Automobile Club d'Italia
SPORT

SETTORE RALLY - NORME GENERALI – 2018

Modifiche nel corso dell'anno.

12/01/2018: Art. 5.1.1

16/01/2018: art. 6.5 Servizio di localizzazione auto da Rally

30/01/2018: art. 3.10 (Prod E8)
01/02/2018: art. 31.1 (correzione refuso)
21/02/2018: art. 5.1.2, velocità media.
21/02/2018: art. 6.2, Supervisore.
27/02/2018: art. 5.1.2, velocità media (correzione refuso rigo 4).
2/03/2018: art. 5.1.2, velocità media (correzione refuso rigo 8).

1. DEFINIZIONI

1.1 Rally

I Rally 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.

A un rally possono essere abbinate al massimo 2 altre tipologie di gare.

Sono vietate le parate al seguito.

1.2 Tappa

Ogni parte di un 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. I Rally nazionali B e C fermo restando il numero minimo di 6 Prove Speciali complessive, dovranno avere almeno 3 Prove Speciali diverse tra loro. Fanno eccezione i rally valevoli per il CIRT coeff. 0,75, per i quali è previsto un minimo di due prove speciali diverse tra loro.

Nel numero minimo delle Prove Speciali diverse tra loro, non possono essere conteggiate le Super Prove Speciali.

Le prove speciali devono essere percorse in un solo senso di marcia, anche in caso di ripetizione e/o di passaggi parziali. Fanno eccezione le prove speciali svolte in circuiti permanenti e le Super Prove Speciali .

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 (chicane, apprestamenti per impedire il taglio del percorso) devono essere indicati sul radar.

Qualora siano previsti in Prova Speciale l'apprestamento di dispositivi anti taglio e/o di protezione di punti del percorso e/o chicane, l'Organizzatore dovrà preventivamente informare ogni Concorrente mediante comunicato scritto, indicando il posizionamento e la tipologia dei dispositivi utilizzati.

Tra i dispositivi anti taglio sono vietati elementi in materiale ferroso.

Per quanto non indicato nel presente articolo fare riferimento all'Art. 106 RSN

1.4 Settori

Tratti di percorso compresi tra due Controlli Orari (CO) successivi.

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

1.5 Controlli Orari

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 che non potrà mai essere superiore a quella prevista dal Codice della Strada.

1.6 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.

1.7 Riordino

Sosta prevista dagli Organizzatori in regime di parco chiuso, con un Controllo Orario posto all'entrata e uno all'uscita, 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.

1.8 Neutralizzazione

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

1.9 Parco chiuso

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

1.10 Albo ufficiale di gara

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

1.11 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 prova 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.

1.12 Tabella di marcia

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

1.13 Concorrente

È definito Concorrente chi iscrive una vettura ed i suoi relativi conduttori ad una competizione.

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.

Con l'iscrizione a una gara ciascun Concorrente dichiara per sé e per i propri Conduttori, mandanti o incaricati, di riconoscere ed accettare le disposizioni della presente Norma Generale, del Regolamento di Settore, del regolamento particolare di gara, del Codice FIA e del RSN, impegnandosi a rispettarle e quindi di rinunciare ad adire altre autorità per la tutela dei propri diritti e interessi, riconoscendo quale unica giurisdizione competente ACI-Sport , salvo il diritto di appello, come previsto dal Codice FIA e dal RSN

Dichiara altresì di ritenere sollevati il Comitato Organizzatore, l' ACI-Sport , 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.

1.14 Equipaggio

Per ogni vettura deve essere iscritto un equipaggio formato da due persone, considerate entrambe Conduttori. I due Conduttori, designati dal Concorrente nel modulo d'iscrizione rispettivamente come Primo e Secondo Conduttore, 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.

1.15) Inizio e termine del Rally

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

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

1.16) Partenti e partiti

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

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

1.17 NORME DI CIRCOLAZIONE

1. 17.1 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 euro 259 a euro 2.583
seconda infrazione: 5 minuti di penalità
terza infrazione: esclusione dalla gara applicata dai Commissari Sportivi.

1. 17.2 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 che può arrivare fino all'esclusione.

1. 17.3 Comportamenti ostruzionistici o antisportivi (divieto)

È vietato agli equipaggi, sotto pena di una sanzione inflitta secondo le disposizioni di ACI-Sport,
bloccare intenzionalmente il passaggio delle vetture partecipanti o impedirne il sorpasso;
comportarsi in modo antisportivo.

2 . REGOLAMENTO PARTICOLARE DI GARA

Il regolamento particolare di gara (RPG) deve essere redatto utilizzando il regolamento particolare tipo predisposto dalla FIA (gare valevoli o candidate FIA) e dall' ACI-Sport (tutte le altre gare), utilizzando i testi pubblicati sul sito dell'ACI-Sport. Il regolamento particolare di gara da approvare, completato in ogni sua parte con allegate la tabella delle distanze e dei tempi e la planimetria del percorso, dovrà essere inviata ad ACI-Sport 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 inflitta un'ammenda e la gara potrà essere privata del titolo per l'anno successivo.

I Regolamenti dei Trofei di Marca o di altre Serie Ufficiali, dovranno essere presentati alla Segreteria della Commissione Rally entro e non oltre il 15 febbraio 2018.

Per organizzare una Serie Ufficiale di gare occorre essere titolari di licenza di Promoter e presentare il relativo regolamento, prima dell'inizio della Serie, alla Commissione Rally per l'esame e l'approvazione.

I Rally facenti parte di serie nazionali e/o internazionali non possono avere alcuna validità ACI. I Rally valevoli per qualsiasi titolo ACI non possono essere iscritti nei calendari delle Serie nazionali e/o internazionali

2.1 Modifiche al regolamento particolare di gara

Le disposizioni del regolamento particolare possono essere modificate soltanto in conformità al RSN.

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

2.2 Condizioni per la pubblicazione.

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 RSN
- nei regolamenti specifici del campionato di riferimento;
- in ogni ulteriore regolamentazione o interpretazione pubblicata ufficialmente da ACI-Sport .

2.2.1 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. I comunicati non possono interferire con le disposizioni del regolamento particolare di gara.

I comunicati, emessi prima dell'inizio delle verifiche ante gara, non devono essere sottoposti all'approvazione di ACI-Sport .

I comunicati emessi dopo l'inizio delle verifiche ante gara devono essere preventivamente approvati dal Collegio dei Commissari Sportivi.

I comunicati devono essere datati, devono avere una numerazione progressiva differente ed essere stampati su carta di colore diverso, dalle circolari informative; devono essere pubblicati sull'Albo Ufficiale di gara e comunicati ai Concorrenti o ad uno dei due membri dell'equipaggio.

Al momento della presa conoscenza di un comunicato, i concorrenti, o i membri dell'equipaggio, devono rilasciarne ricevuta tramite firma, salvo che ciò non sia materialmente possibile durante lo svolgimento del Rally.

2.3 Applicazione e interpretazione dei regolamenti

2.3.1 Il Direttore di Gara è delegato all'applicazione delle disposizioni di gara della presente Norma Generale, delle disposizioni del campionato di riferimento e del regolamento particolare di gara durante la manifestazione. Egli deve informare i Commissari Sportivi di tutti gli avvenimenti rilevanti che richiedono l'applicazione delle disposizioni della presente norma, delle disposizioni del campionato di riferimento e del regolamento particolare di gara.

2.3.2 Ogni reclamo presentato da un concorrente dovrà essere sottoposto ai Commissari Sportivi per la decisione, conformemente alle disposizioni della RSN.

I Commissari Sportivi sono i soli abilitati a prendere una decisione nei casi non previsti dall'RPG e dalla regolamentazione generale, previo studio del caso, conformemente alle disposizioni della RSN.

2.3.3 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.

2.3.4 Il primo conduttore, qualora il concorrente non sia a bordo della vettura durante il Rally, ne assume la responsabilità fatto salvo quanto previsto nel RSN in materia di reclami e di appelli.

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

3. VETTURE

3.1 Vetture ammesse

Sono ammesse ai Rally le vetture omologate dal 1991 in poi, le vetture FGT specificate nel successivo art. 3.8, le vetture Racing Start, le vetture R1 Nazionali e le vetture della tipologia Racing Start Plus.
Sono anche ammesse le vetture omologate dal 1986 al 1990 (periodo J2) in configurazione tecnica corrispondente all'allegato J vigente e in configurazione comprendente estensioni/variazioni di omologazione della propria Fiches di omologazione successive al 31 dicembre 1990.

3.2 Per essere ammesse alle gare, tutte le vetture devono essere immatricolate (libretto di circolazione), targate e in possesso di Passaporto Tecnico. Non sono ammesse vetture con targa "prova".

3.3 Le vetture devono essere conformi all'Allegato J in corso di validità.

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

3.5 In tutti i Campionati Regionali della FIA per alcune vetture è stato prorogato il periodo di omologazione fino al 31 Dicembre 2016, a condizione di soddisfare i requisiti di sicurezza. L'elenco completo delle vetture con un periodo di omologazione prolungato possono essere trovate sul sito www.fia.com.

3.6 Tutte le prescrizioni di sicurezza previste nel RSN saranno applicate anche alle vetture WRC con proroga di omologazione.

3.7 Vetture di scaduta omologazione – VSO

Le vetture di scaduta omologazione sono ammesse alle seguenti condizioni:

- devono essere in possesso del passaporto tecnico;
- devono essere conformi all'allegato J dell'anno di scadenza dell'omologazione FIA, con esclusione delle misure di sicurezza, che dovranno essere conformi all'allegato J vigente. Devono essere presentate alle verifiche ante-gara con il passaporto tecnico e con la fiche della vettura;
- devono essere, a giudizio dei Commissari Tecnici, in buono stato di manutenzione.
- La misura delle flange dei turbocompressori utilizzati e il peso minimo (si rinvia agli articoli 254.5.1, 254.5.2, 255.4.3 e 255.4.4 dell'Allegato J aventi per oggetto il peso delle vetture di Gr. N e di Gr. A.) delle vetture di scaduta omologazione, dovranno essere conformi a quelli in vigore per vetture aventi analoghe caratteristiche.
- Per quanto riguarda la brida delle vetture Kit si fa riferimento alla fiche di omologazione.
- Per quanto riguarda le limitazioni di guida, si rimanda al successivo art. 4.

3.7 Tutte le vetture di scaduta omologazione gareggiano, nei Rally ai quali sono ammesse, insieme alle corrispondenti vetture con omologazione ancora in corso, formando classi di cilindrata unificate (es: vetture classe FA7 gareggiano nella classe A7, vetture classe FN3 gareggiano nella classe N3)

3.8 Vetture FGT-RALLY

Sono definite FGT-RALLY le vetture prive di omologazione FIA.
A partire dal 1/1/2014 non sono più rilasciati nuovi passaporti tecnici delle vetture FGT-RALLY.

3.8.1 Le vetture FGT-RALLY sono ammesse esclusivamente alle seguenti tipologie di gare:
Campionato Italiano WRC-Rally Internazionali non titolati, Ronde, nel rispetto delle seguenti condizioni:

- essere conformi al Regolamento tecnico nazionale vetture FGT RALLY, con espressa esclusione di tutte le vetture non specificate in calce al regolamento;
- essere presentate alle verifiche ante-gara con il proprio Passaporto Tecnico;
- essere classificate nelle gare Titolate, oltre che nella classifica di gruppo, anche nella classifica assoluta di gara, senza prendere e togliere punti ai Conduttori che gareggiano con le altre vetture, non concorrendo quindi all'aggiudicazione dei Titoli in palio.

3.9 Classi di cilindrata

3.9.1 Nelle gare non Titolate FIA le vetture omologate, ammesse ai Rally sono suddivise nelle seguenti classi o accorpamenti di classi di cilindrata:

Gruppo N	classe 1150 cm³	N0 (vetture N0/FN0)
	classe 1400 cm³	N1 (vetture N1/FN1)
	classe 1600 cm³	N2 (vetture N2/FN2)
	classe 2000 cm³	N3 (vetture N3/FN3)
	classe oltre 2000 cm³	N4 (vetture N4/FN4)

RALLY – NG 2018

Gruppo A	classe 1150 cm³	A0 (vetture A0/FA0/K0-Kit Car fino 1150)
	classe 1400 cm³	A5 (vetture A5/FA5/K9-Kit Car fino1400)
	classe 1600 cm³	A6 (vetture A6/FA6
	Kit Car fino a 1600 cm³	K10
	classe 2000 cm³	A7 (vetture A7/FA7)
	classe oltre 2000 cm³	A8 (vetture A8/FA8)
	Kit Car fino 2000 cm³	K11
	classe Super 1600 cm³	S 1.6
	classe Super 2000 (2000 atmosferico/1.6 turbo)	S 2.0
	classe oltre 2000 cm³	WRC
Gruppo R	classe 1390 cm³ atmosferico e 927 cm³ turbo	R1A
	classe 1600 cm³ atmosferico. e 1067 cm³ turbo	R1B
	classe 1600 cm³ atmosferico. e 1067 cm³ turbo	R2B
	classe 2000 cm³ atmosferico. e 1333 cm³ turbo	R2C
	classe 2000 cm³ atmosferico. e 1333 cm³ turbo	R3C
	classe 1620 cm³ turbo	R3T
	classe 2000 cm³ turbo D	R3D
	classe oltre 2000 cm³	R4
	classe oltre 2000 cm³	R5
Gruppo R Naz.	classe 1400 cm³ atmosferico e 927 cm³ turbo	R1A Naz.
	classe 1600 cm³ atmosferico. e 1067 cm³ turbo	R1B Naz.
	classe 2000 cm³ atmosferico e 1400 cm³ turbo	R1C Naz.
	classe 1650 cm³ turbo	R1T Naz.
Gruppo RGT RALLY	classe FIA	RGT
Gruppo FGT RALLY	classi	FGT 1/2/3

Racing Start

- Benzina non sovralimentate fino a 2000 cm³ così suddivise:
  - RS 1.15 - fino a 1150 cm³
  - RS 1.4 - dal 1151 a 1400 cm³
  - RS 1.6 - Da 1401 a 1600 cm³
  - RS 2.0 - da 1601 a 2000 cm³
- Benzina sovralimentate con cilindrata geometrica fino a 1650 cm³. così suddivise:
  - RSTB – RSTW 1.0: fino a 1000 cm³
  - RSTB- RSTW 1.4: da 1001 fino a 1400 cm³.
  - RSTB -RSTW 1.6 : da 1401 a 1650 cm³.

Diesel aspirate o sovralimentate con cilindrata geometrica fino a 2000 cm³. così suddivise
- RSD 1.5 fino a 1500 cm³
- RSD 2.0 da 1501 a 2000 cm³:

Racing Start Plus

- Benzina non sovralimentate fino a 2000 cm³ così suddivise:
  - RS 1.15 PLUS - fino a 1150 cm³
  - RS 1.4 PLUS - dal 1151 a 1400 cm³
  - RS 1.6 PLUS - Da 1401 a 1600 cm³
  - RS 2.0 PLUS - da 1601 a 2000 cm³
- Benzina sovralimentate con cilindrata geometrica fino a 1650 cm³. così suddivise:
  - RSTB1.4 PLUS: fino a 1400 cm³.
  - RSTB 1.6 PLUS: da 1401 a 1650 cm³.

Vetture diesel aspirate o anche sovralimentate:
- RSD 2.0 PLUS: fino a 2000 cm³. (cilindrata geometrica)

°Le vetture Racing Start Plus con doppia sovralimentazione mista (Turbo+ compressore volumetrico) di cilindrata fino a 1400 cm³ sono ammesse nella categoria RS Plus classe RSTB 1.6 ed a questa equiparata.

Gruppo Produzione di serie	classe 1150 cm³	ProdS 0
	classe 1400 cm³	ProdS 1
	classe 1600 cm³	ProdS 2
	classe 2000 cm³	ProdS 3
	classe oltre 2000 cm³	ProdS 4

Gruppo Produzione Evo	classe 1150 cm³	ProdE 0
	classe 1400 cm³	ProdE 5
	classe 1600 cm³	ProdE 6
	classe 2000 cm³	ProdE 7
	classe oltre 2000 cm³	ProdE 8

3.9.2 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 1600 cm³. devono essere convenzionalmente considerate vetture di 2000 cm³. di cilindrata;
- le vetture turbo diesel fino a 2000 cm³. devono essere convenzionalmente considerate come appartenenti alla classe corrispondente alla loro cilindrata geometrica. Non sono ammesse vetture turbo diesel di cilindrata superiore a 2000 cm³.

3.9.3 Nei Rally Titolati FIA devono essere adottati, limitatamente alle classifiche FIA, gli accorpamenti di classi e Gruppi di seguito indicati:

RALLY CAR	GRUPPI/CLASSI
RC 2	S2000: 1.6 Turbo con restrittore da 28 mm. S2000: 2.0 Aspirato Gruppo R4 (VR4) (non ammissibili in Europa) Gruppo R5 (VR5) Gruppo N4 oltre 2000 cm³.
RGT	RGT
RC 3	Gruppo A oltre 1600 cm³. e fino a 2000 cm³. Super 1600 R2C (aspirato oltre 1600 cm³. e fino a 2000 cm³-VR2C e Turbo oltre 1067 cm³ e fino a 1333 cm³ – VR2C.) R3C (aspirato oltre 1600 cm³. e fino a 2000 cm³-VR3C e Turbo oltre 1067 cm³ e fino a 1333 cm³ – VR3C.) R3T (fino al 1620 cm³. / nominale – VR3T) R3D (fino a 2000 cm³. / nominale – VR3D)
RC 4	Gruppo A fino al 1600 cm³. R2B (aspirato oltre 1390 cm³. e fino a 1600 cm³-VR2B e Turbo oltre 927 cm³ e fino a 1067 cm³ – VR2B.) Kit car fino a 1600 cm³.) Gruppo N oltre 1600 cm³ e fino a 2000 cm³
RC 5	Gruppo N fino a 1600 cm³. R1 (atmosferico fino a 1600 cm³. VR1A/VR1B e turbo fino a 1067 cm³ VR1A/VR1B)

3.10 Partecipazione delle vetture alle gare

Alle varie tipologie di gare possono partecipare le vetture ammesse ai Rally di seguito indicate:

VETTURE	TIPOLOGIA RALLY							
	NAZIONALI A ASFALTO e TERRA	NAZIONALI B ASFALTO	NAZIONALI B TERRA	NAZIONALI C	INTERNAZ. NON TITOLATI	NAZIONALI NON TITOLATI	RALLY DAY	RONDE TITOLATE E NON
GRUPPO A WRC (oltre 2000)	no	si	no	No	si	no	no	si
GRUPPO A SUPER 2000 (2.0 atmosferico/ 1.6 turbo)	si (f-h)	si (f)	si (f)	si (f)	si (f)	si (f)	no	si (f)
GRUPPO A A8/Prod E8 (oltre 2000)	no	si	si	Si	si	si	no	si

RALLY – NG 2018

VETTURE	TIPOLOGIA RALLY							
	NAZIONALI A ASFALTO e TERRA	NAZIONALI B ASFALTO	NAZIONALI B TERRA	NAZIONALI C	INTERNAZ. NON TITOLATI	NAZIONALI NON TITOLATI	RALLY DAY	RONDE TITOLATE E NON
GRUPPO A (fino 2000)	si (b)	si	si	Si	si	si	sì	si
GRUPPO A SUPER 1600 GRUPPO ProdE	si (a-i)	si (a)	si (a)	si (a)	si (a)	si (a)	si (a)	si (a)
VARIANTI K10 FINO A 1600	si (a-c)	si (a)	si (a)	si (a)	si (a)	si (a)	si (a)	si (a)
GRUPPO R	si (i)	si	si	si	si	si	sì (n)	si
RGT	si	si	si	si	si	si	no	si
R1 NAZ.	si	si	si	si	si	si	si	si
VARIANTI KIT CAR K11 (fino 2000)	no	si	no	si	si	si	no	si
GRUPPO N GRUPPO ProdS	si (j)	si (j)	si (j)	si Si (j)	si (j)	si (j)	si (j-k)	si (j)
RACING START	si (e-m)	si (e)	si (e)	si (e)	si (e)	si (e)	si (e)	si (e)
RACING START PLUS	si (e-m)	si (e)	si (e)	si (e)	si (e)	si (e)	si (e)	si (e)
DIESEL	si (d)	si (d)	si (d)	si (d)	si (d)	si (d)	si (d)	si (d)
FGT	no	si	no	No	si	no	no	si

(a) Le classifiche delle vetture Super 1600, devono essere distinte da quelle delle vetture della classe A6 e K10.
(b) In tutti i Rally, ai fini della compilazione delle classifiche, le vetture della classe Super 1600 devono essere inserite nel Gruppo A
(c) Nelle gare titolate FIA le vetture varianti kit della classe 1600 (K10) sono ammesse a condizione di essere conformi all'art. 255 - 6,2 "Peso" dell'Allegato J.
(d) Le vetture Turbo Diesel sono ammesse a condizione di avere una cilindrata geometrica non superiore a 2000 cc.
(e) Per il regolamento tecnico per concorrenti e conduttori ammessi e relative licenze, si rinvia al RDS.
(f) Le vetture Super 2000 con motore 1.6 Turbo dovranno avere un restrittore di 28 mm.
(g) ~~Le vetture ammesse nei Rally nazionali C, saranno trasparenti ai fini dell'acquisizione del punteggio nel Campionato Regionale.~~
(h) Nelle gare titolate FIA le vetture Super 2000 conformi all'articolo 255, possono utilizzare "errata scadute" senza nessuna penalità.
(i) Nelle gare titolate FIA le vetture Super 2000, R5, Super 1600, RGT, sono obbligate ad avere un passaporto tecnico FIA.
(j) In tutte le gare nazionali, ad eccezione dei Rally Day, le vetture della classe N/4 ancora in corso

d'omologazione, potranno usufruire dell'allargamento della flangia del turbo da 33 mm a 36 mm.

(k) Nei Rally Day le vetture della classe N4 saranno ammesse con la flangia del turbo da 33 mm.

(l) In tutte le gare nazionali le vetture della classe R4 potranno usufruire dell'allargamento della flangia del turbo a 36 mm.

(m) Le vetture, Racing Start, Racing Start Plus e tutte le omologazioni nazionali non sono ammesse nelle gare Titolate FIA.

(n) Nei Rally Day non saranno ammesse le vetture delle classi R4 ed R5 e Super 2000.

(o) In tutti i Rally Internazionali non titolati FIA, sono ammesse anche le vetture con Omologazione Nazionale.

(p) Per le vetture WRC, R5 omologate dall'1/1/2018; per i passaporti tecnici RGT rilasciati dal 1/1/2018; per le vetture R1, R2, R3 omologate dal 1/1/2018 se le schiume di protezione contro le collisioni laterali sono omologate in VR occorre adeguarsi alla Norma FIA Standard 8866-2016 (Rally door foam")

3.11 Prescrizioni di sicurezza per le vetture

È autorizzato il montaggio di protezioni inferiori come previsto dall'art. 254 6.7.1 dell'Allegato J.

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

3.11.1 È obbligatorio il montaggio di un sistema di estinzione vano motore/abitacolo e di un estintore brandeggiabile conforme alle prescrizioni dell'Allegato J.

I conduttori normalmente seduti in assetto di gara, con le cinture di sicurezza allacciate, devono essere in grado di azionare manualmente il sistema di estinzione.

3.11.2 Una lampada a luce bianca e rossa intermittente.

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

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

3.11.5 Interruttore generale della corrente.

3.11.6 Sedili di tipo omologato (vedere normativa FIA)

3.11.7 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'art. 253.8.4 dell'Allegato J.

3.11.8 Due taglia cinture devono essere in permanenza a bordo. Devono essere facilmente accessibili al pilota ed al copilota seduti nei loro sedili e con le cinture allacciate.

3.12 Altre prescrizioni per le vetture

3.12.1 Nei rally su fondo sterrato è obbligatorio il montaggio delle linguette parasprizzi conformi alle caratteristiche previste dall'art. 252.7.7 Allegato J.

