati dalla tassa di € 350,00 e, in caso di reclamo contro una vettura, da una cauzione per le spese di verifica stabilita dai Commissari Sportivi, sentiti i Commissari Tecnici. Per gli appelli vigono le norme del Regolamento Sportivo Nazionale. La tassa è di € 3.000,00.

### **Art 13 - TROFEI NAZIONALI**

#### 13.1 – Punteggi e classifiche

In ognuna delle Prove Speciali valide tra quelle obbligatoriamente previste per ogni gara valida sono stilate una classifica per ciascun Gruppo e per ciascuna Classe, che servono per l'assegnazione dei seguenti punteggi utili per i titoli:

| CLASSIFICHE DI CLASSE O GRUPPO |            |
|--------------------------------|------------|
| Primo                          | 12 punti   |
| Secondo                        | 11,5 punti |
| Terzo                          | 11 punti   |

|          |                       |
|----------|-----------------------|
| Quarto   | 10 punti              |
| Quinto   | 9 punti               |
| Sesto    | 8 punti               |
| Settimo  | 7 punti               |
| Ottavo   | 6 punti               |
| Dal Nono | a scalare di un punto |

In ciascuna Prova Speciale, nel caso in cui in una classe o gruppo vi fossero meno di 3 veicoli partiti, il punteggio è dimezzato, con arrotondamento al mezzo punto superiore.

I 6 Trofei Nazionali (Gruppi N-Veicoli di Serie, A-Veicoli Preparati, B-Veicoli Prototipo M-Veicoli con propulsori motociclistici, FNL Fuoristrada Nazionali Leggeri) e F-Formula Off-Road by FIF sono assegnati ai conduttori che avranno totalizzato il maggior punteggio fra tutte le classi del proprio gruppo. Il calcolo è effettuato sommando tutti i punteggi ottenuti in ciascun Gruppo, per ogni Prova Speciale, da ciascun conduttore, in tutte le gare valide.

Le 8 Coppe ACI di Classe sono assegnate ai conduttori che avranno totalizzato il maggior punteggio calcolato sommando tutti i punteggi ottenuti nell'ambito della stessa classe, in ogni Prova Speciale, da ciascun conduttore, in tutte le gare valide.

In caso di effettuazione e di partecipazione dei conduttori alle prove cronometrate sono assegnati i seguenti ulteriori punteggi, cumulabili con quelli previsti al capoverso precedente:

| CLASSIFICHE IN PROVE CRONOMETRATE<br>DI CLASSE E ASSOLUTA |           |
|---|-----------|
| Primo   | 3 punti   |
| Secondo   | 2 punti   |
| Terzo   | 1,5 punti |
| Quarto  | 1 punto   |
| Quinto  | 0,5 punti |

Nel caso in cui vi fosse un solo conduttore per classe il punteggio è ridotto del 50%.

In caso di ex-aequo, ai fini dell'assegnazione del titolo di Campione Italiano, sono considerati il maggior numero di primi posti, successivamente di secondi, di terzi e così via fino a determinare la priorità di uno dei due conduttori considerando, considerando per ogni singola manifestazione, la Classifica Assoluta di ogni PROVA SPECIALE e la Classifica Assoluta di gara.

Ai fini dell'assegnazione dei Trofei Nazionali di Gruppo e delle Coppe ACI di Classe, sono considerate - rispettivamente - le Classifiche di gruppo e di classe di ogni Prova Speciale di ciascuna gara.

### 13.2 – Premi finali

I premi in denaro eventualmente previsti sono cumulabili tra di loro. In caso di non assegnazione di uno o più premi in denaro previsti per le Coppe ACI, il loro ammontare è ripartito in misura uguale tra i vincitori delle altre Coppe ACI di Classe.

## **Art. 14 - TROFEO NAZIONALE FUORISTRADA PER MARCHE**

### 14.1 - Definizione

L'ACI istituisce un Trofeo Nazionale Fuoristrada per Marche riservato a Costruttori di vetture appartenenti al Gruppo Veicoli di Serie, così come definito nel Regolamento tecnico del presente RDS. Per Marca bisogna intendere il nome della Società sotto il cui marchio un certo modello è

pubblicamente conosciuto (esempio FIAT Campagnola, Alfa Romeo Matta, ecc.).  
Ogni caso non previsto è oggetto di decisione separata dell'ACI.

#### 14.2 – Gare valide

Ai fini dell'aggiudicazione del Trofeo Nazionale Fuoristrada per Marche sono prese in considerazione le gare valide per il Campionato Italiano Velocità Fuoristrada.

#### 14.3 – Punteggi e classifiche

Si tiene conto per ogni Marca del punteggio ottenuto dalla vettura meglio piazzata nella classifica assoluta del Gruppo Veicoli di Serie (Campionato Italiano Velocità Fuoristrada) di ogni gara valida. Il punteggio, in ogni gara, è attribuito come segue:

|                 |         |
|-----------------|---------|
| 1° classificato | 9 punti |
| 2° classificato | 6 punti |
| 3° classificato | 4 punti |
| 4° classificato | 3 punti |
| 5° classificato | 2 punti |
| 6° classificato | 1 punto |

Non vi può essere cumulo di punti per una Marca nella stessa gara.  
Nell'assegnazione dei punteggi non si tiene conto di eventuali coefficienti.

Al termine della stagione sportiva l'ACI compilerà una classifica finale sommando tutti i risultati validi conseguiti da ciascuna Marca.

Il Trofeo è aggiudicato alla Marca che avrà conseguito il maggior punteggio.

Per le Marche il cui punteggio finale è identico si procederà utilizzando, per la determinazione del vincitore, i seguenti criteri elencati in ordine decrescente di priorità ed importanza:

La qualità dei piazzamenti nel contingente delle prove valide a costituire il totale dei punti di ogni Marca, tenendo conto di un solo piazzamento per prova per ogni Marca.

La qualità dei piazzamenti in tutte le prove valide alle quali le Marche ex-aequo avranno preso parte, tenendo conto di un solo piazzamento per prova per ogni Marca.

La qualità dei piazzamenti ottenuti in tutte le prove valide alle quali le Marche avranno preso parte con cumulo, se ci è, di più piazzamenti per una stessa Marca nella stessa prova.

In caso di ulteriore ex-aequo è l'ACI a designare il vincitore basandosi su ulteriori considerazioni.