



Automobile Club d'Italia  
**SPORT**

---

**ANNUARIO SPORTIVO NAZIONALE 2019**

**“REGOLAMENTO DI SETTORE - AUTOSTORICHE”**

<p><b>REGOLARITA'</b></p>
---------------------------



### CRONOLOGIA MODIFICHE:

<b>ARTICOLO MODIFICATO</b>	<b>DATA DI APPLICAZIONE</b>	<b>DATA DI PUBBLICAZIONE</b>
8.6 8.18 d)		27.02.19 27.02.19

## Indice

### Premessa

### Prima Sezione

- Art. 1 Calendario delle Manifestazioni –Distanze Temporali
- Art. 2 Vetture Ammesse
- Art. 3 Concorrenti e Conduuttori Ammessi
- Art. 4 Tasse di iscrizione alle gare
- Art. 5 Ufficiali di Gara
- Art. 6 Verifiche Tecniche
- Art. 7 Organizzazione del Servizio Medico nel corso delle gare
- Art. 8 Svolgimento della manifestazione
- Art. 9 Classifica finale e aggiudicazione dei titoli

### Seconda Sezione

- Regolarità Turistica

### Allegati

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

## Premessa

Sono di regolarità classica le gare riservate alle vetture storiche e in particolare a quelle di produzione o in allestimento da corsa con configurazione storica. Con la regolarità classica si vuole mantenere viva la memoria storica di vetture e gare, sia pure con un contenuto agonistico limitato esclusivamente alla tipologia della regolarità. In queste gare il rispetto dei tempi prestabiliti per percorrere i diversi settori in cui deve essere suddiviso il percorso (controlli orari) e determinati tratti dello stesso (prove cronometrate, di media, con diversa tipologia) costituisce il fattore determinante per la classifica. ACISport può attribuire la definizione di "Grande Evento" solo ed esclusivamente alle gare di regolarità classica con particolare carattere di eccezionalità per il profilo rievocativo, e/o per la qualità e l'importanza storica delle vetture ammesse.

### PRIMA SEZIONE

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

### 1.1 Concomitanza di date

#### a) Gare titolate

**Le gare valide per il Campionato Italiano Grandi Eventi avranno la priorità di data e dovranno essere ad una distanza temporale di almeno 15gg dalle altre gare del Campionato Italiano di Regolarità o Superclassiche anche se non titolate**

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

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

Non sono ammesse concomitanze tra gare titolate.

~~Tra le gare di campionato della stessa zona vi deve essere una distanza minima di giorni 12.~~

Nella stessa Regione o nell'ambito di Regioni diverse con sede di svolgimento compresa dentro un raggio di 200 Km, non sono ammesse concomitanze o effettuazioni di gare nella settimana che precede e nella settimana che segue una gara titolata.

#### b) Gare non titolate

Nella stessa provincia o nell'ambito di provincie confinanti, non sono ammesse concomitanze o effettuazioni di gare della stessa tipologia nella settimana che precede e nella settimana che segue, salvo specifici accordi tra gli organizzatori, o deroghe stabilite da ACISport.

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

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

## 1.2 Abbinamenti con altre tipologie di gara

E' sempre consentito, senza necessità di doppia iscrizione a calendario nazionale ma con l'obbligo di comunicazione ad ACISport l'abbinamento di una gara di regolarità classica auto storiche a una gara di regolarità turistica auto storiche.

ACISport può anche autorizzare l'abbinamento a una gara di regolarità classica o turistica auto moderne.

E' ammessa la partecipazione di 35 vetture moderne ad una manifestazione di regolarità classica, turistica, challenge. Non è dovuta la tassa d'iscrizione a calendario, le vetture saranno inserite nell'RPG della manifestazione di auto storiche con la forma opzionale.

In questi casi:

- le due gare devono partire l'una in coda all'altra (le auto storiche per prime);
- le due gare devono svolgersi con le modalità previste dall' RDS di competenza.

ACISport si riserva di autorizzare volta per volta abbinamenti con altre tipologie di gare. In ogni caso una gara di regolarità classica non può essere abbinata a un Rally auto storiche e/o moderno o a una gara di regolarità sport auto storiche o una manifestazione di All Stars auto storiche.

**Non è ammesso il transito di una gara di regolarità classica sulle strade utilizzate nelle 36 ore successive o nelle 36 ore precedenti da un Rally auto storiche e/o moderno o da una gara di regolarità sport auto storiche o da una manifestazione di All Stars auto storiche.**

## 1.3 Zone geografiche

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

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

## 1.4 Disposizioni generali

Le gare di ~~Campionate~~ possono svolgersi su una o due giornate, indifferentemente di giorno e/o di notte.

I tratti di percorso interessati dalle prove cronometrate devono interessare strade aperte al traffico, salvo i casi in cui interessino circuiti provvisori, autodromi, kartodromi.

I tratti di percorso su strade aperte al traffico non possono essere utilizzati per più di due passaggi, con esclusione di brevi tratti di raccordo.