4 CONCORRENTI E CONDUTTORI

4.1 Possono partecipare ai Rally e Ronde in qualità di concorrenti e conduttori, i titolari delle licenze e delle priorità di seguito indicate:

RALLY	ISCRIZIONE A CALENDARIO	LICENZE AMMESSE	ESCLUSIONE PILOTI PRIORITARI
Internazionali	Internazionale - Nazionale	Internazionale: A - B - C/R (a) Nazionale*	Nessuna esclusione
Nazionali	Nazionale	Internazionale A - B - C/R C Nazionale C Nazionale Senior D Nazionale (b)	Rally Day
Ronde	Nazionale	Internazionale A - B - C/R C Nazionale C Nazionale Senior D Nazionale (b)	Nessuna esclusione

(a) 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.

(b) La Licenza D Nazionale consente di partecipare esclusivamente con vetture del gruppo Racing Start. Per partecipare con vetture Racing Start Plus occorre almeno la licenza C Nazionale.

- * A condizione che si tratti di un rally Internazionale senza validità per titoli FIA o Serie Internazionali.

4.2 Per condurre le seguenti vetture occorre almeno la licenza C/R Internazionale o C Nazionale Senior (solo per le gare nazionali):

- Gruppi A/N/ProdS/ProdE con cilindrata superiore a 2000 cm³.
- Super 1600
- R4
- R3C
- R3T
- RGT

- FGT

La presente disposizione non si applica alle vetture turbo diesel con cilindrata geometrica fino a 2000 cm³. e alle vetture turbo benzina di Gruppo A e N, ProdS/ProdE con cilindrata geometrica fino a 1600 cm³.

4.3 Per condurre le seguenti vetture, oltre alla licenza C/R internazionale o C Senior, è necessario avere superato un test di abilitazione.

- WRC
- Super 2000
- R5.
- K11

Il test potrà essere effettuato presso la Scuola Federale, oppure in località differenti, più vicine alla residenza dei richiedenti, per tramite della Scuola Federale.

4.3.1 I Conduttori che hanno già avuto almeno una classificazione (figurare nella classifica finale) con vetture di queste Classi in gare svolte sul territorio nazionale limitatamente ai 5 anni antecedenti quello corrente, purché prima del 1° gennaio 2014 (anno in cui è entrata in vigore la norma), potranno ottenere l'abilitazione anche senza l'effettuazione del test. Non verranno presi in considerazione al fine del rilascio dell'abilitazione, risultati ottenuti dopo il 1° gennaio 2014.
Nella procedura di richiesta, da presentare all'Ufficio Licenze ACI-Sport e alla Scuola Federale ACI, ogni interessato dovrà, unitamente alla documentazione comprovante l'avvenuto utilizzo delle vetture in questione, produrre un'autocertificazione nella quale dichiarerà di essere stato effettivamente alla guida della vettura (1°Conduttore), distinguendo così la sua funzione da quella del navigatore (2°Conduttore).
Saranno inoltre esonerati dal dovere superare il test di abilitazione i Conduttori inseriti, nell'anno agonistico in corso, negli elenchi dei Piloti Prioritari FIA e ACI-Sport e i Piloti in possesso di licenza di grado A.
L' ACI-Sport , con valutazione discrezionale, potrà concedere il rilascio dell'abilitazione a Conduttori che, pur non avendo mai pilotato tali vetture, possono dimostrare un rilevante curriculum sportivo.

4.3.2 Il navigatore (2° Conduttore) delle vetture in argomento senza i requisiti richiesti, è esonerato dall'obbligo della abilitazione rilasciando, in ogni gara alla quale parteciperà, una "dichiarazione di verità" con la quale si impegna a non condurre la vettura in ogni fase della competizione (Prove Speciali e trasferimenti)

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

4.5 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.

4.6 Il Conduttore neopatentato può partecipare – limitatamente ai tratti di Prova Speciale - con vetture di potenza superiore a 55 KW/T purché in possesso di licenza C Senior o C/R. Nei tratti di trasferimento la guida della vettura sarà affidata al secondo conduttore che non dovrà essere neopatentato.

~~**4.7** Il pilota minorenne in possesso di patente in corso di validità e licenza Internazionale R può partecipare ai Rally e ai Test vetture non compresi nei programmi di gara, purché rispetti i seguenti requisiti:~~

- ~~Deve essere trasmesso il consenso scritto di entrambi i genitori. In caso di pilota minorenne straniero il consenso deve essere trasmesso in lingua originale con traduzione in italiano e firma autenticata.~~
- ~~Su richiesta della Federazione il Pilota minorenne dovrà superare positivamente un test di pilotaggio presso la Scuola Federale.~~
- ~~Il suo secondo conduttore deve essere maggiorenne e in possesso di patente e di licenza internazionale.~~
- ~~Il suo secondo conduttore si impegna ad assumere la guida nei tratti di trasferimento, appena superata la zona di controllo orario.~~

~~Nelle ricognizioni il pilota minorenne può essere presente sulla vettura come terzo trasportato.~~

5. CARATTERISTICHE GARE (RALLY E RONDE) Nota. Nella dicitura Rally è compresa la tipologia Ronde.

5.1 Rally

~~**5.1.1 Durata della tappa**~~

~~La durata massima 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.~~

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

5.1.2 Velocità media

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

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

~~Il calcolo della velocità media di ciascuna Prova Speciale deve essere sempre effettuato con la media dei migliori~~

~~5 tempi di Prova.~~

In tutti i Rally la velocità media delle Prove Speciali non deve essere mai superiore a 100 Km/h. Gli organizzatori non potranno utilizzare nelle edizioni successive della gara il percorso/i della/e Prova/e Speciale/i dove la massima velocità media consentita, calcolata ~~come media dei migliori cinque tempi~~, sul vincitore di ogni gruppo sia stata superata.

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 Commissione Rally, i Rally e Ronde per i quali gli Organizzatori non avranno dichiarato, in sede di richiesta delle autorizzazioni amministrative, che la velocità media presunta di una o più prove speciali non supera i limiti stabiliti dall'art. 9 del CdS.

~~Nel 2018, in via sperimentale e limitatamente ai rally valevoli per CIR, CIRT e C.I.WRC,~~ In tutti i rally e ronde la velocità media dei 100Km/h viene calcolata sul vincitore di prova di ogni gruppo.

5.1.3 Percorsi

I percorsi dei Rally, in modo particolare quelli delle Prove Speciali, 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).

I Rally possono svolgersi sia di giorno che di notte. I Rally previsti nei mesi da novembre a febbraio se si svolgono di notte, devono avere una espressa autorizzazione concessa dall' ACI-Sport .

Indipendentemente da eventuali provvedimenti particolari delle Autorità Amministrative il percorso, ad eccezione di quello interessato dalle Prove Speciali, è sempre 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 delle vetture in gara, 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 gli 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-Sport , sentito anche il parere dei Delegati Provinciale e Regionale della Zona in cui sconfina; è fatto comunque obbligo del rispetto dell'intervallo temporale anche con le gare di detta Zona.

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

5.1.4 Prove Speciali (caratteristiche)

Le prove speciali devono essere o tutte su terra o tutte su asfalto.
Nelle gare su fondo sterrato, qualora venissero previsti tratti in asfalto, questi non dovranno superare il 10% della lunghezza di ogni prova speciale.

Per le caratteristiche specifiche delle PS si rimanda ai rispettivi RDS.

5.1.5 Super prova speciale (Prova Spettacolo)

5.1.5.1 Super Prova Speciale

Una Super Prova Speciale (o Prova Spettacolo) è una Prova Speciale che si svolge su un percorso di lunghezza limitata, chiuso ad anello o in linea, concepito in modo tale da essere di particolare attrazione spettacolare.

Le modalità di svolgimento ed organizzazione devono essere conformi a quanto indicato nel successivo art. 21 e devono essere indicate nel regolamento particolare di gara. Un piano di sicurezza distinto deve essere sottoposto ad ACI-Sport , nei termini previsti per la presentazione del regolamento particolare di gara, accompagnato da tre planimetrie scala 1:500 che descrivano il percorso e indichino le aree riservate ai media.

5.1.5.2 Le Super Prove Speciali possono prevedere tra la loro partenza e il loro arrivo di ripercorrere consecutivamente, anche parzialmente, per una o più volte lo stesso percorso. In caso di ripetizione della Super Prova Speciale, il percorso può essere utilizzato anche nel senso di marcia contrario.

Il percorso può essere ispezionato da ACI-Sport I e deve avere le seguenti caratteristiche:

a)- lunghezza complessiva compresa tra 1 Km e 5 Km (percorso chiuso ad anello)
b)- lunghezza complessiva compresa tra 1 Km e 3 Km (percorso in linea)
c)- la superficie stradale deve essere dello stesso tipo di quella del resto del Rally.

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

Se nella Tabella Tempi e distanze il C.O. della partenza del Rally è posto immediatamente prima del C.O. che precede la partenza della Super Prova Speciale, l'ordine di partenza può essere modificato conformemente a quello della Super Prova Speciale

5.1.5.4 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 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.

5.1.5.5 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:

a) l'equipaggio deve essere considerato transitato senza penalità al controllo orario immediatamente successivo alla Super Prova Speciale;
b) l'equipaggio è soggetto alle usuali norme, regolamenti, restrizioni di assistenza e penalità in tempo previste nel Rally
c) gli equipaggi che non riuscissero a portare a termine la prova o che percorrono un numero di giri inferiore o superiore a quello previsto sarà 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) oltre a una penalità di tempo di 30''. Se dovessero ritenere il peggior tempo decisamente anomalo, i Commissari Sportivi potranno assegnare un tempo ritenuto meno anomalo tra gli ulteriori quattro peggiori tempi;
d) 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 nelle classe di appartenenza è in gara un solo equipaggio) con le modalità di cui al paragrafo precedente.

5.1.5.6 Con esclusione delle gare CIR, la Super Prova Speciale, se prevista, può essere effettuata all'inizio e/o alla fine di ogni tappa/giornata del rally.

La sua classifica non deve determinare l'ordine della nuova partenza del Rally.

5.1.5.7 Terminata la prova, gli equipaggi devono entrare in un riordino, al quale seguirà un Parco assistenza di 30', oppure in un Parco assistenza di almeno 30' al quale seguirà un riordino.

5.1.6 Lunghezza e durata dei Rally

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

- Rally Internazionali valevoli per i titoli FIA
- Rally Internazionali non titolati
- Rally Nazionali; questi Rally possono essere anche iscritti nel Calendario Internazionale conservando la tipologia di Rally Nazionale

Per le caratteristiche specifiche si rimanda ai rispettivi RDS.

5.1.6.1 Riepilogo lunghezza e durata Rally Internazionali

RALLY INTERNAZIONALI	PERCORSO				PROVE SPECIALI			
	Lunghezza		Durata	Tappe/giornate	Numero	Lunghezza Totale		Lunghezza
	Min. Km	Max. Km	Max. Ore	Max numero	Min. P.S.	Min. Km	Max. Km	Max. Km una P.S.
Campionato del Mondo	Norme FIA	Norme FIA	Norme FIA	Norme FIA	Norme FIA	300	500	-
Campionato d'Europa	Norme FIA	Norme FIA	72	-	Norme FIA	200	230	-
Trofeo d'Europa in asfalto	Norme FIA	Norme FIA	72	-	Norme FIA	150	-	-
Trofeo d'Europa in terra	Norme FIA	Norme FIA	72	-	Norme FIA	120	-	-
Non titolati FIA	300	-	48	2	8	120	170*	-

5.1.6.2 Riepilogo lunghezza e durata Rally Nazionali

RALLY NAZIONALI	PERCORSO				PROVE SPECIALI			
	Lunghezza		Durata	Tappe/giornate	Numero	Lunghezza Totale		Lunghezza
	Min. Km	Max. Km	Max. Ore	Max numero	Min. P.S.	Min. Km	Max. Km	Max. Km una P.S.

	PERCORSO				PROVE SPECIALI			
Rally Nazionali A Titolati in asfalto	~~400~~	-	-	1	8	150	~~-~~	-
Rally Nazionali A Titolati in terra	~~400~~	-	-	1	8	120	~~-~~	-
Rally Nazionali B Titolati in asfalto (C.I. WRC)	~~300~~	-	48	1	6	100	120*	-
Rally Nazionali B Titolati in asfalto (COPPA ITALIA)	~~200~~	-	48	1	6	80	100*	
Rally Nazionali B Titolati in terra COEFF. 1	~~300~~	-	48	1	6	100		-
Rally Nazionali B Titolati in terra COEFF. 0,75	~~-~~	-	48	1	6	45		
Rally Nazionali C Titolati (CAMPIONATI REGIONALI)	~~200~~	-	36	1	6	60	80*	15
Rally Nazionali non Titolati	~~200~~	-	36	1	6	60	80*	15

*tolleranza del 5% per il limite massimo.

6 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;

6.1 Commissari Sportivi ~~- Giudice Unico~~

I Commissari Sportivi dovranno essere in comunicazione permanente con la Direzione di Gara.

~~**6.2 Osservatori – Ispezioni**~~

~~Tutte le gare che richiedono una nuova titolazione o un passaggio di Titolazione, con esclusione di quelle già controllate dal Delegato ACI-Sport alla sicurezza, dovranno prevedere la presenza di un Osservatore a spese dell'Organizzatore.~~

~~ACI Sport potrà predisporre l'invio di Osservatori a campione, con visita a sorpresa, indipendentemente dalla titolazione delle gare. In tal caso la visita sarà a spese ACI-Sport~~

~~I Rally che intendono candidarsi per un titolo ACI Sport saranno valutati, al termine della stagione sportiva, in base:~~
- ~~ai rapporti degli Osservatori inviati da ACI Sport;~~
- ~~al giudizio della Commissione Rally.~~

~~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.~~

~~Qualora l'Organizzatore non rispettasse il regolamento approvato e/o le disposizioni di cui alla presente norma e suoi annessi, ACI Sport potrà non concedere la validità per l'anno successivo.~~

~~Se nel corso del Rally fossero rilevate gravi condizioni d'insicurezza per il pubblico e/o per gli equipaggi, la manifestazione potrà essere cancellata dal Calendario dell'anno successivo.~~

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

6.2 SUPERVISORE ALLA SICUREZZA. Mansioni, attività e procedure.

Sarà nominato dalla Direzione per lo Sport Automobilistico sentito il parere della Commissione Rally un Supervisore per ciascun rally della stagione 2018 – la nomina sarà comunicata all'organizzatore.

I supervisori sono abilitati a cura della Direzione per lo Sport Automobilistico a seguito del superamento di un corso tecnico e pratico.

I Supervisori saranno dotati di licenza rilasciata dalla DSA.

Le spese per le missioni del supervisore (vitto, alloggio e viaggio) per ciascuna gara saranno a carico dell' organizzatore.

Il supervisore dovrà curare con attenzione l'uso dei mezzi per raggiungere i luoghi dove dovrà svolgere le sue attività che dovrà essere improntato al risparmio dei costi anche in riferimento alla normativa ACISPORT.

I supervisori non possono partecipare come conduttori alle gare a cui sono stati inviati dalla DSA.

Almeno 60 giorni prima della gara il Supervisore effettua il sopralluogo, redige e firma il verbale di ispezione che individua **i rischi potenziali da eliminare** indicando le adeguate misure di contenimento mediante prescrizioni che dovranno essere recepite nel piano di sicurezza che l'organizzatore deve sempre prevedere.

All'ispezione Dovranno essere presenti l'Organizzatore – il Direttore di Gara ed Il DAP.

Qualora I verbali di collaudo degli enti proprietari delle strade non fossero disponibili, gli stessi dovranno essere forniti al Supervisore in un momento successivo, ma sempre prima dell'approvazione del piano di sicurezza.

Almeno 60 giorni prima della gara l'Organizzatore nelle gare titolate e 30 giorni nelle gare non titolate deve inserire nella procedura on line:

1) il RPG completo delle firme.

2) Il piano di sicurezza sottoscritto dal Direttore di Gara, DAP e organizzatore, che può essere consegnato durante la visita preventiva sotto forma di bozza, dovrà essere integrato dalle eventuali disposizioni degli enti proprietari della strada nonché dalle prescrizioni del Supervisore.
La consegna definitiva del piano di sicurezza è fissata in 20 giorni prima dell'inizio delle verifiche ante gara del rally via mail o mediante procedura on line.
Il Supervisore una volta visionato il piano di sicurezza definitivo potrà richiedere all'Organizzatore di modificarlo.
Il Piano di Sicurezza sarà valido solo una volta che verrà apposto l'OK da parte del Supervisore.

3) Il Piano di emergenza Sanitario - PES approvato dal Medico Federale Regionale sarà inviato unitamente al RPG secondo quanto previsto dall'art.11 CAPITOLO IV – APPENDICE 8 .

Controllo formale.

In caso di sostituzione del Direttore di Gara o del DAP, i subentranti dovranno dichiarare di accettare esplicitamente le disposizioni contenute nel verbale di ispezione predisposto dal Supervisore con apposita dichiarazione che dovrà essere allegata alla circolare informativa emanata che approvi la sostituzione.

Qualora gli enti proprietari della strada abbiano indicato delle prescrizioni durante l'iter di rilascio delle relative autorizzazioni dopo i 20 giorni previsti dal comma precedente, le stesse dovranno divenire parte integrante del Piano della Sicurezza, l'introduzione sarà asseverata dal Supervisore mediante verbale suppletivo.

Prima della prima riunione del Collegio dei Commissari Sportivi il Supervisore deve verificare che tutte le prescrizioni previste nel Piano di Sicurezza e richieste dallo stesso, siano state riportate anche nelle disposizioni di servizio.

Il Supervisore comunicherà al Collegio dei Commissari Sportivi solo le eventuali risultanze negative della verifica effettuata per i dovuti provvedimenti conseguenziali.

Controllo pratico.

Il Supervisore, durante l'effettuazione della gara dovrà controllare che gli apprestamenti di sicurezza previsti dal Piano di Sicurezza siano stati eseguiti.
Nel caso in cui il Supervisore riscontri situazioni di rischio potenziale derivanti da inadempimento rispetto alle prescrizioni o a situazioni ambientali nuove dovrà avvertire la Direzione di gara e gli Apripista successivi per la risoluzione del problema.

Qualora dovesse persistere la situazione di rischio potenziale o non sia possibile eliminare lo stesso il supervisore emetterà parere di diniego allo svolgimento della prova speciale o delle prove speciali comunicandolo anche ai Commissari Sportivi.

La decisione e la responsabilità finale sull' effettuazione della/e prove speciali sarà sempre del Direttore di Gara con apposita decisione che dovrà essere presentata ai CC.SS, prima della partenza della prova.

Il Supervisore, durante la gara dovrà prendere la partenza sulle Prove speciali, prima del veicolo apripista "00" e in tal senso concorderà l'orario con il Direttore di Gara.

Il Supervisore dovrà disporre di una vettura autonoma identificata con una placca riportante la dicitura "Supervisore alla sicurezza ACI Sport", la vettura deve essere dotata di sistema radio collegato con la Direzione di gara, tracking e camera car

Il Supervisore redigerà apposito report di ciascuna gara contente le principali informazioni da inviare alla Direzione per lo Sport Automobilistico.

6.3 Delegato dell'allestimento del percorso

L'organizzatore deve designare un Delegato dell'allestimento del percorso. DAP.

Il DAP dovrà verificare l'applicazione del Piano di Sicurezza, la presenza e il corretto posizionamento dei Commissari di percorso e l'allestimento sportivo e di sicurezza della Prova Speciale, comunicando al Direttore di Gara, nel più breve tempo possibile, le proprie osservazioni, per consentirgli di adottare le decisioni che riterrà necessarie.

Dovrà inoltre verificare il posizionamento del pubblico al momento del suo transito, comunicando al Direttore di gara eventuali possibili situazioni critiche da far controllare, in via ultimativa, agli apripista che seguono.

Il DAP svolgerà la propria attività avendo a disposizione una vettura autonoma che precederà il primo veicolo apripista (00 o 000) con un distacco stabilito a discrezione del Direttore di Gara. L'identificazione di questa vettura avverrà con l'apposizione di una placca per lato recante la dicitura "Delegato allestimento percorso".

Per quanto riguarda la licenza da possedere si rimanda all'appendice "licenze" del RSN.

6.3.1 Delegato ACI-Sport

Si rimanda ai RDS

6.3.2 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.

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

I Delegati, gli osservatori FIA, i Supervisori e i Commissari Sportivi 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 veicolo "0". L'entrata del Delegato alla sicurezza FIA e del Delegato ACI-Sport per le gare di CIR, CIRT e WRC 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.
- Limitatamente ai rally su asfalto i veicoli apripista, le postazioni intermedie e controlli STOP, le vetture scopa e le vetture dei DAP devono essere dotati di filler.

6.5 Servizio di localizzazione auto da Rally

Il servizio ha per oggetto la localizzazione satellitare dei veicoli che partecipano a competizioni automobilistiche denominate "Rally" in caso di loro arresto durante lo svolgimento di ogni prova speciale (tratto di strada chiusa al traffico) e la rilevazione del sussistere di condizioni di pericolo per gli equipaggi o per terzi. Sono esclusi i Rally in circuito.

Per il triennio 2018-2020 la ditta fornitrice il servizio di localizzazione sarà la società RDS s.r.l. con sede legale a Caltanissetta in Via De Gasperi 9, partita iva e codice fiscale 01395890856 – tel. 0934/581000 - n° fax 0934/1936869 – e-mail info@rdsitalia.it.

Il sistema di localizzazione satellitare delle vetture, non garantisce la copertura totale del rilevamento della vettura sul tracciato di gara e pertanto deve essere considerato come un servizio ausiliario alla sicurezza, segnalerà il fermo della vettura, l'incidente/urto (crash), il cappottamento, la posizione statica anomala.

Il servizio di localizzazione permetterà il rilevamento delle vetture anche nei trasferimenti, tratti di strada aperti al pubblico che i concorrenti dovranno percorrere attenendosi scrupolosamente al percorso predisposto dall'organizzatore e indicato nel road-book.

Eventuali discostamenti tra il percorso di gara e la posizione della vettura saranno oggetto di sanzione da parte dei Commissari Sportivi.

RDS fornirà a titolo gratuito un minimo di 5 (cinque) unità GPS portatili per veicoli o personale di

servizio dell'organizzatore.

6.5.1. Kit di predisposizione
Il Kit di predisposizione dovrà essere facilmente installabile sui mezzi di servizio e gestibile da commissari, marshall, medici.
Il montaggio del kit a bordo del veicolo sarà effettuato a cura del possessore del veicolo, seguendo le istruzioni riportate in forma cartacea che potrà essere scaricato dal sito Web della ditta fornitrice il servizio di localizzazione.
L'installazione del Kit di predisposizione da parte del possessore del Veicolo dovrà permettere a entrambi i membri dell'equipaggio di attivare il segnale che dal box viene inviato alla direzione gara.
Il kit di predisposizione contiene l'alloggiamento della tastiera multifunzione illuminata (o tasti luminosi) per segnalazione stato di SOS e/o OK, il sistema ottico di comunicazione eventi/allarmi, costituito da quattro spie di dimensione e luminosità evidenti, di diverso colore (rosso, giallo, verde, blu) a luce fissa o intermittente che saranno controllate (accensione e spegnimento) via software dalla Direzione Gara. L'equipaggio ricevente la segnalazione dovrà premere apposito pulsante per confermare l'avvenuta ricezione del comando ottico;
La sostituzione del kit di predisposizione in caso di difettosità o guasto accertato, è a carico di RDS, salvo che venga accertata la responsabilità per dolo, colpa grave e negligenza o imperizia in fase disinstallazione.
Il Kit di predisposizione, sarà fornito da RDS a tutti i proprietari dei veicoli che ne facciano richiesta tramite invio del modulo d'ordine ove deve essere specificato il numero dei kit di predisposizione richiesti, gli estremi del bonifico bancario di pagamento e l'indirizzo dove spedire il kit.
Al ricevimento del bonifico di pagamento e, comunque, ad avvenuto accredito della somma dovuta presso la banca indicata, RDS emetterà regolare fattura, in formato elettronico, inviandola all'indirizzo di posta elettronica indicato nel modulo d'Ordine e predisponendone la spedizione all'indirizzo indicato.
Ove precedentemente concordato, la consegna potrà avvenire sui campi di gara, in questo caso senza costi di spedizione.
Il Kit sarà fornito al prezzo di €. 50,00 + iva ai quali si aggiungono i costi di spedizione, e verrà recapitato all'indirizzo di spedizione indicato nel modulo d'ordine non oltre 15 giorni dalla data di ricevimento del bonifico di pagamento.
Il tecnico di RDS verificherà la corretta e funzionale installazione del kit di predisposizione sulle auto, durante le verifiche tecniche. Successivamente verranno forniti e collegati i box.
Durante le verifiche amministrative ante gara, la ditta aggiudicataria provvederà, a sua cura, all'incasso delle cauzioni obbligatorie, pari a €. 150,00 (centocinquanta/00) per ogni vettura di gara, a garanzia del comodato d';uso del Box durante la gara.
Con il completamento dell'iscrizione alla manifestazione i Concorrenti rilasceranno automaticamente autorizzazione al trattamento dei dati di localizzazione dei veicoli (raccolta necessaria al fine di garantire l'erogazione del servizio di localizzazione durante le Prove Speciali e i Trasferimenti).
L'autorizzazione al trattamento dei dati di localizzazione delle vetture di servizio si intenderà automaticamente accettata dagli organizzatori interessati al servizio.
Le condizioni privacy e trattamento dei dati di cui sopra saranno pubblicate sul sito web del fornitore del servizio di tracking in modo tale che gli organizzatori e gli equipaggi ne possano prendere visione in qualsiasi momento.

6.5.2. Estensione territoriale
Il servizio sarà garantito in Italia, nella Repubblica di San Marino e in tutte le aree di confine italiano per le quali prevalga operatore telefonico straniero.

6.5.3 Procedura da parte degli organizzatori e condizioni di attivazione
L'Organizzatore richiederà almeno 30 gg. prima della manifestazione, l'attivazione dei servizi inviando alla ditta fornitrice il servizio di localizzazione il modulo di attivazione debitamente compilato e sottoscritto.
Al ricevimento del modulo di attivazione, la ditta provvederà all'invio all'indirizzo dell'organizzatore di tutti i dati e informazioni relativi il servizio.
L'organizzatore dovrà corrispondere a RDS s.r.l. il costo del servizio calcolato sul costo unitario di €. 60,00 + iva per ogni concorrente verificato al termine delle verifiche ante-gara e comunque prima della partenza del Rally.
In caso di mancato pagamento, RDS s.r.l. provvederà a compilare e consegnare al Direttore di Gara, trasmettendone immediatamente copia ad ACI Sport, il Nulla Osta Negativo inerente il servizio di localizzazione. Tale nulla osta rivestirà aspetto vincolante per l'esecuzione della manifestazione.
L'organizzatore si impegna a fornire, a proprio carico, vitto ed alloggio al personale della ditta incaricato di effettuare il servizio per la durata dello stesso. L'ubicazione dell'alloggio deve essere nelle vicinanze del luogo sede della manifestazione.

6.5.4 Descrizione dei Servizi
Il Sistema di monitoraggio della gara sarà predisposto e attivato nel medesimo locale della Direzione Gara. Dovrà prevedere un numero minimo di finestre di monitoraggio (una per ogni prova in contemporanea) e accessori vari compatibili con il servizio in base alle richieste del Direttore di Gara.

All'attivazione, il sistema opererà in modo che:
• Venga visualizzato lo stato di alimentazione del box. Successive interruzioni di alimentazione del

box durante la marcia del veicolo dovranno essere segnalate in tempo reale;
• Venga visualizzato lo stato della batteria tampone con almeno un'ora di storico carica. Ciò al fine di determinarne lo stato di efficienza.
• Per tutto il tempo in cui un veicolo si troverà lungo il percorso, sia in prova speciale che nei trasferimenti, la sua posizione e relativa velocità, venga trasmessa ogni 5 secondi;
• Ogni volta che un Veicolo si fermerà durante una prova, il sistema dovrà essere in grado di segnalare prontamente tale stato;
• Vengano visualizzati con almeno tre cambi di colore i seguenti stati: "veicolo in movimento", "veicolo lento" e "veicolo fermo". Inoltre il Sistema dovrà visualizzare lo stato di "crash/cappottamento", "richiesta di soccorso", "stato di OK", anzianità della ultima posizione trasmessa, livello batteria e orario GPS;
• Ogni richiesta di SOS verrà automaticamente inoltrata via SMS alla Direzione Gara e ad ogni altra figura di riferimento individuata dal Direttore di Gara. Tale SMS dovrà recare gli estremi dell'equipaggio richiedente aiuto e la relativa posizione geografica al momento della richiesta;
• Ogni volta che, rilevata la presenza di Veicolo fermo lungo il percorso di una Prova, la Direzione di gara decida di allertare gli Equipaggi che stanno effettuando la stessa prova di prestare attenzione, il Tecnico di gara invierà a specifici concorrenti una segnalazione;
• la posizione del veicolo venga visualizzata su base cartografica satellitare e stradale tridimensionale, con possibilità di modifica del campo visivo, della posizione del punto di vista dell'operatore in Direzione Gara, con possibilità di effettuare uno zoom sul dettaglio della posizione del veicolo e permettendo un accesso immediato alla ricostruzione del percorso di ciascun veicolo al fine di verificarne il rispetto del percorso di gara, i limiti di velocità durante i trasferimenti ed eventuali soste sospette;
• Segnalazione in tempo reale (e successivamente desumibili da report storico) del superamento dei limiti di velocità imposti dal codice della strada;
• Consenta la visualizzazione della progressione dei concorrenti nelle prove speciali su appositi diagrammi di avanzamento che permettano di avere un più chiaro controllo della posizione dei concorrenti;
• Consenta la visualizzazione del servizio, previo rilascio di account di autorizzazione, da remoto mediante PC, tablet e smartphone;
• Consenta la generazione del/dei report necessari a documentare dettagliatamente, in formato tabellare e grafico, con data, ora e posizione, diversi eventi ed evoluzioni della gara:
 Report degli orari di transito di ciascun concorrente nei punti prestabiliti (start, stop, intermedi, parchi, ecc.);
 Report delle richieste di soccorso in formato tabellare e grafico per tutti i concorrenti che ne abbiano effettuato richiesta:
 Report dei limiti di velocità (impostabili) per ciascun concorrente;
 Report delle soste per ciascun concorrente e relative durate;
 Report degli eventi determinati da interfacce esterne;
 Report di ingressi/uscite da aree predeterminate;
 Report storico dei percorsi e performances di ciascun concorrente in formato grafico e tabellare;
 Disponibilità a creare/generare report flessibili che soddisfino eventuali nuove esigenze sportive.

• Consenta, nelle gare dove il servizio viene richiesto dall'organizzatore, di operare con sistema trasmissione in fonia tra equipaggio e Direzione Gara. Il sistema dovrà utilizzare apposita rete radio mediante installazione di ripetitori o altre apparecchiature idonee allo scopo. Gli apparati utilizzati dovranno rispettare le normative vigenti dettate dal ministero competente relative l'esercizio delle frequenze, le concessioni ministeriali e le omologazioni degli apparati. Il costo aggiuntivo a carico dell'organizzatore sarà di €. 18,00 + iva per ogni vettura verificata.

6.5.5. Condizioni per la corretta operatività dei Servizi
L'operatività dei Servizi è subordinata al rispetto delle seguenti condizioni:
• l'Organizzatore è tenuto a fornire con almeno 30 gg. di anticipo sull'avvio della gara l'esatto percorso della stessa, indicando con precisione i punti di Partenza e di Arrivo di ciascuna Prova Speciale;
• l'Organizzatore deve garantire che tutti i dati riportati sul Modulo Attivazioni siano esatti;
• l'Organizzatore è tenuto a comunicare prontamente a RDS l'eventuale cambiamento dei dati riportati sul Modulo Attivazioni;
• In caso di guasto e/o mancato funzionamento di un Box, RDS dovrà sostituirlo per la verifica dell'installazione effettuata nel più breve tempo possibile;
• Il Concorrente deve verificare che l'installazione del Kit Predisposizione sia stato correttamente eseguito prima di procedere alla verifiche pre-gara;
• Il Concorrente deve mettere a disposizione del Tecnico di gara il Veicolo, per il collegamento del Box durante le verifiche pre-gara;
• Il Concorrente e l'Equipaggio s'impegnano a non intervenire, modificare e/o alterare, direttamente e/o indirettamente la funzionalità del Box;
• Il Concorrente e l'Equipaggio si obbligano a non rimuovere il Box dall'alloggiamento durante la gara e a non cedere, neanche provvisoriamente, l'uso od il possesso del Box a terzi;
• Il Concorrente e l'Equipaggio non devono intervenire direttamente e/o indirettamente sul Box e

le sue componenti, ogni intervento sulla stessa deve essere condotto da personale autorizzato della Ditta, che non risponderà delle conseguenze derivanti dall'inosservanza di quanto qui precisato e si riserva il diritto di trattenere il deposito a seguito di qualunque modifica e/o alterazione, diretta e/o indiretta della funzionalità del Box o della mancata restituzione della stessa a fine gara.
• Dopo ogni collisione, incidente, o comunque dopo eventi che possano aver causato malfunzionamenti e danneggiamenti al Box, l'Equipaggio dovrà recarsi appena possibile presso la direzione gara o altro sito individuato e comunicato a tutti per l'occasione onde consentire al Tecnico di gara di verificare il corretto funzionamento del Box;
• l'Organizzatore dovrà rendersi reperibile durante tutta la durata delle attività legate alla gara e nelle 2 giornate precedenti alla stessa, al numero di telefono indicato nel Modulo Attivazioni.
• RDS garantirà comunque un numero di kit di predisposizione e box sul campo di gara in numero tale da fare fronte a sostituzioni di emergenza o per equipaggi che non abbiano eseguito l'ordine del kit.

6.5.6. Procedure di fine gara
Alla fine della gara tutti i Concorrenti/Equipaggi dovranno recarsi con il loro Veicolo presso la direzione gara per consentire al Tecnico di gara di RDS di ritirare il Box concesso in Comodato per la gara. Altrettanto sarà tenuto a fare l'Organizzatore per i Box montate sui mezzi di servizio.
Alla restituzione del Box, verificata la corretta funzionalità della stessa e l'assenza di manomissioni, il Tecnico di gara restituirà il deposito ai Concorrenti.
Entro 5 giorni dalla conclusione della gara, se necessario, RDS dovrà rendere disponibile su richiesta dell'Organizzatore o di ACI Sport un file dati elettronico contenente tutte le informazioni registrate da ciascuno dei Box attivate durante la gara.
Eventuali Box che non possano essere restituiti o raccolti a fine gara, dovranno essere inviati alla ditta con corriere e spese a carico del concorrente, entro il termine di tre giorni. Al ricevimento del box non restituito verrà rimborsato l'importo della cauzione al concorrente.
Fatto salvo il caso di furto o distruzione del Veicolo, il Concorrente è sempre tenuto alla restituzione del Box. Questo dovrà essere restituito in buono stato di conservazione e perfettamente funzionante entro e non oltre 1 ora dall'apertura del parco chiuso di fine gara. Qualora ciò non avvenga, il Concorrente, dovrà

corrispondere alla Ditta, a titolo di risarcimento danni, la somma di Euro 150,00 (centocinquanta/00), importo che rappresenta la stima del valore del Box ai sensi e per gli effetti dell'Art. 1806 c.c. e pertanto la cauzione non gli verrà restituita.
Il Concorrente e l'Organizzatore, s'impegnano anche a non manomettere, intervenire, rimuovere e/o compromettere la funzionalità della SIM Card GSM-GPRS.

6.6) Chicane

6.6.1 Gli organizzatori possono rallentare il percorso delle prove speciali a mezzo di chicane 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. E' possibile utilizzare le pile di gomme imbullonate tra loro.
Le chicane devono avere esclusivamente la funzione di ridurre la velocità delle vetture in prossimità di situazioni ritenute potenzialmente pericolose.
6.6.2 - Ciascuna chicane deve essere segnalata mediante appositi cartelli, posizionati sul solo lato della strada adiacente alla traiettoria di ingresso alla chicane, a 150, 100 e 50 metri dalla chicane stessa

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

6.6.4 Il road-book deve darne una descrizione la più dettagliata possibile precisando la distanza tra le barriere e la larghezza dei passaggi previsti. Le distanze tra le barriere devono essere di 10 metri.

6.6.5 In ogni prova speciale, il numero massimo delle chicanes consentite in base alla sua lunghezza chilometrica, sarà il seguente:

- Se la PS ha lunghezza pari o inferiore a mt 7500: massimo 3 chicanes.
- Se la PS ha lunghezza compresa tra mt 7500 e 15000: massimo 4 chicanes.
- Se la PS ha lunghezza superiore a mt 15000: massimo 5 chicanes.

Salvo disposizioni diverse impartite dalla Commissione di collaudo del percorso, per ogni chicane potranno essere previste al massimo 4 barriere.

Il pettine composto da una unica barriera non è considerato chicane. Lo spazio tra gli elementi che compongono la barriera non deve superare la distanza di 150 cm in modo da non permettere il passaggio delle vetture.

L'uso improprio delle chicane potrà comportare da parte dell'ACI Sport una sanzione pecuniaria fino a 10.000 EURO.

6.6.6 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.

7 ISCRIZIONI – ASSICURAZIONI

Per la disciplina generale si rimanda al Capitolo V del RSN

7.1 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-Sport . 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 24 del venerdi della settimana precedente il rally.
- Entro le ore 18 del lunedi precedente il rally è possibile restituire la tassa di iscrizione versata, nel caso in cui il concorrente decida di ritirare la propria iscrizione.

Non sono ammesse iscrizioni condizionate.

L'elenco degli iscritti con i relativi numeri di gara deve essere inviato all' ACI-Sport almeno 8 (3 per gare senza validità FIA) giorni prima della data di inizio del Rally. L'elenco degli iscritti dei Rally di Campionato Italiano, di Campionato Italiano WRC e di Campionato Italiano Rally Terra non può essere pubblicata senza l'approvazione di ACI-Sport .

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.

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

7.1.2 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.

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

7.1.3 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.

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

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

7.3 Impegni conseguenti alla sottoscrizione del modulo d'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 di ACI-Sport I, 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.

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

In caso di gare organizzate da federazioni straniere, le tasse devono intendersi IVA esclusa.

7.5 Rimborso della tassa d'iscrizione

La tassa d'iscrizione sarà interamente rimborsata:

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

7.6 La tassa d'iscrizione può essere parzialmente rimborsata nelle particolari condizioni eventualmente previste dal regolamento particolare.

7.7 In caso di ritiro d'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.

7.8 Modalità di spedizione delle iscrizioni

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

a) il modulo di domanda predisposto dall'organizzatore oppure una domanda sostitutiva (vedere allegato al presente RDS) debitamente compilato in ogni sua parte e sottoscritto dal concorrente; sia per il concorrente che per i conduttori 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 d'iscrizione.

Per consentire all'Organizzatore di programmare, negli stessi orari, le verifiche delle vetture appartenenti alla stessa squadra di assistenza, nella domanda d'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 ante gara.

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 d'iscrizione per conto di concorrenti associati a condizione che sia titolare di licenza di "Scuderia" in corso di validità, da indicare nella domanda (vedi successivo articolo).

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 devono essere notificati ai concorrenti interessati nei modi e nei termini indicati nella RSN.

7.9 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 d'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 d'iscrizione e la loro data di arrivo deve essere conservata dagli organizzatori.

ACI-Sport 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.

7.10 Precedenze delle iscrizioni

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

I conduttori 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.

7.11 Rally di Campionato Italiano esclusi quelli valevoli per i Campionati FIA:

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

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

3° grado: gli altri conduttori secondo l'ordine progressivo stabilito in base alla data di spedizione della assicurata o corriere

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

7.12 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. H.2.10), 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-Sport (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 d'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.

7 BIS ASSICURAZIONI

7.1 bis Il premio assicurativo compreso nella tassa d'iscrizione deve garantire al concorrente almeno la copertura per la responsabilità civile verso terzi prevista dalla legge e dalle disposizioni particolari di ACI-Sport . La copertura dovrà avere effetto (lungo il percorso di gara, i percorsi di servizio indicati nel Service Book e il percorso di trasferimento all'officina prevista per le Verifiche Tecniche post gara) dal momento in cui la vettura viene presentata alle verifiche preliminari ante-gara e cesserà alla fine del Rally 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.

7.2.bis 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.

7.3 bis All'Organizzatore è fatto obbligo di sottoscrivere l'assicurazione RC comprensiva della copertura per i terzi trasportati, ivi compreso il navigatore con lo stesso massimale di garanzia della responsabilità civile e di assicurare il rischio statico.

7.4.bis 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.lgs. 209-2005 e del Codice della Strada che regolano la copertura assicurativa delle vetture in gara.

7.5.bis Il Comitato Organizzatore deve stipulare tutte le assicurazioni obbligatorie previste nella norma generale.
Le "Condizioni di Assicurazione" devono essere osservate da tutti gli Organizzatori di manifestazioni e competizioni che si svolgono sul Territorio Italiano, indipendentemente dalla titolazione e/o della Nazionalità dell'Organizzatore e dovranno essere integralmente riportate nella competente normativa ACI-Sport .
- Il premio assicurativo compreso nella tassa d'iscrizione deve garantire al concorrente la copertura per la responsabilità civile verso terzi prevista dalla legge e dalle disposizioni particolari di ACI-Sport .
- La durata della polizza deve coprire tutto il programma della manifestazione, va indicata in giorni interi dalle ore 0,00 alle ore 24,00 senza frazionamenti e comprendere, senza limitazioni, i rischi di ogni attività legata alla circolazione ed all'utilizzo della vettura.

In caso di errore di percorso l'equipaggio dovrà rientrare sul percorso del Rally da dove l'ha abbandonato, percorrendo il minor percorso possibile.

- Se il R.P.G. prevede la possibilità, in caso di ritiro, di rientrare in gara nella giornata o tappa successiva, in questo caso la vettura sarà considerata sempre in gara.

8. EQUIPAGGI

8.1. Ritiro

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

8.2 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.

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

Vedere art. 11 BIS

8.4 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.

9. Nuova partenza dopo un ritiro nelle gare che si svolgono in più giornate

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, ad un equipaggio che non ha terminato un giorno di gara sarà permesso di ripartire il giorno successivo.

L'organizzatore, per consentire agli equipaggi il rientro in gara dopo il ritiro, dovrà farne menzione nel RPG e prevedere l'orario limite entro il quale il Concorrente dovrà effettuare la comunicazione al Direttore di gara.

Questa disposizione potrà essere applicata a tutte le vetture che sono state escluse per aver superato il tempo massimo o per non essere transitate a 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. Gli equipaggi che usufruiscono del rientro in gara saranno classificati nella classifica finale del Rally e potranno quindi acquisire punti per il Campionato, Trofeo e Coppa 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 ogni giornata di gara, per usufruire del rientro in gara, l'equipaggio verrà penalizzato di 3'. Questa penalità sarà sommata a tutte quelle eventualmente accumulate precedentemente.

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. 9.3.

Per essere regolarmente classificata e 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.

9.1 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.

9.2 Verifica delle vetture

Le vetture devono conservare il loro originale telaio/carrozzeria e 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 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.

9.3 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.

10 . PERCORSO, ROAD-BOOK, TABELLA DI MARCIA E DOCUMENTI STANDARD

10.1 Road-book (radar)

Gli Organizzatori dovranno far pervenire ad ACI-Sport , prima dell'inizio della gara unitamente all'Ordine di Servizio, il percorso comprensivo degli eventuali percorsi alternativi in caso di interruzione e di impossibilità di transito in una Prova Speciale, ed i percorsi di servizio.

Ogni equipaggio riceverà un road-book 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.

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

10.1.2 Il road-book deve essere conforme a quello standard pubblicato e allegato alla presente norma generale. 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.

10.1.3 Il road-book, obbligatorio in tutti i Rally, deve essere disponibile e consegnato gratuitamente ai concorrenti iscritti (e soltanto ad essi) nei seguenti termini:

- Rally 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 Rally di Campionato Europeo;
- tutti gli altri Rally: non prima del giorno che precede quello in cui iniziano le ricognizioni.
- in caso di partecipazione di copiloti con problemi visivi, il road-book deve essere consegnato in formato digitale (pdf, doc) almeno 7 giorni prima delle ricognizioni.

10.2 Intervallo tra le partenze

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 Rally su terra, con esclusione di quelli con validità FIA, ai conduttori prioritari FIA, a quelli ACI-Sport 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.

10..2.1 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-Sport).

10.2.2 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.

10.3 Tabella di marcia

10.3.1 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.

10.3.2 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.

10.3.3 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.

10.3.4 Gli organizzatori dei Rally internazionali sono obbligati a predisporre una tabella che comporti una pagina per sezione secondo lo standard FIA come da allegato alla presente NG.

La tabella deve comunque essere sostituita al termine di ogni sezione, fatta eccezione per le sezioni che non prevedono prove speciali, in quanto è a discrezione dell'organizzatore.

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

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

11.1 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.

11.2 Pannelli porta numeri

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

11.3 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 Conduttori diversamente abili i numeri di gara dovranno essere di colore rosso.

11.4 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.

11.5 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 conduttori hanno l'obbligo di presentarsi alle successive verifiche tecniche con i numeri e le targhe ufficiali di gara applicati.

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

I conduttori, 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. La non osservanza comporterà un'ammenda.

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

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

11 BIS 1.1 Due pannelli per le portiere anteriori di 67 cm. lunghezza per 17 cm. altezza, di cui 1 cm.. di bordo bianco. Ciascuno di questi pannelli comprenderà obbligatoriamente sulla parte anteriore uno spazio nero opaco che sarà riservato al numero di gara dell'equipaggio. 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 conduttori 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.

11 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 del limite inferiore dl finestrino.

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

11 BIS 1.4 Nella parte superiore del lunotto posteriore deve essere posizionato, a destra o sinistra, come indicato nel Regolamento Particolare, un pannello che deve misurare un massimo di 30 cm.. di larghezza e 10 cm.. di altezza. Un'area adiacente di 15 cm.2, conterrà il numero di gara 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.

11 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 sui finestrini laterali posteriori adiacenti al nome del pilota (vedi art. 11. BIS. 2).

11 BIS 1.6 Un pannello da tetto 50 cm. larghezza x 52 cm. altezza 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. 11 BIS. 1.4 facoltativo in tutte le gare.

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

11 BIS 1.8 ACI Sport S.p.a fornirà a ogni equipaggio il seguente materiale che dovrà necessariamente essere fissato sulle vetture nelle posizioni indicate all'allegato F:

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

11 BIS 2 Nomi del Pilota e del Copilota

11 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.

12 PUBBLICITÀ (SI RINVIA AGLI SCHEMI ALLEGATI ALLA PRESENTE NG)

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

- 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-Sport);
- non si presti a portare alcuna offesa (non sia contraria alla morale e al buon costume);
- non sia di natura politica o religiosa;
- non occupi gli spazi riservati alle targhe del Rally ed ai pannelli dei numeri di gara;
- non impedisca la corretta visuale dell'equipaggio attraverso i vetri.

12.2 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 S.p.a 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.

12.3 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 doppio della tassa di iscrizione fissata con l'accettazione della pubblicità facoltativa. In ogni caso tale maggiorazione sarà limitata ad un massimo di 2.000 Euro.

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

12.5 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 Rally di Campionato Italiano Assoluto / WRC e di Campionato Italiano Rally Terra.

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

12.7 Oltre ai pannelli dei numeri di gara e alle targhe ufficiali, l'organizzatore ha inoltre la facoltà di riservare al massimo altri quatto spazi o moduli pubblicitari aventi complessivamente la dimensioni di cm.² 1600. Ogni modulo non deve superare le dimensioni di cm. 10x40. La loro posizione è libera, a meno che non sia espressamente vincolata dal regolamento particolare di gara.

12.8 Le infrazioni alle norme sulla pubblicità saranno penalizzate a discrezione dei Commissari Sportivi.

12.9 Nelle gare valevoli per il CIR gli Organizzatori dovranno accettare la collocazione degli sponsor da parte di ACI-Sport. ACI Sport S.p.a si farà carico di individuare ed installare le posizioni pubblicitarie degli sponsor di ACI-Sport secondo gli schemi indicati negli allegati F1 e F2, allegati alla presente Norma. Ogni organizzatore inoltre dovrà garantire ad Aci Sport S.p.a 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, road-book, classifiche e comunicati stampa.

13. ASSISTENZA

13.1 Assistenza (condizioni generali)

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

13.1.1 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.

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

13.1.3 (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.

13.2 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;
   - mentre le auto sono in una zona multimediale;
   - 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;

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 road-book.

In tutti i Rally 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-Sport 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".

13.3 Parchi di assistenza

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

RALLY	DURATA
CIR	15 (a) - 30' (b) o 45' (c)
Rally	15' (a)- da 15'a 30'(b) - 10 (e)
Ronde	15' - 30' o 40'(d)

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

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 road-book.

Per accedere all'interno dei Parchi Assistenza i mezzi dovranno essere in possesso della targa di assistenza alla gara, consegnata al momento delle verifiche ante gara, da esibire al momento dell'ingresso. In caso di infrazione a questa norma i concorrenti da loro assistiti saranno segnalati ai Commissari Sportivi per adeguate sanzioni che potranno arrivare sino all'esclusione della gara.

13.3.1 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.

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

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

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

13.4) 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 Assoluto anche ad ogni conduttore iscritto al Campionato) deve essere assegnata un'area di 120 mq che abbia una larghezza di almeno 8 m.

I Conduttori 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:
12 EURO per mq (IVA esclusa)
Il pagamento dovrà avvenire entro il termine di chiusura delle verifiche ante gara

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 ~~20~~ 15 EURO per mq. (IVA esclusa)
Il pagamento dovrà avvenire entro il termine di chiusura delle verifiche ante gara

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

13.4.1 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.

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

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

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

13.4.5 Avranno diritto all'ingresso nei parchi assistenza soltanto le vetture in gara e due automezzi di assistenza per ognuna di esse.

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 2.583 EURO.

13.5 Remote Service Zone (RSZ)

- I RSZ, la loro previsione e il loro posizionamento devono essere approvati dalla Federazione, la quale dovrà verificare la loro necessità.

- Nel caso motivato in cui fossero indispensabili la loro previsione dovrà rispettare le seguenti modalità:
- ogni RSZ deve essere definita da un Controllo Orario di ingresso e da un Controllo Orario di uscita;
- per ogni vettura non devono essere superati 15 minuti di permanenza nella RSZ;
- per ogni vettura la permanenza nella RSZ deve essere minimo di 10 minuti;
    - se previsto dal Regolamento Particolare di Gara, con il controllo dei Commissari preposti, sarà consentito all'equipaggio di procedere a tutta l'assistenza indicata nel presente articolo.
    - gli pneumatici in sostituzione potranno essere trasportati nella zona RSZ da dei componenti del Team dell'equipaggio;
    - i componenti del Team potranno accedere alla RSZ prima dell'arrivo della vettura, solo per la consegna degli pneumatici e dovranno uscire immediatamente dalla RSZ al termine dell'operazione (non è ammessa la presenza di componenti dei Team durante l'operazione di sostituzione);
    - gli pneumatici sostituiti dovranno essere lasciati nella zona per il controllo da parte dei Commissari Tecnici e successivamente recuperati dai componenti del Team dell'equipaggio;
    - dopo il Controllo Orario di uscita dovrà essere prevista la punzonatura degli pneumatici;
    - In una zona di assistenza remota possono lavorare l'equipaggio e un massimo di due membri del personale di assistenza.
- Un una zona di assistenza è consentito l'utilizzo di: un cric; martinetti; una chiave per dadi ruota; una chiave dinamometrica; utensili; acqua pura. E' consentito l'uso di attrezzature, ricambi e strumenti imbarcati a bordo della vettura da gara. E' consentito l'uso di attrezzature per lo spurgo dei freni e per la pulizia della vettura.
- se previsto dal Regolamento Particolare di Gara nella RSZ sarà anche consentito il montaggio di fari supplementari che possono essere trasportati nelle zone di assistenza da una vettura di supporto.

Tutte le infrazioni alle disposizioni del presente Articolo saranno penalizzate a discrezione dei Commissari Sportivi.

Vedere RDS relativi

13.5.1 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.

13.5.2 Ogni infrazione a tale norma può comportare l'esclusione dell'equipaggio da parte dei Commissari Sportivi.

13.6 Condizioni di utilizzo dei compressori

Sono introdotte le seguenti limitazioni nell'utilizzo dei compressori:

13.6.1 Restano in vigore le norme attuali relative alle flange e alle punzonature come da artt. 254.6.1 e 255.5.1.8.3 Allegato J.

13.6.2 È obbligatorio procedere, prima della partenza del Rally, alla verifica ed alla piombatura del compressore installato sulla vettura e di 1 compressore di scorta.

13.6.3 Sul compressore sarà apposto un sigillo di identificazione.

13.6.4 Un compressore di scorta potrà essere abbinato a più vetture, a condizione che venga rilasciata dichiarazione ai commissari in sede di verifiche antegara.

Qualora una delle vetture che condividono la turbina di scorta, la utilizzasse, la/le altre non avranno più a disposizione compressori di ricambio.

13.6.5 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.

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

13.6.7 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.

13.6.8 Nelle gare con titolazione FIA si applica la regolamentazione FIA.

14. PNEUMATICI
Vedere appendice VI

14.1 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.

14.2 Sistemi anti sgonfiamento

In tutti i Rally è vietato l'uso di sistemi anti sgonfiamento.

14.3 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 degli pneumatici con i mezzi di bordo (bombolette spray) e senza interventi esterni.

15. RICOGNIZIONI

15.1 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.

È consentito il montaggio di una slitta di protezione nella parte inferiore della vettura, alle seguenti condizioni:
- materiale: lega di alluminio
- spessore: massimo 5 mm.
- organi da proteggere: motore e trasmissione.

Nei rally su fondo sterrato è consentito l'uso di vetture 4X4.

15.2 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. 15.3.5.

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

Nel caso di prove speciali che comportano, per il ritorno, una percorrenza di numerosi chilometri, l'Organizzatore ha la possibilità di prevedere una pausa nelle ricognizioni, al fine di consentire di percorrere la medesima prova in senso contrario di marcia.

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

15.3 Svolgimento e durata 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.

In tutti i Rally le ricognizioni potranno essere effettuate in due giornate prima delle verifiche.

Ogni Concorrente potrà effettuare un numero massimo di 3 (tre) passaggi per Prova Speciale, escluso le gare titolate FIA, nelle quali i passaggi saranno al massimo 2 (due).

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

15.3.I Il numero di tre 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

sei, ma di tre). Eventuali casi particolari saranno valutati di volta in volta dalla Commissione Rally.

15.3.2 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 road-book (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.

15.3.3 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.

15.3.4 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. Potrà essere presente una terza persona alle seguenti condizioni:

1) che la terza persona sia in possesso di licenza di istruttore ACI Sport almeno di 2° livello;
2) che la sua presenza sia espressamente prevista nel Modulo di iscrizione, con indicazione specifica del nome e dei dati relativi alla licenza dell'istruttore. E che sia dichiarata dal concorrente in sede di ritiro del radar
3) che tale servizio sia previsto solo ed esclusivamente a favore dei neofiti, con particolare riferimento agli anni di possesso della licenza e non all'età anagrafica. Il Pilota deve essere in possesso di licenza da non oltre 5 anni.
4) che l'istruttore non sia fra gli iscritti al rally a cui si riferiscono le ricognizioni. La mancanza della scheda a bordo della vettura o la presenza di un numero di persone superiore a due comporterà un'ammenda di € 300. La manomissione della scheda comporterà la non ammissione alla gara.

15.3.5 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 road-book), 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-Sport .

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 deve verificare se e come tali controlli sono stati effettuati e con quali esiti. 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-Sport , anche l'esclusione immediata dai Trofei stessi dei conduttori che violano le disposizioni sulle ricognizioni.

ACI-Sport si riserva di effettuare, con propri incaricati controlli a campione sulle ricognizioni.

a) 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 iscritti al Campionato Italiano ACI-Sport	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 €	1b) 2 minuti di penalità e ammenda di 2.000,00 €
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 €	2b) non ammissione alla gara e ammenda di 5.000,00 €

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 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. 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.

(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:

16. Test vetture non compresi nei programmi di gara

Riferimento: art. 12.1 del RSN

Con riferimento al CIR:

Dopo la disputa della prima gara del CIR sono vietati i test nelle regioni e nelle province limitrofe a quelle in cui si svolgeranno le gare successive del campionato.

Gli organizzatori del CIR dovranno prevedere nella giornata del giovedì precedente a quella delle ricognizioni, una giornata di test per tutti gli iscritti ai Campionati Assoluto, Junior, Due ruote motrici e Asfalto.

Il costo massimo per ogni vettura partecipante al test sarà di euro 2.000 per le vetture R5 ed euro 1.000 per tutte le altre.

Non potrà essere utilizzato nessun tratto di prova speciale previsto per la gara.

Con riferimento a tutte le gare (compreso in CIR)

I test potranno essere effettuati solamente su espressa autorizzazione delle competenti Pubbliche Autorità e sono soggetti alle seguenti prescrizioni:

- I Test possono essere organizzati solo da titolari di licenza di Organizzatore o di Costruttore ACI-Sport in corso di validità, o dai Teams titolari di licenza che rappresentino ufficialmente una Casa Automobilistica Costruttrice.
- I Test devono essere iscritti nel calendario sportivo nazionale
- La partecipazione ai test non iscritti in calendario è vietata, pena la sospensione della licenza per un minimo di 6 mesi.
- A partire dalla data di apertura delle iscrizioni di ogni rally non sarà autorizzato lo svolgimento di test nella regioni e nelle province interessate dal percorso di gara o limitrofe. Ai conduttori che contravverranno alla presente disposizione sarà preclusa la partecipazione alla relativa gara. Sono esonerati da tale divieto i test istituiti

dall'Organizzatore del rally.

- Per ogni giornata di test non devono essere accettate più di 15 vetture.
- Ogni turno di test potrà avere una durata massima di 3 ore.
- Per ogni giornata di test potranno essere effettuati un massimo di 4 turni.
- I conduttori dovranno essere in possesso di licenza ACI-Sport in corso di validità, adeguata alla vettura utilizzata.
- 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.
- La comunicazione dell'effettuazione dei Test deve pervenire alla Segreteria della Commissione Rally almeno 10 giorni prima del loro svolgimento e recare il preliminare parere del Delegato Regionale ACI-Sport competente per territorio, il quale verificherà eventuali incompatibilità con i rally presenti nella zona.
- Dovranno essere garantite le misure di sicurezza mediche e tecniche così come previste per le Prove Speciali. (come ad esempio la presenza di ~~una~~ ambulanza e decarcerazione).
- Deve essere prevista la copertura assicurativa rispettando i massimali dei Rally. Per ogni test dovrà essere versato un importo di 500 euro. In alternativa gli organizzatori potranno versare un importo assicurativo forfettario di euro 8000, comprendente tutti i test che effettuerà nel corso dell'anno.
- Per ogni test dovrà essere nominato un incaricato della Delegazione Regionale, con spese a cura dell'Organizzatore, per la verifica della corretta applicazione della normativa.
- Le Delegazioni regionali terranno i contatti con gli enti locali al fine di avere notizie circa l'effettuazione dei test nella loro zona di competenza.
- I Licenziati che contravverranno alla presente disposizione verranno deferiti alla Procura Federale per le opportune sanzioni.

17. VERIFICHE AMMINISTRATIVE E TECNICHE – SI RINVIA AL MANUALE ALLEGATO AL RSN.

17.1 Verifiche prima della partenza e durante la gara

17.1.1 Ogni equipaggio partecipante al Rally dovrà presentarsi (al completo) con la propria vettura alle verifiche amministrative e tecniche previste.

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.

17.1.2 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.

17.1.3 Camera Car

L'utilizzo di telecamere a bordo di autovetture deve essere autorizzato in sede di verifiche tecniche ante gara dai Commissari Tecnici che verificheranno il posizionamento, la struttura di sostegno e il fissaggio al fine di evitare che tali apparecchiature possano costituire pericolo per il pilota o per il pubblico.

17.1.4 Identificazione dell'equipaggio e della vettura

17.1.4.1 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 d'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 devono avere un'apertura di un'area equivalente alla superficie di un cerchio di 70 mm. di diametro per consentire di vedere dall'esterno il pilota e l'interno della vettura.

17.1.4.2 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.

17.1.4.3 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, della conformità tecnica della propria vettura.

17.1.4.4 Nel caso di apposizione di sigilli o piombi 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. 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).

17.1.4.5 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 che avrà la facoltà di richiedere il deferimento al Giudice Sportivo.

17.2 Verifiche finali

17.2.1 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 ante gara;
- se esiste la necessità di infliggere una delle penalizzazioni previste.

17.2.2 L'assenza di uno dei sigilli di identificazione eventualmente apposti, comporterà l'esclusione.

17.2.3 Verifiche tecniche complete comportanti lo smontaggio di parti della vettura potranno essere effettuate a discrezione dei Commissari Sportivi, d'ufficio, o a seguito di reclamo o su segnalazione del Direttore di Gara.

17.2.4 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 corrisponde ad un rifiuto e quindi comporta una sanzione che potrà arrivare fino all'esclusione dalla classifica, su decisione del Collegio dei Commissari Sportivi.

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.

18. 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).

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

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

18.3 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.

18.4 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.

18.5 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.

18.6 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.

18.7 A 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.

18.8 Ordine di partenza

Salvo eventuali diverse disposizioni per le gare titolate FIA, per l'assegnazione dell'ordine di partenza, gli organizzatori dovranno attenersi alle disposizioni previste nei singoli RDS.

Ai fini degli ordini di partenza, le vetture turbo diesel saranno considerate come appartenenti alla classe corrispondente alla loro cilindrata geometrica.

19 . TABELLA DI MARCIA

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 e 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.

19.1 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.

19.2 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.

19.3 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.

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

19.5 Ogni divergenza tra gli orari trascritti sulla tabella di marcia e sui documenti ufficiali del Rally sarà esaminata dai Commissari Sportivi che decideranno in merito.

20. PROCEDURE PER IL FUNZIONAMENTO DEI CONTROLLI

20.1 Disposizioni generali

20.1.1 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).

20.1.2 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.

20.1.3 Tutte le zone di controllo, cioè le zone comprese tra il primo cartello giallo di preavviso e 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.

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

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

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

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

20.1.8 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".

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

20.2 Segnalazione dei controlli

20.2.1 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).

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

20.2.3 Segnalazione dei Controlli orari

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

20.2.3.2 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).

20.2.3.3 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.

20.2.4 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.

20.2.5 Segnalazione delle Prove speciali

20.2.5.1 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).

20.2.5.2 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.

20.2.6 Segnalazione dei Controlli Stop

Il controllo stop, segnalato da un cartello STOP su fondo rosso, deve essere posizionato a una distanza minima di 200 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.

20.3 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.

20.4 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).

20.5 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.

20.6 Procedura da seguire nei Controlli Orari

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

20..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.

20.6.3 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.

20.6.4 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.

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

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

20.6.6 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.

20.6.7 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.

20.6.8 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.

20.6.9 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.

20.6.10 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.

20.6.11 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.

20.6.12 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 per la sanzione ritenuta più appropriata.

20.6.13 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 ricuperato ai controlli successivi.

Non sono ammessi reclami per eventuali errori non contestati immediatamente.

20.7 Orario di partenza nei controlli

20.7.1 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.

20.7.2 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 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;

c) 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.
Prima del CO della Super Prova Speciale i giudici di merito devono controllare il rispetto del CdS (evitando l'effettuazione di manovre non corrette, come scaldare le gomme, zigzagare)
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.

d) 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;

e) 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.

20.8 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.

20.8.1 Tutti i ritardi superiori a 15' sul tempo imposto tra due controlli orari od un ritardo totale di oltre 30' (15' per i Rally 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.

20.8.2 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'

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

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

20.8.5 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.

20.9 Controlli di riordino

20.9.1 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.

20.9.2 Lo scopo dei riordini è di ridurre gli intervalli più o meno lunghi eventualmente creatisi 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'

20.9.3 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 si 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, 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.

20.9.4 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.

20.9.5 L'uscita dal riordino è considerata come nuova partenza e come tale soggetta, in quanto applicabili, alle disposizioni della presente norma.

20.9.6 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'.

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

21. PROVE SPECIALI

21.1 In tutti i Rally il cronometraggio sarà effettuato al decimo di secondo.

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

- indossare un casco di tipo omologato, conformemente alle specifiche approvate dalla F.I.A , allacciato come previsto dalla normativa sulla sicurezza. Tutti i piloti dovranno assicurarsi che i propri caschi siano equipaggiati del dispositivo di sganciamento rapido che aiuterà il personale di soccorso ed eliminerà la necessità di tagliare la cinghia.
- Indossare un abbigliamento di protezione omologato come previsto dalla normativa sulla sicurezza.
  Il secondo conduttore è esentato dall'obbligo di calzare i guanti. (Gli utilizzatori devono assicurarsi che gli indumenti non siano troppo stretti poiché ciò riduce il livello di protezione. I ricami realizzati direttamente sulla tuta devono essere cuciti unicamente sullo strato più esterno dell'indumento allo scopo di migliorare l'isolamento termico. Il materiale utilizzato per il fondo (o il supporto) dei badges pubblicitari così come il filo utilizzato per fissarli sulla tuta devono essere resistenti alle fiamme (vedere l'Annesso I della Norma FIA 8856‑ 2000 per le esigenze dettagliate e le altre raccomandazioni agli utilizzatori).
- Indossare il dispositivo di ritenzione della testa.

Allacciare compiutamente le cinture di sicurezza.

21.2 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 21.7.

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.

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.

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

21.4 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.

21.5 Le partenze delle prove speciali saranno date come segue:

- 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 e annuncerà a voce alta i 30", 15", e 10" e gli ultimi 5" uno ad uno, solo nel caso in cui il semaforo non funzioni.

In alternativa, tale metodo può essere sostituito da un sistema elettronico automatico, che evidenzi 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.

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

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

21.7 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.

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

e) 1ª infrazione: 10 secondi
f) 2ª infrazione: 1 minuto
g) 3ª infrazione: 3 minuti
h) ulteriori infrazioni: penalità a discrezione dei Commissari Sportivi.

Queste penalizzazioni non escluderanno comunque più gravi provvedimenti che i Commissari Sportivi 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.

21.9 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.

21.10 Agli equipaggi che, alla partenza di una prova speciale, si rifiutassero di partire all'orario e nell'ordine stabiliti, sarà inflitta dai Commissari Sportivi, 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.

21.11 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 o al successivo riordino.

21.12 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'.

21.13 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.

21.14 Durante una prova speciale l'assistenza è proibita.

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

21.15 Interruzione di una Prova Speciale

In caso d'interruzione momentanea o definitiva di una Prova Speciale, non importa per quale motivo, i Commissari Sportivi potranno assegnare a ciascuno degli equipaggi coinvolti dall'interruzione un tempo che essi giudicheranno il più equo.

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

21.15.2 Solo i Commissari Sportivi 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.

21.15.3 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.

21.15.4 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 e il controllo orario successivo, sarà annotato sulla tabella di marcia al controllo stop.

21.15.5 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.

22. PARCO CHIUSO

22.1 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
- dal loro arrivo alla fine del Rally e fino allo scadere dei termini per la presentazione dei reclami.

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

22.1.2 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.

22.1.3 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 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.

22.1.4 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.

22.1.5 Non possono essere utilizzate coperture auto.

22.1.6 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 (vedi 22.1.4) e quindi procedere al suo avviamento sostituendo la batteria in dotazione con quella di scorta (vedi 13.2.a). 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.

22.2 Riparazioni in parco chiuso

22.2.1 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.

22.2.2 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.

22.2.3 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.

22.2.4 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. 22.2.2.

22.2.5 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. 22.2.2.

22.2.6 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).

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

22.4 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.

23. 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 ufficiali definitive: classifiche approvate dai Commissari Sportivi.
- Tutte le classifiche sono firmate dal Direttore di Gara e la classifica ufficiale definitiva è sottoscritta dal Collegio dei Commissari Sportivi.

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

23.2 La classifica è provvisoria dalla pubblicazione nell'albo ufficiale di gara e definitiva alla fine della manifestazione dopo essere stata sottoscritta dai Commissari Sportivi.

Nel caso di Rally 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.

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

23.4 - **Format e modalità di compilazione delle classifiche**

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

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, gruppi, classi)
4) Classifiche dopo le prove speciali (generali, gruppi, classi)
5) Classifica finale provvisoria (generale)
6) Classifiche ufficiali definitive (generale, gruppi, classi, femminili, under 25, trofei promozionali approvati dall' ACI-Sport)
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, faranno parte dell'incartamento di chiusura da inviare ad ACI-Sport 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-Sport , 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

Inoltre le classifiche dovranno contenere le seguenti indicazioni:

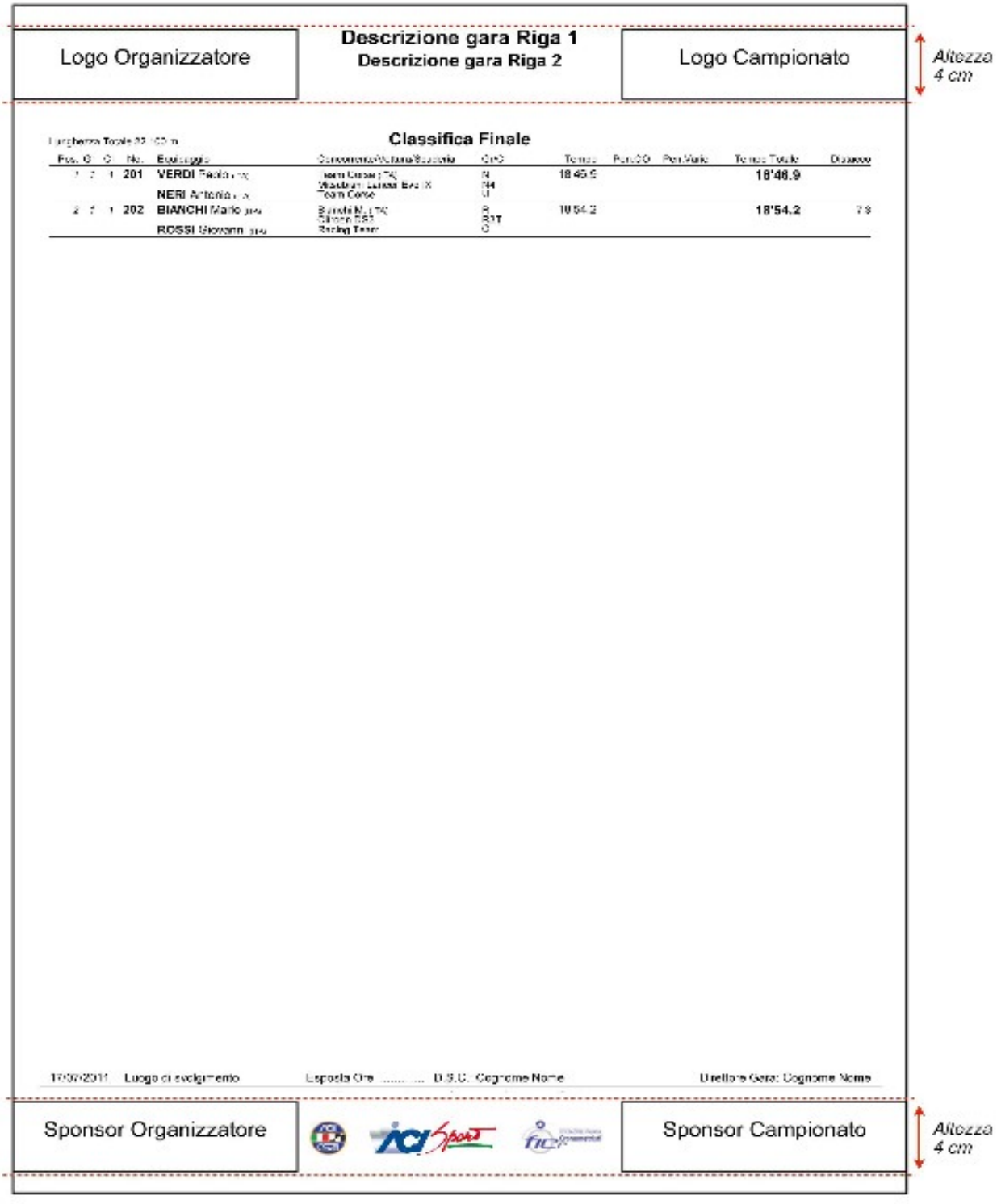
1) Numero di gara, nominativi dei due Conduttori (cognome e nome), nominativo del Concorrente
2) Nominativo della vettura utilizzata
3) Nominativo della Scuderia di appartenenza (solo se in possesso di regolare licenza ACI-Sport in corso di validità)
4) Gruppo e Classe di appartenenza con la relativa cilindrata
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 25 (indicati con la lettera U)
13) Appartenenza ad un Trofeo promozionale (solo se approvato da ACI-Sport)

Ad integrazione 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 condizione 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 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



24. 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.

25. RECLAMO: SI RINVIA AL RSN.

26. PREAVVISO DI APPELLO: SI RINVIA AL CODICE DI GIUSTIZIA.

27. PREMI

27.1 Premi in denaro

I premi in denaro:

- sono facoltativi nei Rally di Campionato Italiano e nei Rally 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.
- non sono ammessi negli altri Rally.

27.2 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 Assoluto, Campionato Italiano Rally WRC e Campionato Italiano Rally Terra: premi almeno ai primi tre della classifica generale e di quella di gruppo, di classe e speciali (se previste).
- Tutti gli altri Rally: 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.

I premi d'onore di gara non sono tra loro cumulabili (relativamente a gruppi e classi). Pertanto si deve assegnare solo il premio maggiore. Detta regola non si applica ai premi della classifica assoluta che quindi sono cumulabili.

Nei Rally valevoli per il Campionato Italiano Assoluto, per il Campionato Italiano WRC e per il Campionato Italiano Rally Terra, 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 Rally.

Al termine della premiazione delle gare valevoli per il Campionato Italiano Assoluto, per il Campionato Italiano WRC e per il Campionato Italiano Rally Terra, 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.

28. PILOTI PRIORITARI

28.1 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 Rally Internazionali;
- 2° elenco piloti Rally Internazionali;

28.2 Tutte le priorità FIA e ACI-Sport decadono, gara per gara, in caso di utilizzazione di vetture appartenenti alle seguenti classi: N0 –ProdS 0 - N1 – ProdS 1 - N2 – ProdS 2- N3 – ProdS 3 - A0 – ProdE 0 - A5 – ProdE 5 - A6 – Prod E 6 - R2B - R1A, R1B - FGT - Racing Start - Racing Start Plus-R1 Nazionale.

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

Per i piloti partecipanti con vetture a due ruote motrici, con esclusione delle vetture RGT tutte le priorità decadono nel caso di partecipazione a gare del CIR valide anche per il Campionato Italiano due ruote motrici.

28.3 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 sarà disposto a condizione che i conduttori interessati comunichino alla Commissione Rally, documentandoli, i risultati stessi.

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

I piloti che escono dalla priorità FIA sono assegnati al 1° elenco prioritario ACI-Sport Rally internazionali. Quelli che escono dal 1° elenco internazionale ACI-Sport sono assegnati nel 2° elenco prioritario ACI-Sport Rally internazionali. Il vincitore del Super Corso della Scuola Federale ACI-Sport I avrà diritto ad essere inserito nel 2° elenco prioritario ACI-Sport .

28.3.2 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 e Trofeo d'Europa	1° - 6°	7° - 10°
- Campionato Italiano Rally Assoluto	1° - 6°	7° - 10°
- Campionato Italiano Rally due ruote motrici	1°	2° - 3°
- Campionato Italiano Rally Junior	1°	2° - 3°
- Campionato Italiano Rally Asfalto	1°	2° - 3°
- Campionato Italiano WRC	1° - 3°	4° - 6°
- Campionato Italiano Rally Terra	1° - 3°	4° - 6°
- Coppa Italia Rally di zona	-	1° nella classifica assoluta di ogni zona

28.3.3 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°
- Trofeo d'Europa	1°	2° - 3°
- Campionato italiano Rally Assoluto	1°	2° - 3°
- Campionato Italiano Rally WRC e Campionato Italiano Rally Terra	-	1°
- Rally Internazionali non titolati (requisito minimo: due vittorie)	-	1°

28.4 Inserimento su richiesta e/o con valutazione discrezionale di ACI-Sport

28.4.1 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-Sport, 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.

28.4.2 Nel corso dell'anno

A partire dal 1° luglio, i conduttori che nel corso dell'anno otterranno i risultati di cui al precedente articolo potranno chiedere l'inserimento anticipato negli elenchi prioritari, con validità dal giorno della richiesta, fermo restando quanto previsto al successivo articolo 28.5. Ogni conduttore potrà beneficiare, nel corso dell'anno, di un solo inserimento o passaggio di elenco.

28.4.3 Casi particolari

a) I conduttori che siano stati compresi, negli ultimi tre anni, negli elenchi prioritari FIA o nel primo elenco Internazionale ACI-Sport potranno essere inseriti, su richiesta e con valutazione discrezionale della Commissione, nel 2° elenco prioritario Rally Internazionali. Nella richiesta devono essere indicati la priorità scaduta e l'anno di riferimento.

b) Per non alterarne il regolare svolgimento, ACI-Sport 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, Campionato Italiano WRC e Campionato Italiano Rally 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.

28.5 Le domande di priorità comunque presentate nel corso dell'anno devono pervenire ad ACI-Sport entro il termine di chiusura delle iscrizioni della gara di riferimento. Se concessa, la priorità ha validità nei Rally in cui la chiusura delle iscrizioni è successiva alla data di arrivo della domanda.

28.6 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 non abbia già usufruito, in gara, della priorità alla quale intende rinunciare.

29. INTERRUZIONE DI UN RALLY - PUNTEGGI

29.1 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.

29.2 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 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 prevista 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%.

29.3 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 per la tipologia alla quale appartiene il Rally, il Rally stesso è considerato come ultimato e valido, quindi, a tutti gli effetti.

29.4 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.

30: OMISSIS

31. CALENDARIO

31.1 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 Rally deve avere un'anzianità nazionale di almeno 2 anni oppure essere titolare di una validità ACI-Sport .

Le Ronde potranno essere organizzati esclusivamente nei mesi di gennaio, febbraio, ~~marzo, agosto~~, novembre e dicembre. Solamente le gare facenti parte dello Challenge Raceday potranno avere svolgimento negli altri mesi.

Viene confermato il Challenge Raceday ACI-Sport 2018 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.

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.

Nel corso dell'anno non saranno accettate nuove iscrizioni a calendario di qualsiasi tipologia di Rally; questa norma dovrà essere applicata sia nel caso di gare di nuova istituzione, che nel caso di gare già svoltesi in passato.

31.2 Intervalli temporali tra due Rally successivi

Il Calendario Nazionale deve prevedere il seguente intervallo di tempo minimo tra lo svolgimento di due Rally successivi:

TIPOLOGIA RALLY	**validità**	
DISTANZIAMENTO TRA RALLY TITOLATI		
RALLY NAZ. A	CIR	3 settimane (21 gg teorici)
RALLY NAZ. B	CI WRC	3 settimane (21 gg teorici)
RALLY NAZ. B	CIRT	3 settimane (21 gg teorici)
RALLY NAZ. B	COPPA ITALIA	3 settimane (21 gg teorici)
RALLY NAZ. C	C. REGIONALE	2 settimane (14 gg teorici)

DISTANZIAMENTO DAI RALLY TITOLATI			
RALLY NAZ. A	CIR	3 settimane (21 gg teorici)	150 km
RALLY NAZ. B	CI WRC	2 settimane (14 gg teorici)	150 km
RALLY NAZ. B	CIRT	2 settimane (14 gg teorici)	150 km
RALLY NAZ. B	COPPA ITALIA	2 settimane (14 gg teorici)	100 km
RALLY NAZ. C	C. REGIONALE	2 settimane (14 gg teorici) nella stessa regione / in provincie confinanti di regioni diverse	

Il distanziamento chilometrico si calcola dal Capoluogo della Provincia dove ha svolgimento il Rally, indipendentemente dall'effettiva località di partenza, utilizzando le distanze chilometriche ACI.

I Rally, di qualsiasi tipologia, con svolgimento nella stessa provincia, dovranno essere tra loro distanziati di almeno 30 gg.

31.2.3 Non sono ammesse concomitanze di data tra i Rally di Campionato Italiano Assoluto, di Campionato Italiano WRC e di Campionato Italiano Rally Terra.

31.2.4 L' ACI-Sport, sentiti il Delegato Regionale e gli Organizzatori interessati, potrà concedere delle deroghe sugli intervalli temporali minimi tra i vari Rally.

31.3 Se un Rally, pur mantenendo la denominazione originaria cambia l'organizzatore, può perdere, con valutazione discrezionale di ACI-Sport , 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-Sport , sentita la Commissione Rally, 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.

31.4 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.

31.5 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 dall'A ACI-Sport (se il Rally è valevole per un titolo ACI-Sport).

31.6 Se un Rally rinuncia alla propria validità potrà riacquistare la validità alla quale ha rinunciato soltanto dopo tre anni di effettiva organizzazione.

31.7 La Commissione Rally 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 Rally che, benché iscritti, non sono stati organizzati negli ultimi due anni e dei Rally iscritti per la prima volta nell'anno precedente e non organizzati.

31.8 L' ACI-Sport , 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.

31.9 In sede di discussione e approvazione annuale del Calendario avranno precedenza, nell'ordine, le seguenti tipologie di Rally:

- Rally valevoli per un Campionato FIA;
- Rally Nazionali A;
- Rally Nazionali B;
- Rally Nazionali C;
- Challenge Raceday;
- Rally internazionali non Titolati;
- Rally nazionali non Titolati;
- Rally Day
- Ronde
- Rally internazionali alla prima edizione;
- Rally nazionali alla prima edizione;
- Rally Day alla prima edizione.

- I Rally Internazionali non titolati, i Rally Nazionali non titolati, i Rally Day non titolati, le Ronde e i Rally alla prima edizione saranno iscritti nell'ordine a calendario nel rispetto delle norme su esposte, nelle date rimaste libere dopo la definizione del calendario dei Rally Titolati.

Prima di discutere le date di una serie, dovranno essere definite tutte le date della serie precedente.

Dal 2016 non sono più accettate nuove iscrizioni di Gare della tipologia Ronde.

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 Anche nel caso di Marcatura Pneumatici e / o Zona Rifornimento	
CO e START Prova Speciale	25 mt minimo	50-200 mt → CO 25 mt → START PS	
FINE Prova Speciale	100 mt → PREAVVISO	min 200 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 RIFORNIMENTO (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 Rally

Compiti principali

Fornire informazioni ai concorrenti e svolgere un ruolo di mediazione in ogni momento.

In tutti i Rally 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, 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 ante gara (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 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.

APPENDICE III^ - PRELIEVO CARBURANTE

SI RINVIA ALL'APPENDICE 5 DEL RSN.

APPENDICE IV^ - SICUREZZA NEI RALLY

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'Allegato H del Codice Sportivo Internazionale.

Prima dell'inizio della gara è obbligatorio il briefing, organizzato in un'area dedicata, nella quale i conduttori dovranno essere presenti. Qualora non sia possibile prevedere un'area dedicata, il Direttore di Gara predisporrà il documento relativo al briefing, da consegnare ai conduttori che lo controfirmeranno per ricevuta. I concorrenti/conduttori che contravverranno all'obbligo del briefing verranno penalizzati con l'ammenda prevista dall'art.140 del RSN.

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, in Formato A4, comprendente:

- Indice.
- Organizzazione.
- Programma gara.
- Linee Telefoniche.

- 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).
  - Ubicazione della Direzione di Gara.

- I nomi dei differenti responsabili:
  - Direttore di Gara (D.G.)
  - Direttore di Gara Aggiunto
  - Medico di Gara

- Delegato dell'allestimento del percorso.
- 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 dei veicoli 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-Sport (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 dettagliate Prove Speciali.
- Pagine riportanti i simboli del road-book.
- Road Book di servizio per ogni Prova Speciale e shakedown (se previsto.
- Eventuali allegati alle Prove Speciali riportanti il posizionamento delle chicane ed allestimenti di sicurezza.
- Eventuali allegati alle Prove Speciali riportanti gli allestimenti di protezione ai guard-rail (tipo, quantità, distanza chilometrica da Inizio PS).
- Modulo denuncia incidente.
- Modulo per segnalazioni penalità ai C.O. da segnalare alla direzione gara.
- Modulo per le segnalazioni partenza anticipata da start da segnalare alla direzione gara.
- Tabelle passaggi vetture ufficiali ACI-Sport (FIA), apripista e vetture da gara.
- Piano di evacuazione per ogni PS.
- Piano di percorso alternativo per ogni PS.

- specifiche indicazioni per ognuno dei seguenti argomenti:
  - Sicurezza del pubblico
  - Sicurezza degli equipaggi
  - Sicurezza degli Ufficiali di Gara

1.1.2 Il piano di sicurezza dovrà essere inviato ad ACI-Sport prima della effettuazione della gara. In difetto, 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 in occasione della prima riunione ante gara.
Contestualmente all'invio del RPG ad ACI-Sport , l'Organizzatore è tenuto ad inviare al Medico Federale la richiesta di approvazione del Piano di Emergenza Sanitaria (PES), anche se incompleto di specifiche e nominativi.
Qualora il Medico Federale non sia nelle condizioni di approvare il PES in tempo utile affinché ACI-Sport possa rilasciare il permesso di organizzazione, il permesso verrà comunque rilasciato con obbligo di presentazione del PES approvato, al momento dell'insediamento del Collegio dei Commissari Sportivi.

1.2 Delegato dell'allestimento del percorso

1.2.1 Nel regolamento particolare di gara sarà designato un Delegato dell'allestimento del percorso.. Egli farà parte dell'organizzazione e parteciperà alla redazione del piano di sicurezza. Deve inoltre illustrare, insieme al Direttore di Gara, il Piano di Sicurezza della gara, precisandone le modalità di attuazione e gli apprestamenti. Vedere art. 6.3.

La vettura del DAP deve essere dotata di telecamera.

1.3 Controllo

1.3.1 Il controllo del rispetto del piano di sicurezza sarà sotto la responsabilità finale del Direttore di Gara.

1.3.2 Una attenzione particolare a tutte le procedure sulla sicurezza sarà prestata ~~dall'osservatore (e/o~~ dal Commissario Delegato.

1.4 Identificazione degli Ufficiali di Gara sul percorso

1.4.1 Il personale di servizio ai posti di percorso e di soccorso dovrà essere identificabile a mezzo di pettorine dei seguenti colori:

Capo prova	rossa, con dicitura specifica
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

1.4.2 Il personale di servizio licenziato ACI-Sport dovrà avere ben visibile la propria licenza.

1.4.3 I mezzi di soccorso, decarcerazione, estricazione (ove prevista), le ambulanze e i carri attrezzi devono essere dotati di Tracking.

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 Rally, 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-Sport alla competizione ed in particolare nell'assegnazione della validità.

Il Pass rilasciato ai fotografi deve riportare la dicitura che lo stesso 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 Rally)

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 dei veicoli 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 di 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) 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 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.

2.6 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 del primo veicolo.

3 . Veicoli “apripista” e Veicoli “scopa”

3.1 Veicoli apripista dei concorrenti

Le vetture apripista dei concorrenti (ricognitori) sono vietate.

3.2 Veicoli apripista degli Organizzatori

Gli organizzatori devono predisporre due o tre veicoli apripista numerati “00” e “0” oppure “000”, “00” e “0”. Questi veicoli devono essere equipaggiati con un faro rotante sul tetto e con una sirena e con un impianto ricetrasmittente per le comunicazioni con la Direzione di gara. Il veicolo apripista “0” deve essere dotato di camera car.

veicoli apripista devono essere esclusivamente di serie, sono quindi escluse tute le vetture con allestimenti da competizione di ogni epoca.

I componenti dell’equipaggio non possono in ogni caso indossare abbigliamento protettivo.

Chi conduce veicoli “000” e “00” deve essere in possesso di licenza di Conduttore C Nazionale Auto o di Ufficiale di gara. Chi sta al fianco deve essere in possesso di licenza di Conduttore C Nazionale auto o di Ufficiale di Gara.

Chi conduce veicoli “0” deve essere in possesso di licenza di Conduttore C/R oppure C/R Senior.

Chi sta al fianco deve essere in possesso di licenza almeno di Conduttore C nazionale auto o di Ufficiale di Gara.

La funzione degli apripista è limitata alla verifica del posizionamento del pubblico al momento del loro transito e, limitatamente per la vettura “0”, alla segnalazione al pubblico e agli operatori con accredito “media” le traiettorie ideali delle vetture in gara, percorrendo la Prova Speciale ad andatura di sicurezza. In particolare l’apripista “00” e, se previsto, l’apripista “000” dovranno comunicare al Direttore di gara eventuali possibili situazioni critiche del posizionamento del pubblico da far controllare, in via ultimativa, all’apripista “0” che segue.

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

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

I Veicoli dell’organizzazione dovranno collocare sulle portiere due pannelli di cm.. 36 x 50 portanti la scritta “SAFETY” o “SICUREZZA” ed i numeri “00” e “0” (“000” se i Veicoli saranno tre).

In caso di manifestazione comprendente più gare, i Veicoli apripista della prima gara e delle successive, devono essere equipaggiate di megafono, al fine di informare il pubblico circa lo svolgimento complessivo della manifestazione.

3.3 Gli Organizzatori dovranno prevedere un veicolo “scopa” che deve effettuare il percorso di ogni Prova Speciale dopo il suo svolgimento.

Il veicolo “scopa” dovrà avere sulle portiere due pannelli con bandiere a scacchi delle stesse dimensioni dei pannelli dei veicoli apripista. Chi è a bordo dovrà possedere una licenza.

3.4 I Veicoli non possono essere guidate dai piloti che si sono ritirati nello stesso Rally o nella stessa Ronde.

In particolare dovranno controllare il posizionamento dei vari controlli e dei punti di soccorso e l’esatto collocamento dei cartelli regolamentari.

3.5 I veicoli apripista e scopa devono essere dotati di tracking.

4. SICUREZZA DEGLI EQUIPAGGI

Riferimento Appendice 8 al RSN

4.1.1 Carri soccorso

Alla partenza di ogni prova speciale dovrà essere assicurata la presenza di almeno un carro soccorso.

Nelle prove speciali più lunghe di Km 15 dovrà essere assicurata la presenza di carro soccorso ogni 15 Km, oltre a quello di partenza.

Insieme a ogni carro soccorso dovrà essere assicurata la presenza di un collegamento radio continuo con la Direzione di Gara e di 2 estintori da 4 Kg.

4.1.2 Postazioni intermedie

Devono essere previste, al massimo ogni 4 Km, delle postazioni intermedie dotate di un collegamento radio continuo con la Direzione di Gara e di 2 estintori da 4 Kg; le postazioni intermedie posso o coincidere con luogo di posizionamento delle ambulanze o dei carri soccorso

4.1.3 Allo stop di ogni PS dovrà essere assicurata la presenza di un collegamento radio continuo con la Direzione di Gara e di 2 estintori da 4 Kg per ogni passaggio di prova. Oltre alla dotazione standard gli organizzatori devono precedere altri 2 estintori per ogni passaggio di prova (es. 6 estintori se i passaggi sono 3) da consegnare agli equipaggi che abbiano utilizzato la loro dotazione di bordo nella prova speciale. Gli equipaggi devono restituire gli estintori loro consegnati al primo parco assistenza disponibile e li dovranno reintegrare con altri di loro proprietà.

4.1.4 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.

4.1.5 In ogni tipologia di Rally e Ronde è obbligatoria la presenza di un mezzo di decarcerazione, con equipaggio, ogni 15 Km di Prova Speciale. Il mezzo di decarcerazione dovrà essere dotato di un collegamento radiofonico o telefonico con la direzione gara.

Tutti i team di decarcerazione che vorranno operare nei Rally, se non soggetti pubblici (Vigili del Fuoco, ecc.), dovranno essere titolari di specifica licenza rilasciata da. ACI-Sport..

4.1.6 Nei Rally e nelle Ronde, tutti gli inizi di barriera (guard-rail) esposti in traiettoria nel senso di marcia o comunque da ritenersi in posizione tale da dover essere protetti, devono essere allestiti mediante rotoballe (di paglia o fieno) o pile di pneumatici rigidamente fissati tra di loro o mediante altro tipo di protezioni chiaramente atte a proteggere le vetture in caso di urto. I sistemi di protezione adottati dovranno inoltre essere evidenziati per consentirne una facile individuazione e visibilità. Gli allestimenti di protezione dovranno essere specificati (tipo, quantità e distanza chilometrica da Inizio PS) nel "Piano di sicurezza" che gli Organizzatori devono fare pervenire all' ACI-Sport ."

4.2 Misure preventive

4.2.1 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:

a) 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.

b) 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.

4.2.2 È compito dei veicoli 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.

4.2.3 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.

4.2.4 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 avente come minimo le dimensioni di un foglio A4 plastificato di colore nero su fondo giallo.

I Commissari di Percorso addetti a tali postazioni hanno il compito di controllare il transito delle vetture in gara e segnalare al Capo Prova gli eventuali mancati transiti delle vetture in gara. Essi hanno inoltre il compito di segnalare al Capo Prova 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 Prova e/o la Direzione di Gara. Nei punti critici delle prove speciali dovrà essere presente un Capo Posto, in collegamento con i commissari di percorso e la direzione di gara.

I Commissari di Percorso devono avere in dotazione il cartello di richiesta di soccorso medico di cui al successivo art. 4.5. 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.

4.2.5 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:

a) le bandiere gialle possono essere date in dotazione a tutte le postazioni dei Commissari di Percorso;

b) le bandiere rosse devono essere date in dotazione a ogni postazione intermedia;

c) le bandiere rosse possono essere esposte soltanto su disposizione del Direttore di Gara. La loro esposizione

deve interessare tutte le postazioni intermedie precedenti l'incidente o l'interruzione. L'orario della loro esposizione deve essere annotato e comunicato ai Commissari Sportivi a cura del Direttore di Gara;

d) 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 fino all'esclusione nonché la richiesta di sospensione della licenza"

e) agli equipaggi ai quali è esposta la bandiera rossa deve essere assegnato un tempo forfetario secondo le disposizioni della presente Norma Generale;

f) 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.

4.3 Sorveglianza E SISTEMA DI COMUNICAZIONI RADIO. NEI RALLYE NELLE RONDE

L'organizzatore ha l'obbligo di prevedere per l'intera durata della manifestazione un sistema di collegamento radio con la Direzione di gara.

L'inizio e la fine di ogni prova speciale devono essere collegate tra loro e direttamente con la Direzione di Gara.

4.3.1

Devono essere previste postazioni radio distanziate tra loro a non più di 500 metri con una tolleranza massima in eccesso del 20%. Le postazioni devono essere collegate con la direzione di gara. Inoltre in tutti le postazioni intermedie di soccorso deve essere prevista una postazione radio. L'organizzatore dovrà provvedere affinché gli apparecchi radio in uso del personale siano dotati di auricolare con microfono incorporato.

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.

4.3.2 Ogni postazione intermedia sarà identificata, sia sul road-book 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.

4.3.3 Inoltre vi dovrà essere un pannello di preavviso 100/200 metri prima delle postazioni postazione intermedia

4.3.4 Il controllo del passaggio di ogni equipaggio impegnato nella prova speciale dovrà essere predisposto sia in Direzione di Gara che da parte del Delegato all'allestimento del percorso. La scelta del sistema è lasciato 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.

4.4 Sicurezza degli equipaggi

4.4.1 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.

4.4.2 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.

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

4.5 Road-book - Simbolo SOS - Cartello "OK"

4.5.1 Ogni vettura dovrà avere in dotazione sempre a bordo un cartello in formato minimo A4, fornito dall'organizzatore, riportante ben visibili, il segnale "SOS" in caratteri rossi e sul retro il segnale "OK" in caratteri verdi, con applicato il numero di gara.

Ogni equipaggio in difetto sarà soggetto all'imposizione di un'ammenda a discrezione dei Commissari Sportivi (ed al deferimento al Giudice Sportivo).

4.5.2 In caso di incidente senza richiesta di intervento medico immediato il segno "OK" dovrà essere esposto, con il numero di gara, a tutte le vetture che seguono immediatamente, fino a nuove indicazioni della Direzione di Gara.

4.5.3 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.

4.5.4 Se l'equipaggio lascia la vettura, il segno "OK" dovrà essere esposto, con il numero di gara, per essere chiaramente visibile agli altri concorrenti.

4.5.5 Questa norma va inserita nel road-book.

4.5.6 Tutti gli equipaggi in condizione di rispettare questa regola, ma che volontariamente non l'applicassero, potranno essere penalizzati dai Commissari Sportivi conformemente alle disposizioni del Codice e del RSN.

4.5.7 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.

4.5.8 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.

4.6 Percorso alternativo

4.6.1 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 Rally di Campionato Italiano, C.I. WRC e di Campionato Italiano Rally Terra hanno l'obbligo di predisporre un road-book dei percorsi alternativi. Gli organizzatori degli altri Rally potranno predisporre un road-book dei percorsi alternativi oppure dovranno inserirli nel piano di sicurezza.

4.6.2 È lasciata alla discrezione della Direzione di Gara il metodo per comunicare agli equipaggi il percorso alternativo.

5. SICUREZZA DEGLI UFFICIALI DI GARA

5.1 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.

5.2 L'Organizzatore deve assicurarsi che nello svolgimento delle proprie funzioni gli ufficiali di gara non siano costretti a mettersi in condizioni di pericolo.

5.3 È a carico dell'Organizzatore verificare che gli ufficiali di gara siano adeguatamente istruiti in merito.

APPENDICE V - PROCEDURE OBBLIGATORIE IN CASO DI INCIDENTE GRAVE IN GARA RELATIVE ALLA COMUNICAZIONE

ART. 1 GESTIONE NEL PRIMO GIORNO DI CRISI

Immediata comunicazione da parte del Direttore di Gara e/o del Capo Ufficio Stampa al Segretario della ACI-Sport e al Capo Ufficio Stampa della ACI-Sport della presenza di una situazione di crisi.

Successiva comunicazione, sempre indirizzata al Segretario della ACI-Sport e al Capo Ufficio Stampa della ACI-Sport , con la descrizione più ampia di quanto accaduto.

Il Medico di Gara seguirà costantemente l'andamento della situazione riportando le notizie al Direttore di Gara e cercando di ottenere il prima possibile una prognosi di coloro che sono stati coinvolti nell'incidente.

Ricevuta la prognosi deve essere immediatamente convocata un conferenza stampa alla quale prenderanno parte l'organizzatore, assistito dal Direttore di Gara, e dal Medico di Gara. Nella conferenza stampa l'organizzatore parlerà di come si è svolto l'evento, il Direttore di gara della tempistica dei soccorsi, il Medico di gara delle condizioni della/e persona/e rimaste coinvolte.

Immediatamente dopo la conferenza stampa dovrà essere inviato un comunicato ai media con le dichiarazioni del Direttore di Gara, dell'Organizzatore e del Medico di Gara. Il comunicato deve essere approvato prima dell'invio dal Capo Ufficio Stampa della. ACI-Sport

Tra i compiti del Capo Ufficio Stampa della Gara quello di cercare e recuperare eventuali immagini video e fotografiche dell'incidente, da mettere a disposizione del Direttore di gara e dell'Organizzatore.

ART. 2 - GESTIONE NEI GIORNI SUCCESSIVI.

Monitoraggio delle uscite media sia a livello nazionale, Capo Ufficio Stampa ACI-Sport , sia a livello locale, Capo Ufficio Stampa Gara.

Eventuali comunicati per correggere distorsioni della notizia.

Riunione a Roma con il Segretario della ACI-Sport , il Presidente della S.C. Medica, quello della S.C. della specialità interessata dall'evento, l'Organizzatore della Gara e il Capo Ufficio Stampa della ACI-Sport .

ART. 3 - NEL CASO DI GARE CON PROMOZIONE ACI SPORT S.P.A.

Nel caso la gara rientri in quelle promosse da AciSport S.p.a oltre al mantenimento delle procedure precedenti, deve assumere un ruolo di fulcro di tutto il meccanismo l'Addetto Stampa AciSport S.p.a che diverrà la persona di riferimento sia per l'Organizzatore che per il Capo Ufficio Stampa ACI-Sport I.

L'Addetto stampa AciSport S.p.a affiancherà il Capo Ufficio Stampa della Gara. Il Capo Ufficio Stampa della Gara coordinerà con l'Addetto Stampa AciSport S.p.a lo sviluppo della procedure.

Ogni comunicato del Capo Ufficio Stampa della Gara, con oggetto l'evento di crisi, dovrà essere visto ed autorizzato dall'Addetto Stampa AciSport S.p.a che a sua volta si relazionerà con il Capo Ufficio Stampa ACI-Sport .

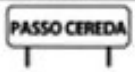
L'Addetto Stampa AciSport S.p.a dovrà immediatamente mettere a disposizione del Direttore di Gara e dell'Organizzatore le immagini dell'incidente eventualmente riprese dai cameramen della società e /o eventuali camera car sempre realizzati da AciSport S.p.a.

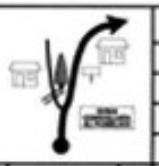
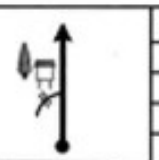
Il Direttore di gara e l'Organizzatore dovranno farne un uso appropriato alla situazione.

Si ricorda agli Organizzatori ed ai Direttori di Gara che per tutte le immagini realizzate dai camera car, anche quelle realizzate in forma privata, c'è l'obbligo di consegna immediata a seguito di semplice richiesta da parte di ACI-Sport e/o AciSport S.p.a.

FAC SIMILE A: ORDINE DI SERVIZIO - PIANO DI SICUREZZA TIPO

ROAD-BOOK DI SERVIZIO P.S. _____ Km. _____

DISTANZE	DIREZIONE	SERVIZI
PARZ. 0,00 / PROG. 0,00		/ COMMISSARIO — ESTINTORE CRONO ● BANDELLA AMBULANZA — VIGILI FUOCO MEDICO — FAST CAR RADIO — PIAZZOLA ⊛ CARRO ● FORZE ORDINE
SIMB. ROAD BOOK: 27 — pag 33 — 1		
NOTE: CHIUSURA STRADA		
PARZ. 1,32 / PROG. 1,32		1 COMMISSARIO — ESTINTORE CRONO — BANDELLA AMBULANZA — VIGILI FUOCO MEDICO — FAST CAR RADIO — PIAZZOLA ⊛ CARRO ● FORZE ORDINE
SIMB. ROAD BOOK: 28 — pag 33 — 2		
NOTE:		
PARZ. 0,17 / PROG. 1,49		1 COMMISSARIO ● ESTINTORE ● CRONO — BANDELLA AMBULANZA — VIGILI FUOCO MEDICO — FAST CAR RADIO — PIAZZOLA ⊛ CARRO — FORZE ORDINE
SIMB. ROAD BOOK: 29 — pag 33 — 3		
NOTE: C.O.		N 46°11'46" E 11°55'07" Alt. mt. 1.290
PARZ. 0,11 / PROG. 0,00		2 COMMISSARIO ● ESTINTORE ● CRONO ● BANDELLA ● AMBULANZA ● VIGILI FUOCO ● MEDICO ● FAST CAR ● RADIO — PIAZZOLA ⊛ ● CARRO — FORZE ORDINE
SIMB. ROAD BOOK: 1 — pag 38 — 4		
NOTE: PROTEGGERE IN PS TUTTE LE TESTE DEI RAIL E BARRIERE IN TRAIETTORIA — START P.S. — ZONA CONSIGLIATA AL PUBBLICO		N 46°11'42" E 11°55'09" Alt. mt. 1.290
PARZ. 0,27 / PROG. 0,27		1 COMMISSARIO — ESTINTORE CRONO ● BANDELLA AMBULANZA — VIGILI FUOCO MEDICO — FAST CAR RADIO — PIAZZOLA ⊛ CARRO — FORZE ORDINE
SIMB. ROAD BOOK: — — 5		
NOTE:		
PARZ. 0,18 / PROG. 0,45		1 COMMISSARIO — ESTINTORE CRONO ● BANDELLA AMBULANZA — VIGILI FUOCO MEDICO — FAST CAR RADIO — PIAZZOLA ⊛ CARRO — FORZE ORDINE
SIMB. ROAD BOOK: — — 6		

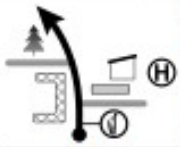
DISTANZE	DIREZIONE	SERVIZI
PARZ. 0,31 / PROG. 0,76		1 COMMISSARIO — ESTINTORE CRONO ● BANDELLA AMBULANZA — VIGILI FUOCO MEDICO — FAST CAR RADIO — PIAZZOLA ⊛ CARRO — FORZE ORDINE
SIMB. ROAD BOOK: — — 7		
NOTE:		
PARZ. 0,43 / PROG. 1,19		1 COMMISSARIO — ESTINTORE CRONO ● BANDELLA AMBULANZA — VIGILI FUOCO MEDICO — FAST CAR RADIO — PIAZZOLA ⊛ CARRO — FORZE ORDINE
SIMB. ROAD BOOK: — — 8		
NOTE:		
PARZ. 0,32 / PROG. 1,51		1 COMMISSARIO — ESTINTORE CRONO ● BANDELLA AMBULANZA — VIGILI FUOCO MEDICO — FAST CAR RADIO — PIAZZOLA ⊛ CARRO ● FORZE ORDINE
SIMB. ROAD BOOK: 2 — pag. 38 — 9		
NOTE: ZONA CONSIGLIATA AL PUBBLICO — MATIUZ		
PARZ. 0,12 / PROG. 1,63		1 COMMISSARIO — ESTINTORE CRONO ● BANDELLA AMBULANZA — VIGILI FUOCO MEDICO — FAST CAR RADIO — PIAZZOLA ⊛ CARRO — FORZE ORDINE
SIMB. ROAD BOOK: — — 10		
NOTE:		
PARZ. 0,29 / PROG. 1,92		1 COMMISSARIO — ESTINTORE CRONO ● BANDELLA AMBULANZA — VIGILI FUOCO MEDICO — FAST CAR RADIO — PIAZZOLA ⊛ CARRO — FORZE ORDINE
SIMB. ROAD BOOK: — — 11		
NOTE:		
PARZ. 0,42 / PROG. 2,34		1 COMMISSARIO — ESTINTORE CRONO ● BANDELLA AMBULANZA — VIGILI FUOCO MEDICO — FAST CAR RADIO — PIAZZOLA ⊛ CARRO — FORZE ORDINE
SIMB. ROAD BOOK: — — 12		
NOTE: ALTA VILLA		

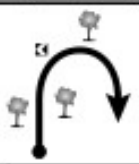
FAC SIMILE B: ORDINE DI SERVIZIO - PIANO DI SICUREZZA TIPO

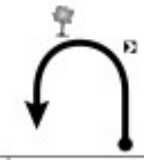
ROAD-BOOK DI SERVIZIO P.S. _____ **Km.** _____

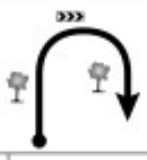
DISTANZE	DIREZIONE	SERVIZI
PARZ. // PROG. 24,48		• COMMISSARIO — ESTINTORE CRONO — BANDELLA AMBULANZA — • FORZE ORDINE MEDICO RADIO CARRO
SIMB. ROAD BOOK 29		
NOTE CHIUSURA STRADA		• LA PIAZZA CA' MAZZONI CA' BORTOLONI

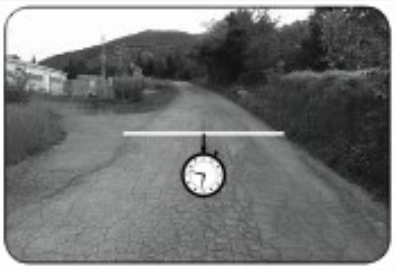
PARZ. 0,20 PROG. 24,68		• COMMISSARIO — • ESTINTORE • CRONO — • BANDELLA AMBULANZA — • CARTELLI MEDICO — • GAZEBO RADIO CARRO
SIMB. ROAD BOOK 30	C.O.	
NOTE	44° 31.926' N 10° 31.128' E	

PARZ. 0,07 PROG. 0,00		• COMMISSARIO — • ESTINTORE • CRONO — • BANDELLA • AMBULANZA — • CARTELLI • MEDICO — • GAZEBO • RADIO — Ⓗ PIAZZOLA • CARRO
SIMB. ROAD BOOK 1	START	
NOTE	START P.S. 44° 31.959' N 10° 31.182' E	alt. 384 mt.

PARZ. 0,17 PROG. 0,17		• COMMISSARIO — ESTINTORE CRONO — BANDELLA AMBULANZA MEDICO RADIO CARRO
SIMB. ROAD BOOK		
NOTE		alt. 375 mt.

PARZ. 0,33 PROG. 0,50		• COMMISSARIO — ESTINTORE CRONO — • BANDELLA AMBULANZA MEDICO RADIO CARRO
SIMB. ROAD BOOK		
NOTE		alt. 400 mt.

PARZ. 0,25 PROG. 0,75		• COMMISSARIO — ESTINTORE CRONO — BANDELLA AMBULANZA MEDICO RADIO CARRO
SIMB. ROAD BOOK		
NOTE		alt. 415 mt.

POSTAZIONE 1	
POSTAZIONE 2	
POSTAZIONE 3	
POSTAZIONE 4	
POSTAZIONE 5	

APPENDICE VI^ - REGOLAMENTAZIONE PNEUMATICI

1. DEVONO ESSERE UTILIZZATI ESCLUSIVAMENTE PNEUMATICI SCOLPITI DA STAMPO.

2 REGOLAMENTAZIONE PNEUMATICI PER ASFALTO

2.1 A partire dal 01/01/ 2016 tutte le vetture con esclusione di quelle equipaggiate con cerchi da 13' 'e 14 '' dovranno utilizzare gli pneumatici a stampo omologati dalla FIA dal 01/05/2013 aventi le caratteristiche indicate negli articoli a seguire.

2.1.1 Per le vetture della categoria Racing Start e Racing Start Plus gli pneumatici sono liberi tra le seguenti tipologie:
° Pneumatici FIA
° Pneumatici semislick con omologazione stradale DOT e/o E
° Pneumatici "stampo" limitatamente alle misure dei cerchi di 13" e 14".

2.1.2 Per le vetture equipaggiate con i cerchi da 13'' è consentito l'uso degli pneumatici con omologazione stradale con marchiatura "E".

2.2 OMOLOGAZIONE (SCOLPITURA E DIMENSIONI)
Gli pneumatici devono essere omologati dalla FIA e rispettare le seguenti condizioni:

2.2.1 Una scolpitura sarà approvata per ciascuna produzione di pneumatici.

2.2.2 Tutti gli pneumatici proposti devono soddisfare tutti i requisiti legali applicabili per potere essere utilizzati nelle competizioni motoristiche.

2.2.3 Zona di controllo:

	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

2.2.4 Nella zona di controllo, l'area occupata dalle scanalature di almeno 5,5 mm. di profondità, con una sezione a 60 ° conica (figura) e 2 mm. di larghezza, dovrà occupare almeno il 17 % della superficie totale.

2.2.5 Nella zona di controllo, l'area occupata dalle scanalature di almeno 1,8 mm. di profondità, con una sezione a 60 ° conica (figura) e 2 mm. di larghezza, devono occupare almeno il 21,5 % della superficie totale.

2.2.6 Peso minimo pneumatico (per gli pneumatici da montare su cerchi da 18") = 9.5 Kg.
2.2.7 Nella zona di controllo, la somma della larghezza delle scanalature incontrate da una linea di circonferenza deve essere almeno di 16 mm.

2.2.8 I tasselli e le lamelle devono essere considerati parte della scolpitura se sono inferiori a 2 mm..

2.2.9 Almeno due linee di circonferenza/larghezza totale minima delle linee di circonferenza = 12 mm..

2.2.10 La profondità della scolpitura degli pneumatici da asfalto montati sulla vettura deve essere in qualsiasi momento della prova superiore a 1,6 millimetri su almeno tre quarti del battistrada. Il produttore degli pneumatici deve fornire segni visibili di controllo.

2.2.11 Ogni pneumatico deve avere uno specifico codice a barre permanente, fornito da un costruttore di codici a barre approvato dalla FIA
Questi codici a barre verranno utilizzati per controllare che gli stessi pneumatici rimangano montati in ogni vettura tra due cambi gomme .
Il codice a barre sul pneumatico deve essere sempre visibile dall'esterno della vettura.

L'interno del pneumatico (spazio tra il bordo e la parte interna del pneumatico) deve essere riempito solo con l'aria.

2.2.12 E' consentita la scolpitura libera degli pneumatici omologati per asfalto dalla FIA a partire dal 01/05/2013.

In tutti i Rally e Ronde non è consentita la scolpitura libera degli pneumatici omologati per asfalto dalla FIA a partire dal 01/05/2013 per gli pneumatici da 18''.

Le vetture dotate di cerchi da 18'', utilizzeranno o gli pneumatici per asfalto a stampo oppure i nuovi pneumatici WET previsti dalla FIA dal 1/1/2018, i quali non dovranno essere conteggiati nell'eventuale numero massimo di pneumatici utilizzabili.
Nei rally titolati FIA tutti i concorrenti dovranno seguire la normativa FIA.

2.2.13 REGOLAMENTAZIONE PNEUMATICI ASFALTO IN CASO DI PIOGGIA (Per tutti i Rally e Ronde limitatamente ai cerchi da 18")
- Nella zona di controllo, l'area occupata da scanalature deve essere di almeno 5,5 mm di profondità, con una sezione più di 60 ° conica (figura) e 2 mm di larghezza e deve occupare almeno il 27,5% della superficie totale.
- Il peso minimo del pneumatico (per i pneumatici da montare su cerchi da 18 pollici) deve essere di 9 kg.
- Nella zona di controllo, la somma della larghezza delle scanalature incontrate da una linea radiale deve essere di almeno 16 mm.
- Nella zona dil controllo, la somma della larghezza delle scanalature incontrate da una linea circonferenziale deve essere di almeno 4 mm.
- Almeno 2 linee di circonferenza / Larghezza totale minima delle linee di circonferenza = 12 mm.
- La profondità della scolpitura degli pneumatici montati sulla vettura deve essere in qualsiasi momento della prova superiore a 1,6 millimetri su almeno tre quarti del battistrada
- Ogni pneumatico deve avere un numero di codice a barre stampato permanente e un tag RFID fornito da un provider di codice a barre con licenza dalla FIA.

Eventuali aggiornamenti apportati dalla FIA in tema degli pneumatici da utilizzare in caso di pioggia, saranno adottati anche nella normativa Nazionale di ACI Sport.

A partire dal 01/01/2016 la regolamentazione prevista nel presente articolo si applicherà in tutti i Rally e Ronde iscritti a calendario Nazionale, con esclusione delle vetture equipaggiate con cerchi da 13" e 14 ".

3 DEFINIZIONE: PER PNEUMATICI OMOLOGATI PRIMA DEL 01/05/2013 (AMMESSI ANCHE PNEUMATICI DA ASFALTO DA 13'' E 14''):

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

3.1 La somma della larghezza delle scanalature incontrate da una linea di circonferenza nella zona descritta qui sopra deve essere di mm. 4 minimo.

3.2 La somma della larghezza delle scanalature incontrate da una linea radiale deve essere di mm. 16 minimo.

3.3 I tasselli e le lamelle devono essere considerate come facenti parte del battistrada se sono inferiori a mm. 2.

3.4 Sugli pneumatici omologati è autorizzata l'intagliatura a mano.

3.5 In ogni momento durante il Rally la profondità delle scolpiture degli pneumatici da asfalto 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.

3.6 Le ruote di scorta da asfalto 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.

3.7 Pneumatici chiodati

3.7.1 Nessuna restrizione è stabilita a priori sugli pneumatici chiodati, il loro numero, la loro mescola.

3.7.2 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

3.7.3 Controllo degli pneumatici chiodati

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

4. CONTROLLO.

In ogni momento durante il Rally possono essere effettuati controlli per verificare la conformità dei pneumatici e la corrispondenza tra quelli dichiarati e quelli effettivamente presenti a bordo, anche mediante sistemi d'identificazione aggiuntivi all'uso dei codici a barre.

Una zona riservata al controllo pneumatici deve essere prevista all'uscita del Parco Assistenza o 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 verificasse che un pneumatico montato su una vettura non è conforme in relazione alla profondità minima, 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 e potrà comportare una penalità fino all'esclusione dal Rally su decisione dei Commissari Sportivi.

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.

5. PASS PNEUMATICI.

Si istituisce un Lasciapassare Federale, con validità annuale, da rilasciare – su richiesta – a ogni produttore e distributore di pneumatici. Il Pass consente di effettuare le misurazioni delle temperature degli pneumatici della propria marca, dopo il Controllo Stop di ogni Prova Speciale. Il Commissario Capo Posto deve indicare la zona dopo il Controllo Stop, nella quale è possibile effettuare le misurazioni.

Il Pass può essere utilizzato nel corso di ogni Rally anche da differenti operatori, che potranno raggiungere la zona dedicata alle misurazioni percorrendo a piedi, in senso inverso, il tratto di percorso di trasferimento eventualmente chiuso al traffico.

APPENDICE VIII^ - DOCUMENTAZIONE UFFICIALE (vedere pagine successive)

TABELLA DI MARCIA RALLY 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 RALLY NAZIONALI B - C - RONDE

Nr. GARA

data Rally

TABELLA DI MARCIA
1ª SEZIONE

MARCHIO RALLY

PARTENZA
Nome Località
Partenza

h ' TEORICO DI PARTENZA
h ' TRANSITO C.O. **0**
USO CONCORRENTE

SETTORE 1
da Nome Loc. Partenza
a Nome loc. arrivo CO
Km. 35,38

h ' TEMPO SETTORE
h ' TRANSITO C.O. **1**
h '

SETTORE 2
da Nome loc. partenza CO
a Nome loc. Riordino IN
Km. 35,09

P.S.1
"Nome Prova Speciale"
Km. 14,95

h ' TEORICO
STOP h '
START
STOP h ' " "
TEMPO P.S.
(IN CASO DI OSTRUZIONE P.S.)
TEMPO SETT. RES.
h ' TEMPO SETTORE
h ' TRANSITO C.O**1A**
h '

AL C.O. **1A** RITIRO DELLA TABELLA DI MARCIA DELLA 1ª SEZIONE E CONSEGNA DELLA TABELLA DI MARCIA DELLA 2ª SEZIONE CON TEORICO C.O. **1B**

Nr. GARA

data Rally

TABELLA DI MARCIA
2ª SEZIONE

MARCHIO RALLY

SETTORE 3
da Nome loc. Riordino IN
a Nome loc. Riordino OUT
Assistenza IN

RIORDINO 1

h ' TEORICO DI PARTENZA
h ' TRANSITO C.O**1B**
USO CONCORRENTE

SETTORE 4
da Nome loc. Riordino OUT
Assistenza IN
a Nome loc. Assist. OUT

ASSISTENZA A

h ' TEMPO SETTORE
h ' TRANSITO C.O. **1C**
h '

SETTORE 5
da Nome loc. Assist. OUT
a Nome loc. arrivo CO
Km. 2,52

h ' TEMPO SETTORE
h ' TRANSITO C.O. **2**
h '

SETTORE 6
da Nome loc. partenza CO
a Nome loc. Riordino IN
Km. 32,21

P.S.2
"Nome Prova Speciale"
Km. 11,03

h ' TEORICO
STOP h '
START
STOP h ' " "
TEMPO P.S.
(IN CASO DI OSTRUZIONE P.S.)
TEMPO SETT. RES.
h ' TEMPO SETTORE
h ' TRANSITO C.O**2A**
h '

AL C.O. **2A** RITIRO DELLA TABELLA DI MARCIA DELLA 1ª SEZIONE E CONSEGNA DELLA TABELLA DI MARCIA DELLA 2ª SEZIONE CON TEORICO C.O. **2B**

Nr. GARA

data Rally

TABELLA DI MARCIA
1ª SEZIONE

MARCHIO RALLY

PARTENZA
Nome Località
Partenza

h ' TEORICO DI PARTENZA
h ' TRANSITO C.O. **0**
USO CONCORRENTE

SETTORE 1
da Nome Loc. Partenza
a Nome loc. arrivo CO
Km. 35,38

h ' TEMPO SETTORE
h ' TRANSITO C.O. **1**
h '

SETTORE 2
da Nome loc. partenza CO
a Nome loc. Riordino IN
Km. 35,09

P.S.1
"Nome Prova Speciale"
Km. 14,95

h ' TEORICO
STOP h '
(IN CASO DI OSTRUZIONE P.S.)
STOP h ' " "
START
TEMPO P.S.
h ' TEMPO SETT. RES.
h ' TEMPO SETTORE
h ' TRANSITO C.O**1A**
h '

AL C.O. **1A** RITIRO DELLA TABELLA DI MARCIA DELLA **1ª** SEZIONE E CONSEGNA DELLA TABELLA DI MARCIA DELLA **2ª** SEZIONE CON TEORICO C.O. **1B**

Nr. GARA

data Rally

TABELLA DI MARCIA
2ª SEZIONE

MARCHIO RALLY

SETTORE 3
da Nome loc. Riordino IN
a Nome loc. Riordino OUT
Assistenza IN

RIORDINO 1

h ' TEORICO DI PARTENZA
h ' TRANSITO C.O**1B**
USO CONCORRENTE

SETTORE 4
da Nome loc. Riordino OUT
Assistenza IN
a Nome loc. Assist. OUT

ASSISTENZA A

h ' TEMPO SETTORE
h ' TRANSITO C.O. **1C**
h '

SETTORE 5
da Nome loc. Assist. OUT
a Nome loc. arrivo CO
Km. 2,52

h ' TEMPO SETTORE
h ' TRANSITO C.O. **2**
h '

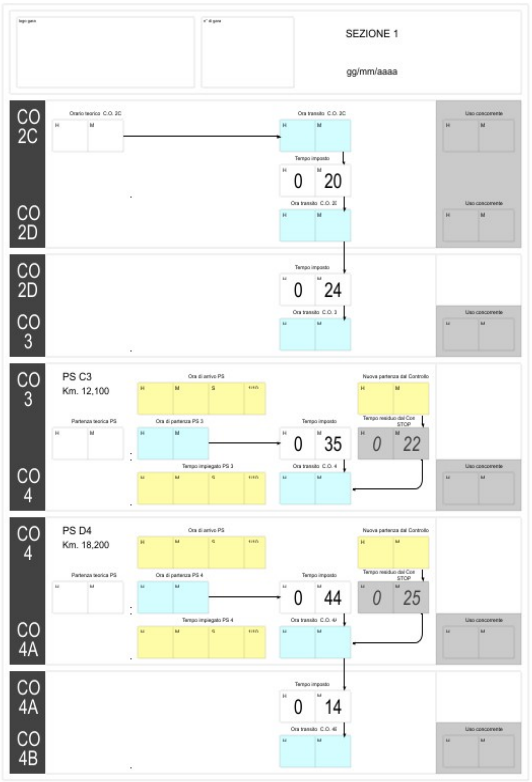
SETTORE 6
da Nome loc. partenza CO
a Nome loc. Riordino IN
Km. 32,21

P.S.2
"Nome Prova Speciale"
Km. 11,03

h ' TEORICO
STOP h '
(IN CASO DI OSTRUZIONE P.S.)
STOP h ' " "
START
TEMPO P.S.
h ' TEMPO SETT. RES.
h ' TEMPO SETTORE
h ' TRANSITO C.O**2A**
h '

AL C.O. **2A** RITIRO DELLA TABELLA DI MARCIA DELLA **1ª** SEZIONE E CONSEGNA DELLA TABELLA DI MARCIA DELLA **2ª** SEZIONE CON TEORICO C.O. **2B**

TABELLA DI MARCIA RALLY NAZIONALI A - RALLY INTERNAZIONALI



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, 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…).
- 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

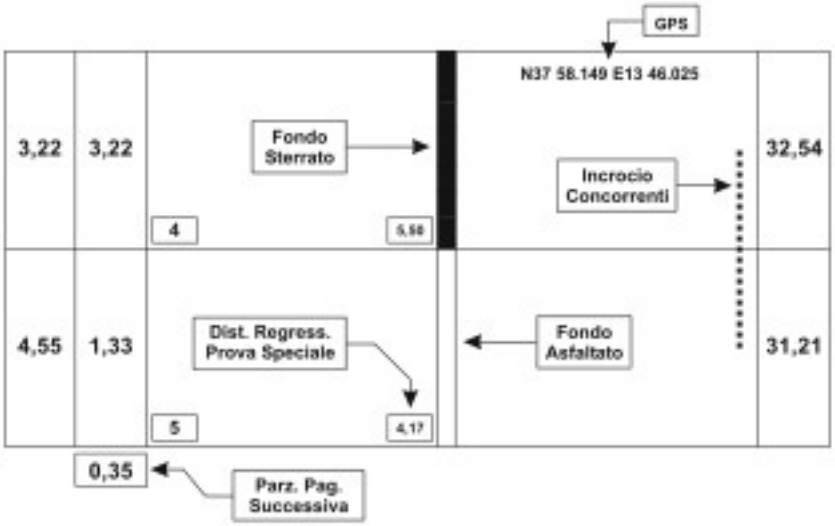
- Nel caso di carreggiata ridotta indicare l'eventuale incrocio concorrenti.
- Inserire alla fine di ogni fascicolo il segnale SOS (rosso) e sul retro OK (verde) su un formato A4 pieghevole.
- Nell'ottica di un risparmio, nel caso in cui il percorso del Rally proponga delle ripetizioni (secondo o terzo 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

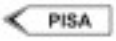
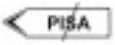
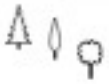
CONTROLLO ORARIO	ARRIVO LANCIATO PS
PARTENZA PS	CONTROLLO STOP
INTERMEDIO RADIO	PUNZONATURA GOMME
AMBULANZA	RIFORNIMENTO CARBURANTE

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 Electrique*
	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*
	Ferrovia *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*

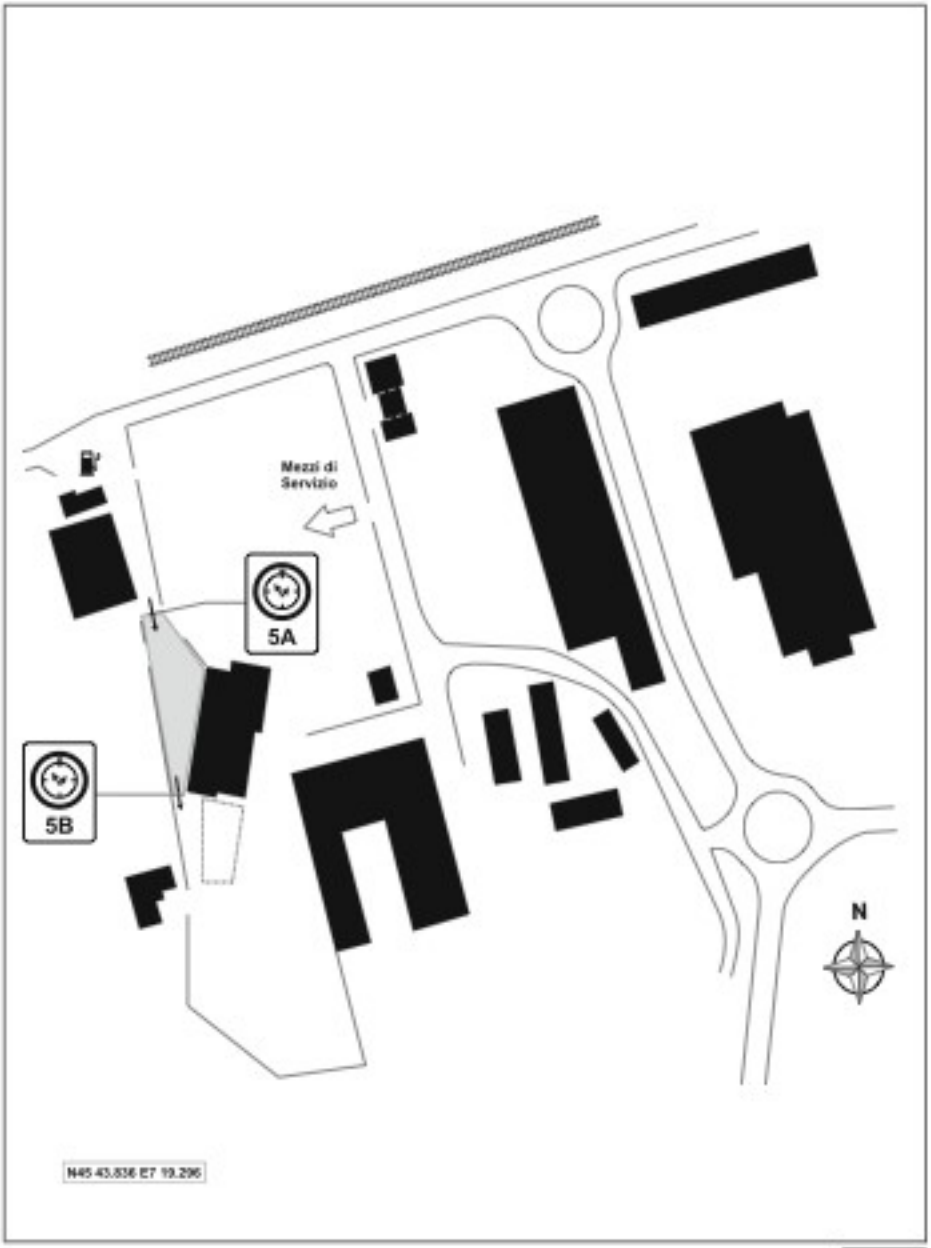
PROCEDURA DI SICUREZZA IN CASO DI INCIDENTE

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

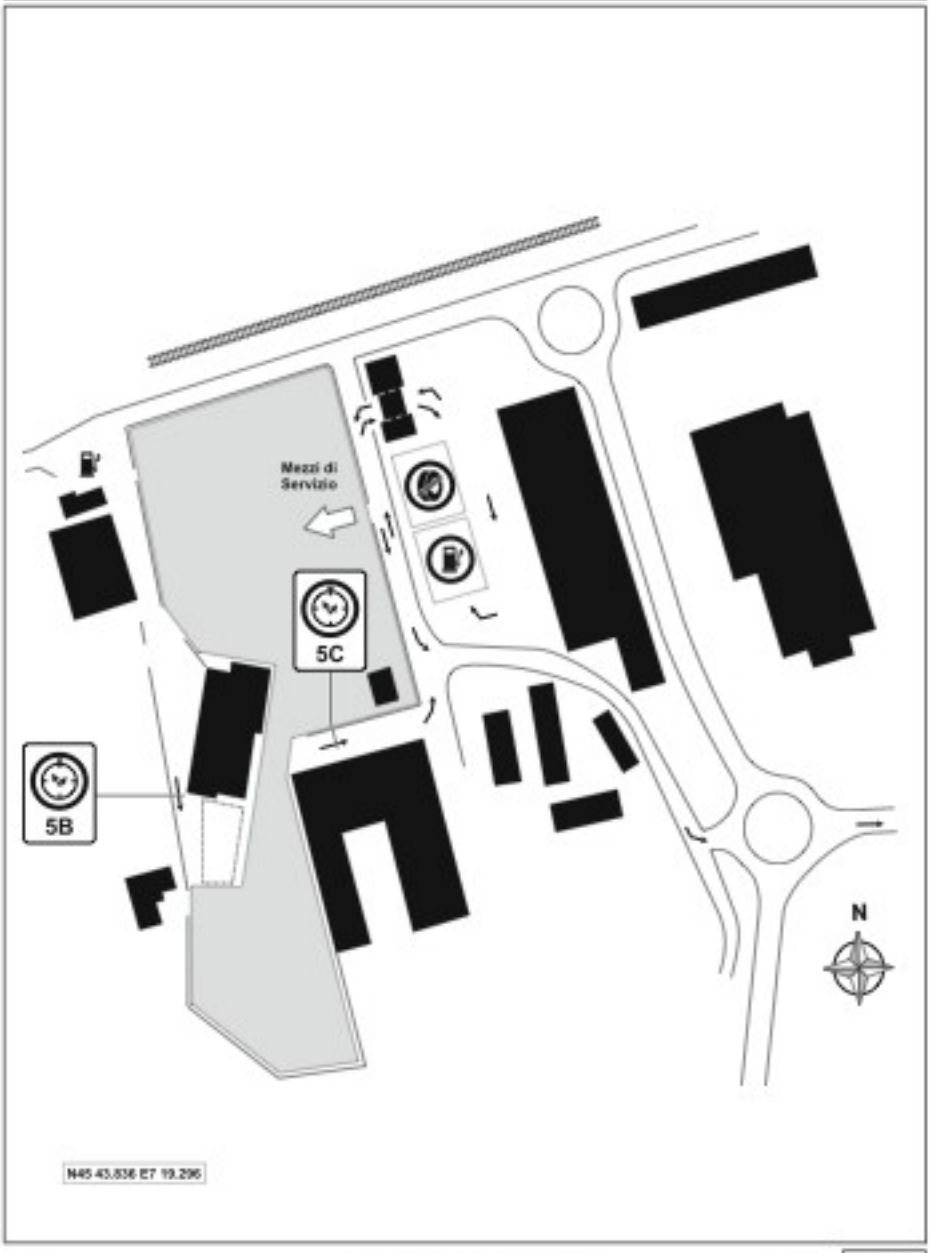
Ricordando che tutte le vetture che seguono devono fermarsi se il cartello rosso " SOS " è mostrato , devono inoltre posizionare il triangolo rosso almeno 50 mt prima di dove è parcheggiata la propria vettura , anche se questa non occupa la sede stradale .

Settore	C.O. 5A XXXX R IN	Km	T. Imposto
13	C.O. 5B XXXX R OUT / PA IN	Media	20'
	Riordino 2		

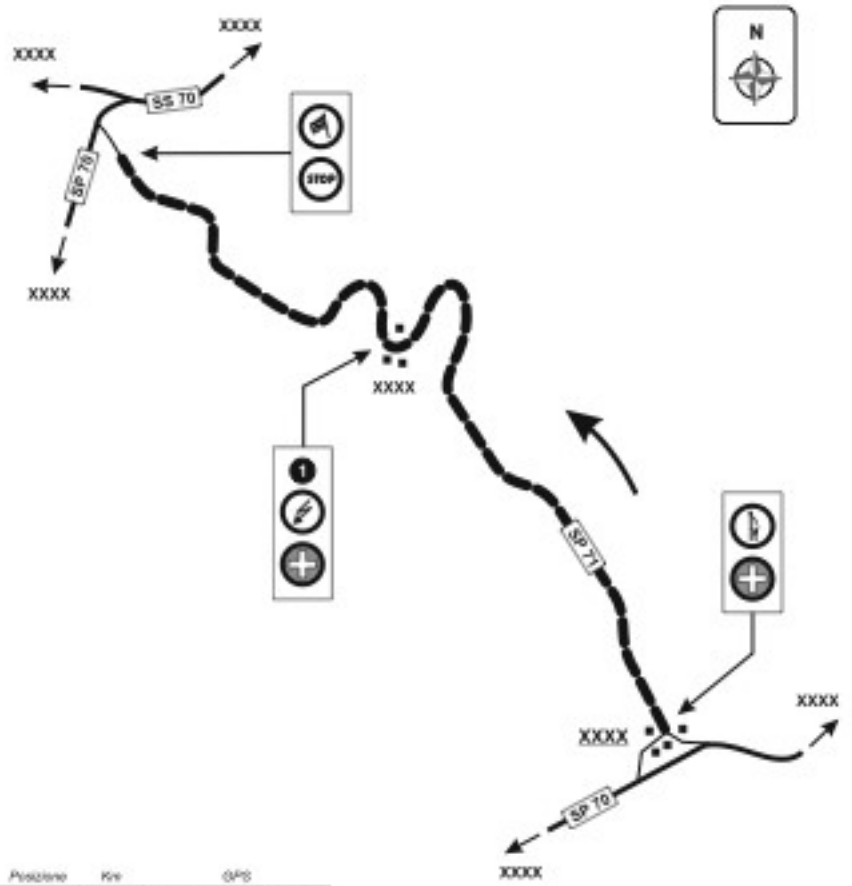


Settore	C.O. 5B XXXX R OUT / PA IN	Km	T. Imposto
14	C.O. 5C XXXX PA OUT	Media	20'

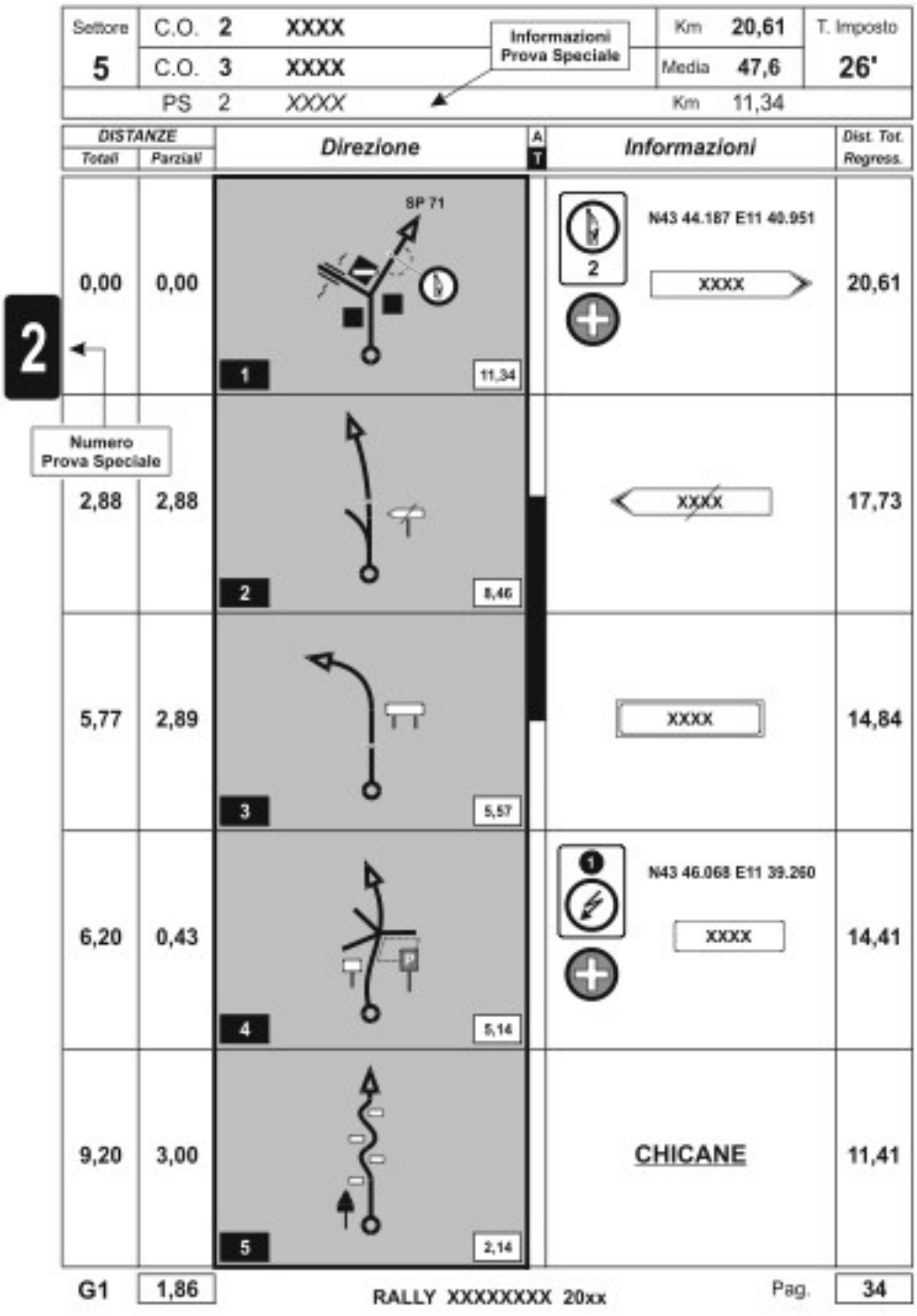
Parco Assistenza D



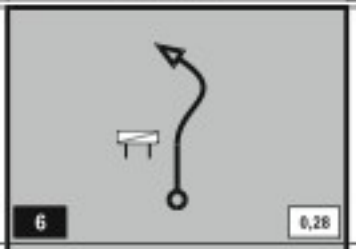
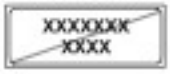
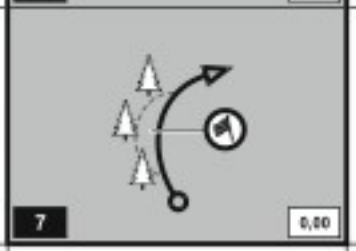
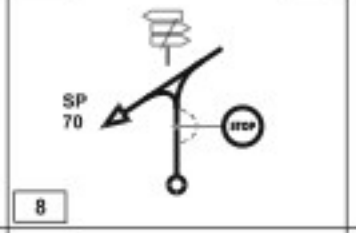
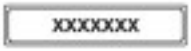
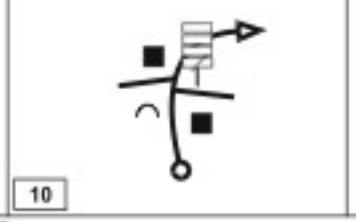
PS 2	XXXX	Km 11,34



Posizione	Km	GPS
CO		N43.44.174 E11.40.899
Start PS	0,00	N43.44.187 E11.40.851
Interm. 1	6,20	N43.46.068 E11.39.280
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
C.O. 3 XXXX
PS 2 XXXX
Informazioni Prova Speciale
Km 20,61
Media 47,6
Km 11,34
T. Imposto
26'
DISTANZE
Totali
Parziali
Direzione
A
T
Informazioni
Dist. Tot. Regress.
0,00 0,00
SP 71
1
11,34
N43 44.187 E11 40.951
2
XXXX
20,61
2
Numero Prova Speciale
2,88 2,88
2
8,46
XXXX
17,73
5,77 2,89
3
5,57
XXXX
14,84
6,20 0,43
4
5,14
N43 46.068 E11 39.260
XXXX
14,41
9,20 3,00
5
2,14
CHICANE
11,41
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 Totali	DISTANZE Parziali	Direzione	A T	Informazioni	Dist. Tot. Regress.
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
G1	1,23	RALLY XXXXXXXX 20xx		Pag.	35

2

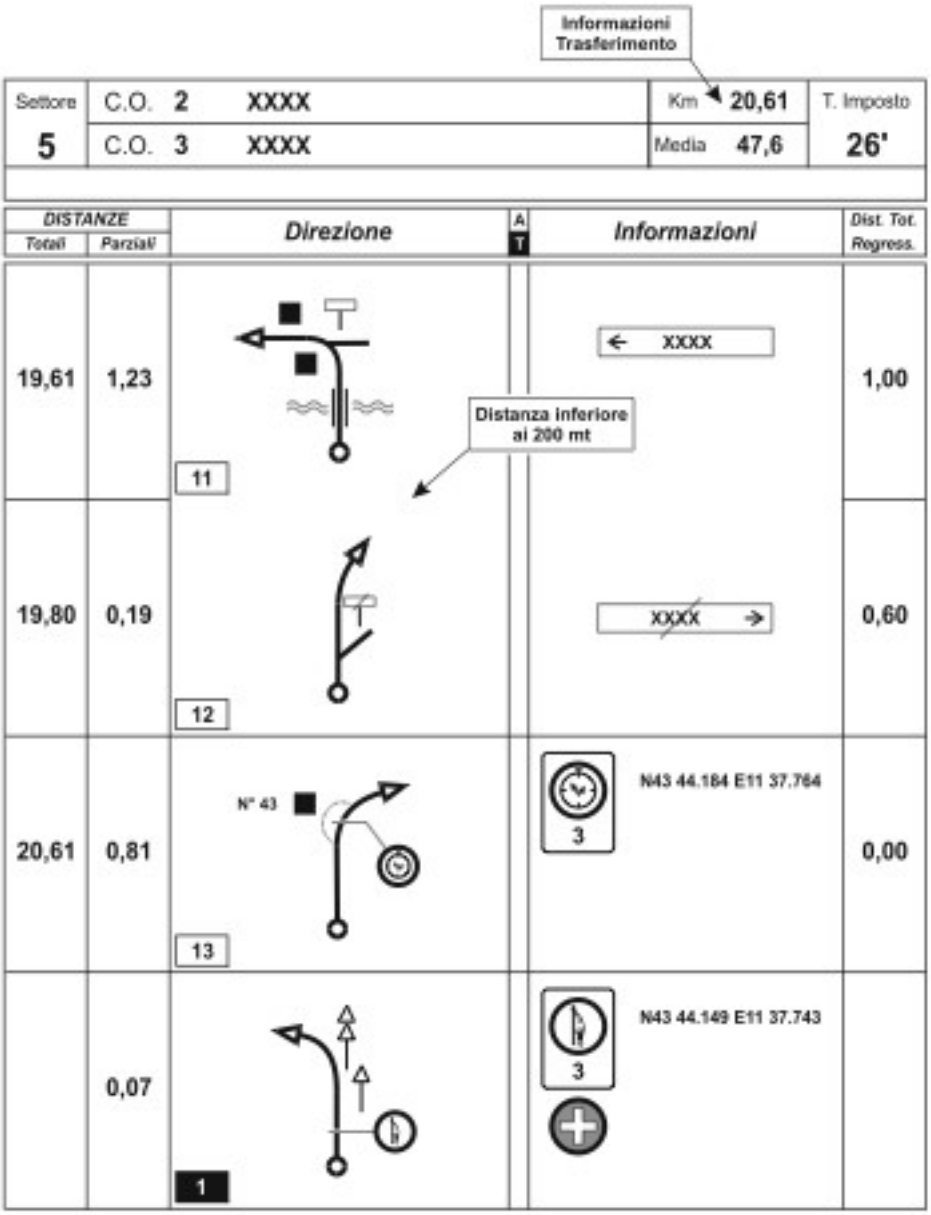

Informazioni Trasferimento
Settore
5
C.O. 2 XXXX
C.O. 3 XXXX
Km 20,61
Media 47,6
T. Imposto
26'
DISTANZE
Totali
Parziali
Direzione
A
T
Informazioni
Dist. Tot. Regress.
19,61
1,23
11
XXXX
1,00
Distanza inferiore ai 200 mt
19,80
0,19
12
XXXX
0,60
20,61
0,81
N° 43
13
3
N43 44.184 E11 37.764
0,00
0,07
1
3
N43 44.149 E11 37.743

TABELLA DEI TEMPI E DELLE DISTANZE

Tabella Distanze e Tempi

xx° Rally Xxxxx

xx - xx Maggio 20xx

Giorno 1 — **Venerdì xx Maggio 20xx**

Settore	C.O. / P.S.	Località	Distanze Km. P.S.	Distanze Km. Trasf.	Distanze Km. Totale	Tempo Imposto	1ª Vettura
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 - Rifornimento km alla prossima ZR 2	20,00	60,64	80,64		
	1	Xxxxxxxx		25,65	25,65	0:36	16:46
4	***PS 1***	***"PS 1"***	***12,00***			0:04	***16:50***
	2	Xxxxxxxx		9,64	21,64	0:26	17:16
5	***PS 2***	***"PS 2"***	***8,00***			0:04	***17:20***
	2A	Montebello della Battaglia - Service IN		25,35	33,35	0:45	18:05
6		**SERVICE "B"**	**20,00**	**60,64**	**80,64**	**0:20**	
7	2B	Montebello della Battaglia - Service OUT					18:25
	ZR 2	Montebello della Battaglia - Rifornimento km alla prossima ZR 3	20,00	98,41	118,41		
	3	Xxxxxxxx		25,65	25,65	0:36	19:01
8	***PS 3***	***"PS 1 A"***	***12,00***			0:04	***19:05***
	4	Xxxxxxxx		9,64	21,64	0:26	19:31
9	***PS 4***	***"PS 2 A"***	***8,00***			0:04	***19:35***
	4A	Montebello della Battaglia - Service IN		25,35	33,35	0:45	20:20
10		**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**		

Sezione 1

Tabella Distanze e Tempi

xx° Rally Xxxxx

xx - xx Maggio 20xx

Giorno 2 — **Sabato xx Maggio 20xx**

Settore	C.O. / P.S.	Località	Distanze Km. P.S.	Distanze Km. Trasf.	Distanze Km. Totale	Tempo Imposto	1ª Vettura	Sezione
12	4D	PAVIA P.zza Xyyyyyy - 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	Sezione 2
	ZR 3	Montebello della Battaglia - Rifornimento km alla prossima ZR 4	27,00	60,78	87,78			
	5	Xxxxxxxx		41,47	41,47	1:01	10:41	
15	*PS 5*	*"PS 3 "*	***18,00***			0:04	***10:45***	
	6	Xxxxxxxx		12,53	30,53	0:41	11:26	
16	*PS 6*	*"PS 4 "*	***9,00***			0:04	***11:30***	
	6A	Montebello della Battaglia - Riordino IN		6,78	15,78	0:20	11:50	
17		RIORDINAMENTO "1"				0:25		
	6B	Montebello della Battaglia - Riordino OUT / Service IN					12:15	
18		**SERVICE "E"**	**27,00**	**60,78**	**87,78**	**0:30**		
19	6C	Montebello della Battaglia - Service OUT					12:45	Sezione 3
	ZR 4	Montebello della Battaglia - Rifornimento km alla prossima ZR 5	27,00	60,78	88,19			
	7	Xxxxxxxx		41,47	41,47	1:01	13:46	
20	*PS 7*	*"PS 3 A"*	***18,00***			0:04	***13:50***	
	8	Xxxxxxxx		12,53	30,53	0:41	14:31	
21	*PS 8*	*"PS 4 A "*	***9,00***			0:04	***14:35***	
	8A	Montebello della Battaglia - Riordino IN		6,78	15,78	0:20	14:55	
22		RIORDINAMENTO "2"				0:20		
	8B	Montebello della Battaglia - Riordino OUT / Service IN					15:15	
23		**SERVICE "F"**	**27,00**	**60,78**	**87,78**	**0:30**		
24	8C	Montebello della Battaglia - Service OUT					15:45	Sezione 4
	ZR 5	Montebello della Battaglia - Rifornimento km all'arrivo	27,00	60,78	88,19			
	9	Xxxxxxxx		41,47	41,47	1:01	16:46	
25	*PS 9*	*"PS 3 B"*	***18,00***			0:04	***16:50***	
	10	Xxxxxxxx		12,53	30,53	0:41	17:31	
26	*PS 10*	*"PS 4 B"*	***9,00***			0:04	***17:35***	
	10A	Montebello della Battaglia - Riordino IN		6,78	15,78	0:20	17:55	
27		RIORDINAMENTO "3"				0:45		
	10B	Montebello della Battaglia - Riordino OUT / Service IN					18:40	
28		**SERVICE "G"**	**27,00**	**60,78**	**87,78**	**0:10**		
29	10C	Montebello della Battaglia - Service OUT					18:50	Sez. 5
	10D	PAVIA P.zza Xyyyyyy - Arrivo		18,76	18,76	0:30	19:20	
		TOTALI G2	**81,00**	**220,11**	**301,11**			

	Orari 1ª vettura	n° PS	km PS	km TR	TOT km	% PS	Alba - Tramonto
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%**	

RALLY – NG 2018

Nota: nelle tabelle dei tempi e delle distanze dei Rally valevoli per il CIR indicare il tipo di Parco Assistenza (I, II, III). Negli altri Rally omettere

MODULO DI ISCRIZIONE AI RALLY

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/Noleggiatore	Numero Passaporto Digitale

FIRMA CONCORRENTE	FIRMA 1° CONDUTTORE	FIRMA 2° CONDUTTORE

Il sottoscritto concorrente dichiara per sé e per i propri Conduttori 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 conduttori 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 €.

2 FOTOGRAFIE PER OGNI CONDUTTORE CON IL NOME SUL RETRO - CURRICULUM ULTIMI 3 ANNI

RIEPILOGO PENALITÀ A CARICO DEL CONCORRENTE E DEL CONDUTTORE

Oggetto	Partenza non autorizzata	Esclusione	Penalità in tempo	Penalità in denaro
Ammende ricognizioni - mancato pagamento	X			
Assistenza in PS		X		
Chicane - salto di - 1° infrazione			30”	
Chicane - salto di - 2° infrazione			60”	
Chicane - salto di - 3° infrazione		X		
Codice della Strada - 1° infrazione				da 259€ a 2.583€
Codice della Strada - 2° infrazione			5’	
Codice della Strada - 3° inflazione		X		
Conformità - Non conformità tecnica della vettura		X		
Contraffazione sigilli, piombi o contrassegni		X		
Controlli Orari:				
a) per ogni minuto o frazione di ritardo			10”-	
b) per ogni minuto o frazione di anticipo			1’	
Equipaggiamento dei piloti durante le PS		X		
Equipaggio - ritiro anche di un solo membro		X		
Equipaggio non a bordo della vettura		X		
Fine PS - fermata tra il cartello di preavviso e lo stop		X		
Fuori tempo massimo		X		
Nomi conduttori - Assenza nomi conduttori e bandiera nazionale				Ammenda
Numeri di gara - una placca numeri di gara mancante o alterata				Ammenda
Numeri di gara - assenza simultanea delle 2 placche		X		
Parco assistenza - superare i 30 Km/h nei parchi di assistenza			fino a 3’	da 517€ a 2.583€
Parco assistenza - Ingresso - Mancato rispetto orario ingresso ai Parchi/Zone Assistenza				fino a 2.583€
Parco assistenza - automezzi 1° infrazione				fino a 2.583€
Parco chiuso - Riparazione in parco chiuso		X		
Parco chiuso - Riparazioni in parco chiuso - per ogni minuto o frazione			1’	
Parco chiuso - tardiva o mancata consegna oppure allontanamento dallo stesso prima dell’autorizzazione		X		
Parco Partenza - Ritardo in parco partenza - penalità in denaro come specificato nel R.P.G.				Ammenda
Parti meccaniche - sostituzione		X		
Percorso - salto/deviazione		X		
Pneumatici - cambio e loro modifiche		X		
P.S. Partenza - mancata partenza entro 20” dal via in PS		X		
PS - partenza anticipata - 1° infrazione			10”	
PS - partenza anticipata - 2° infrazione			1’	
PS - partenza anticipata - 3° infrazione			3’	
PS - rifiuto di partire all’ora e nell’ordine attribuito (penalità minima - su proposta del Direttore Gara)			10’	
PS - per ogni decimo di secondo			1/10”	
Ricognizioni			3’	Ammenda
Rifiuto di verifica		X		
Ritardo superiore a 15’ alla partenza del Rally o di una tappa o di una sezione	X			
Ritardo imputabile all’equipaggio alla partenza del Rally, di una tappa, di una sezione - per ogni minuto			10”	

Oggetto	Partenza non autorizzata	Esclusione	Penalità in tempo	Penalità in denaro
o frazione (fine la termine massimo di 15')				
Ritardo allo start PS per motivo imputabile all'equipaggio - per ogni minuto o frazione			1'	
Scheda ricognizioni - Mancanza scheda ricognizioni a bordo				259 €
Scheda ricognizioni - manomissione	X			
Sigilli - Mancanza sigilli identificazione vettura		X		
STOP - mancato arresto al controllo Stop - Mancata annotazione del tempo allo stop			5'	
Tabella di marcia - mancanza visto (applicazione delle norme da parte del Direttore di Gara)		X		
Tabella di marcia - Alterazioni o modifiche (Direttore Gara)		X		
Tabella di marcia - mancanza visto (Direttore Gara)		X		
Tabella di marcia - mancanza visto controllo a timbro (Direttore Gara)		X		
Tabella di marcia - mancanza visto controllo a timbro		X		
Tabella di marcia - Mancata annotazione del tempo alla partenza di PS		X		
Terzo a bordo (salvo ferito)		X		
Test pneumatici		X		
Transito in PS in senso inverso		X		
Zona di controllo - Ingresso irregolare		X		

Penalizzazioni a discrezione dei Commissari Sportivi

Assistenza				
Comportamento scorretto, fraudolento o antisportivo	Fino alla esclusione			
Comportamenti ostruzionistici o antisportivi				
C.O. - Inosservanza procedure di controllo				
Disposizioni - Mancata osservanza delle disposizioni dei Commissari ai posti di controllo				
"Derapage" nel parco chiuso di arrivo				
Divieto di rimorchiare, trasportare, spingere le vetture durante la gara	Fino alla esclusione			
Divieto di manomissione e/o temporanea disabilitazione, (comprendente il corretto posizionamento nel montaggio del box e della luce in caso di stop della PS) verificata dal commissario tecnico con l'aiuto del tecnico della società fornitrice del tracking system	Fino alla esclusione			
Documenti - Mancata presentazione documenti alle verifiche tecniche				
Mancata esposizione del cartello "OK" o "SOS" in PS			Ammenda	
Mancato rallentamento con bandiera rossa esposta				
Parchi o zone assistenza - 2° infrazione	Fino all'esclusione			
Pneumatici - Controllo Pneumatici				
PS - falsa partenza				
PS - rifiuto di partire all'ora e nell'ordine attribuiti				
Pubblicità				
Ricognizioni (Direttore Gara)				
Rumorosità delle vetture				
Sicurezza - segnalazione di incidente				

con ferito tra il pubblico	
Sicurezza - segnalazione di incidente in PS	
Triangolo - Mancata esposizione del triangolo in PS	Ammenda

CAMPIONATI, TROFEI E COPPE ACI-SPORT SETTORE RALLY 2018

PREMESSA - INCENTIVAZIONE GIOVANI

α) Con esclusione delle gare valide per il Campionato Italiano Rally Assoluto, in tutte le altre gare Titolate o facenti parte di Serie riconosciute dall' ACI-Sport, deve essere prevista anche una classifica riservata ai Primi Conduttori Under 25 (Nati dopo il 31/12/1992).

β) La tassa d'iscrizione a qualsiasi tipo di gara, titolata e non, deve essere ridotta del 50% per tutti gli equipaggi Under 23 (sia Primo Conduttore che Secondo Conduttore nati dopo il 31/12/1994).

A) TITOLI IN PALIO

CAMPIONATI ITALIANI RALLY	TROFEI ACI-SPORT RALLY	COPPE ACI-SPORT RALLY	CHALLENGE ACI-SPORT
CAMPIONATO ITALIANO RALLY ASSOLUTO - CIR		COPPE ACI- SPORT RALLY - CIR: - Gruppo N - R2 (R2 B, R2 C) - R3 (R3C, R3T, R3D) - Femminile - Scuderie	
CAMPIONATO ITALIANO RALLY DUE RUOTE MOTRICI		-Junior Due Ruote Motrici (riservata agli Under 25 partecipanti al Campionato Italiano Rally Due Ruote Motrici)	
CAMPIONATO ITALIANO RALLY JUNIOR			
CAMPIONATO ITALIANO RALLY COSTRUTTORI			
CAMPIONATO ITALIANO RALLY COSTRUTTORI DUE RUOTE MOTRICI			
CAMPIONATO ITALIANO RALLY ASFALTO (CIRA)		COPPE ACI-SPORT CIRA - Gruppo N - R2 (R2 B, R2 C) - R3 (R3C, R3T, R3D) - Femminile	
CAMPIONATO ITALIANO WRC – CI WRC		COPPE ACI-SPORT RALLY - CI WRC: -WRC - Super 2000 (2.0 Atmosferico, 1.6 Turbo), R4 - R5 - A8 – K11 – RGT - Super 1600 – A7 - A6- K10 - Gruppo N - Gruppo N 2/RM - R3 (R3 C, R3 T, R3 D) - R2 (R2 B, R2 C)	

		- R1 (R1 A, R1 B, R1 A Naz., R1 B Naz.) - Under 25 - Scuderie	
CAMPIONATO ITALIANO ACI-SPORT RALLY R1		- COPPE ACI-SPORT RALLY R1 PRIMA DIVISIONE (R1 A, R1 A Nazionale, RS 1.4, RSTB 1.0) - SECONDA DIVISIONE (R1B, R1B NAZIONALE, RS 1.6) - UNDER 25 - FEMMINILE	
CAMPIONATO ITALIANO RALLY TERRA - CIRT		COPPE ACI-SPORT RALLY - CIRT: - Super 2000 (2.0 Atmosferico, 1.6 Turbo), R4 - R5 - Gruppo N2/RM - Gruppo N4/RM - R3 (R3 C, R3 T, R3 D) - R2 (R2 B, R2 C) - R1 (R1 A, R1 B, R1 A Naz.,R1 B Naz.) - Under 25 – TROFEO PUCCI GROSSI	
	COPPA ITALIA ZONA 1 ZONA 2 ZONA 3 ZONA 4	COPPE ACI SPORT RALLY: - ASSOLUTA - N0, N1, R1 (R1 A, R1 B), R1 Naz. (R1 A Naz, R1 B Naz) - R1 C Naz, R1 T Naz - N2 - N3 - N4 - A0 (K0), A5 (K9) - A7 - Super 1600 - R2 (R2 B, R2 C) - A6 - K10 - R3 (R3 C, R3 T, R3 D) - Super 2000 (2.0 Atmosferico 1.6 Turbo), R4 - R5 - WRC - A8 – K11 - Racing Start - Femminile - Under 25	
	CAMPIONATI REGIONALI. 8 ZONE 1^ PIEMONTE/VAL D'AOSTA 2^ LOMBARDIA/LIGURIA 3^ VENETO/TRENTINO/FRIULI 4^ EMILIA ROMAGNA/SM 5^ TOSCANA/UMBRIA 6^ ABRUZZO/CAMPANIA/ MARCHE LAZIO/MOLISE/PUGLIA. 7^ SICILIA/CALABRIA 8^ SARDEGNA	COPPE ACI SPORT RALLY CR - N0, N1 R1 (R1 A, R1 B), R1 Naz. (R1 A Naz, R1 B Naz) - R1 C Naz, R1 T Naz - N2 - N3 - N4 - A0 (K0), A5 (K9) - A7 - Super 1600 - R2 (R2 B, R2 C) - A6 - K10 - R3 (R3 C, R3 T, R3 D) - Super 2000 (2.0 Atmosferico 1.6 Turbo), R4 - R5 - A8 – K11 - Racing Start - Femminile - Under 25 - RGT	
		COPPA ACI SPORT RALLY R1- WRC (R1 C Naz. – R1 T Naz. – RSTB1.4 – RSTB1.6 – RSTW 1.6)	

			CHALLENGE ACI-SPORT RACEDAY

I titoli Campione Italiano Rally Assoluto, Campionato Italiano Rally Asfalto e Campionato Italiano Rally Terra non sono cumulabili.

B) Conduttori, Costruttori e Team

a) All'aggiudicazione dei Titoli potranno concorrere soltanto i titolari di licenza ACI-Sport, FAMS. I titolari di licenza MMF-Malta Motor sport Federation, potranno concorrere all'aggiudicazione delle Titoli con esclusione del Campionato Italiano Rally Assoluto. I conduttori con licenza di altre ASN potranno concorrere a condizione che rispettino le norme previste dal RSN. In caso di partecipazione di conduttori con licenza rilasciata da altra ASN che non rispettino quanto previsto dal RSN., questi non prenderanno né toglieranno punti ai conduttori con licenza, ACI-Sport FAMS, MMF ed agli altri aventi diritto.

b) Chiunque intenda comunicare il proprio risultato ottenuto nell'ambito di un Campionato Italiano, Trofeo ACI-Sport , Coppa ACI-Sport , Challenge ACI-Sport , dovrà utilizzare esclusivamente l'esatta denominazione della Titolazione. Ogni infrazione che identifichi una responsabilità oggettiva di un Concorrente o di un Conduttore, sarà sanzionata con un'ammenda di euro 10.000 (diecimila).

C) Gare

Le validità per i Titoli sono assegnate dalla Giunta Sportiva dell' ACI-Sport su proposta della Commissione Rally, indipendentemente dalle eventuali validità per i Campionati FIA.

D) Montepremi

Di seguito la ripartizione del montepremi ACI.
Euro 50.000,00 per il Campionato Italiano Rally Junior a sostegno di un programma nazionale o internazionale che verrà valutato dalla Federazione fino alla somma massima complessiva qui indicata.
Euro 10.000,00 per il Campionato Italiano Rally 2 Ruote Motrici così suddivisi: Euro 5000 al primo classificato; Euro 3000 al secondo classificato; Euro 2000 al terzo classificato.
Euro 10.000,00 per il Campionato Italiano Rally R1 così suddivisi: Euro 5000 al primo classificato; Euro 3000 al secondo classificato; Euro 2000 al terzo classificato.
Euro 20.000,00 per il Campionato Rally WRC, così suddivisi: Euro 10000 al primo classificato; Euro 7000 al secondo classificato; Euro 3000 al terzo classificato.

E) Punteggi gara, aggiudicazione Campionati Italiani Rally, Trofei ACI-Sport Rally, Coppe ACI-Sport Rally, Challenge ACI-Sport

a)Il punteggio sarà assegnato a entrambi i conduttori componenti l'equipaggio.
b) Ogni Titolo sarà aggiudicato al Primo Conduttore che avrà conseguito il maggior punteggio nella classifica finale. Se delegato aci
il Primo Conduttore avrà conseguito tale punteggio formando equipaggio sempre con lo stesso Secondo Conduttore, il Titolo sarà aggiudicato ad entrambi.
Per consentire l'aggiudicazione del Titolo anche al Secondo Conduttore sarà possibile, su richiesta del Primo Conduttore, scartare uno o più risultati parziali, conseguiti con altri Secondi Conduttori.

F) Assegnazione e trasferimenti di titolazione variazioni di validità

Al termine della stagione sportiva le assegnazioni, e le variazioni di validità saranno stabilite dalla Giunta Sportiva, su proposta della Commissione Rally, in base agli elementi di giudizio a disposizione della Commissione.
L'ordine d'importanza delle Titolazioni Rally è così stabilito:

- Campionato Italiano Rally Assoluto - CIR e Titolazioni connesse
- Campionato Italiano Rally WRC - CI WRC e Titolazioni connesse
- Campionato Italiano Rally Terra – CIRT e Titolazioni connesse
- Coppa Italia Rally - CO e Titolazioni connesse
- Campionati Regionali – CR e Titolazioni connesse.

Se all'interno del medesimo rally si sommano più titolazioni, l'intera manifestazione dovrà seguire la regolamentazione prevista per il titolo nazionale maggiore (Rif. lunghezza delle PS, lunghezza del percorso, durata del rally, pneumatici, carburante...), salva la libertà dell'Organizzatore di applicare delle riduzioni rispetto alla cifra massima fissata, per i concorrenti che partecipano soltanto al titolo minore.
.
in base a questo ordine, la gara con la minore valutazione sarà retrocessa alla Titolazione inferiore o diverrà gara non Titolata, quella con la maggiore valutazione sarà promossa al Titolo superiore, con le seguenti modalità:

DA	A
C.I. WRC/ CIRT	Campionato Italiano Rally Assoluto
Coppa Italia	C.I. WRC/ CIRT
Rally Nazionale Campionato Regionale	Coppa Italia/ CIRT

RALLY – NG 2018

Rally Nazionale non titolato	Rally Nazionale Campionato Regionale
Rally Day non titolato	Rally Nazionale non titolato

Nell'ambito delle varie Titolazioni maggiori, potrà essere effettuata una rotazione tra le gare, sempre nel rispetto delle valutazioni di merito. Dalla rotazione verranno escluse le gare valide nell'anno precedente per il Campionato Europeo Rally FIA e le gare già entrate in rotazione nell'anno precedente.
Gli Organizzatori che vorranno candidare la propria gara per una Titolazione o per una variazione di Titolazione , dovranno presentarne formale richiesta entro il mese di febbraio dell'anno di svolgimento della gara, confermando la richiesta al momento della trasmissione del Regolamento Particolare di Gara.

Gli Organizzatori delle gare retrocesse ad una Titolazione inferiore, avranno la facoltà di rinunciare al Titolo e di iscrivere la gara a Calendario senza Titolazione.
Per tutti i passaggi di validità alle tipologie di titolazioni superiori si dovrà ottemperare alle seguenti prescrizioni.

~~A) Dopo aver richiesto la titolazione o la variazione di titolazione verrà assegnato da ACI Sport un osservatore, il quale verificherà l'esecuzione della gara.~~

B) Gli Organizzatori dovranno prevedere l'impostazione organizzativa della gara con le modalità indicate per la categoria di gara superiore richiesta.

Per il passaggio da Rally nazionale a Coppa Italia e da Coppa Italia a C.I. WRC: minimo il 90% del chilometraggio di PS previste per la categoria richiesta.
Per il passaggio da C.I. WRC a CIR: minimo l'80% del chilometraggio previsto per la categoria richiesta.

C) Nella valutazione verranno prese in considerazione la storicità e l'anzianità organizzativa.

D) Nella valutazione verrà preso in considerazione il gradimento nel territorio, la disponibilità di collaborazione delle forze dell'ordine, la qualità dell'ambientazione nelle fasi di partenza, arrivo e parco assistenza.

E) Nella valutazione verrà preso in considerazione il numero dei partecipanti, in relazione alla partecipazione media della zona di appartenenza.