**Le gare di regolarità sono classificate secondo la seguente tabella:**

CLASSIFICAZIONE GARE DI REGOLARITA' TURISTICA, CLASSICA, SUPERCLASSICHE, GRANDI EVENTI

	NUMERO PC		NUMERO PM		LUNGHEZZA KM		COEFF. 1,XX **	DOC SPORTIVI VETTURA
	MIN	MAX	MIN	MAX	MIN	MAX		
REGOLARITA' TURISTICA	15	25 *(35,40)	0	2	-	120	SI	-
TROFEO NAZIONALE REGOLARITA'	35	45	2	2	90	200	NO	SI (SE NON PRESENTI PENALITA' X 3)
REGOLARITA' CLASSICA NT	45	85	0	LIB	120	350	SI	SI
REGOLARITA' CLASSICA CIREAS	60	90	0	LIB	180	350	SI	SI
SUPERCLASSICHE	65	LIB	6	LIB		-	SI	SI
GRANDI EVENTI	90	LIB	6	LIB		-	SI	SI

\* REGOLARITA' TURISTICA:

25 Prove Cronometrate fino a 90 km, per ogni tratto di percorso di km. 10,00 oltre i 90 km si potranno aggiungere due prove cronometrate con un massimo di 35.

Nelle gare che si svolgeranno per più giorni si potranno effettuare un numero massimo totale di 40 prove cronometrate

\*\* COEFFICIENTE 1,XX

Il coefficiente è calcolato applicando la seguente formula all'anno di produzione della vettura indicato sui documenti sportivi della vettura stessa: 1,ultime due cifre anno di produzione .

La somma finale di tutte le penalità ottenute da ciascun concorrente viene moltiplicata per il coefficiente assegnato (Es.: anno produzione 1919 Coeff.: 1,19 Ipotesi penalità: 500 punti Punteggio: 500x1,19=595)

(Es.: anno produzione 1961 Coeff.: 1,61 Ipotesi penalità: 500 punti Punteggio: 500x1,61=805)

## 1.5 Prove Cronometrate

Il numero delle prove cronometrate **è normato dal precedente articolo 1.4.**  
~~deve essere:~~

<del>per percorsi</del>	<del>fino a 250 km.</del>	<del>min. 25</del>
<del>per percorsi</del>	<del>da 251 km. a 300 km.</del>	<del>min. 30</del>
<del>per percorsi</del>	<del>da 301 km. a 350 km.</del>	<del>min. 35</del>

~~di cui al massimo 1/5 (con arrotondamento per difetto) ubicate su circuiti provvisori, autodromi o kartodromi~~ **ed aree attrezzate.**

Le prove cronometrate di lunghezza inferiore a 300 metri su strada, circuiti provvisori, autodromi o kartodromi possono essere al massimo il **20%** (con arrotondamento per difetto) del numero totale delle prove previste.

**Non rientrano nel conteggio le prove di lunghezza inferiore a 300 metri precedute (concatenate) da prove di lunghezza superiore a mt. 2.000.**

~~Indipendentemente dalle tipologie di PC su indicate possono in aggiunta essere organizzate un massimo di 4 serie di PC su aree attrezzate.~~

~~Per ogni serie di PC possono essere effettuati un numero massimo di 6 rilevamenti. La lunghezza massima complessiva di ogni serie di PC è di 1 km e possono essere utilizzate per un massimo di quattro passaggi.~~

**Il numero massimo di prove cronometrate disputabili in ogni giornata di gara è di 65.**

## ART. 2 – VETTURE AMMESSE

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

- “vetture di produzione” (tipologia 1A - 2A - 3A della tabella ammissibilità vetture), ovvero equipaggiate esclusivamente con pneumatici omologati per la circolazione stradale; nella propria configurazione di origine, cioè quella prevista dal costruttore per un normale impiego stradale che può comportare anche gli accessori venduti all'epoca per abbellire o renderne più confortevole l'uso.
- “vetture da corsa” con storia sportiva documentata (tipologia 1B–2B-3B della tabella ammissibilità vetture) ovvero con le configurazioni previste dai Regolamenti Tecnici dei gruppi del periodo, ma soltanto per quegli specifici numeri di telaio per i quali possa essere fornita la prova certa che hanno corso con quella configurazione entro i limiti del periodo
- vetture da corsa senza storia sportiva ma con valore di testimonianza storica o sportiva (tipologia 1C–2C-3C della tabella ammissibilità vetture) ovvero con le configurazioni previste dai Regolamenti Tecnici dei gruppi del periodo, comprese le vetture che partendo da un modello di produzione originale, hanno replicato la



componente tecnica e/o quella estetica (livrea) delle vetture da corsa originali (per le quali possa essere fornita la prova certa che hanno corso con quella configurazione entro i limiti del periodo) appartenenti alle seguenti categorie: T Turismo di Serie, TC Turismo da Competizione, GT Gran Turismo di Serie, GTS Gran Turismo da Competizione, e limitatamente ai periodi C, D, E, le vetture BC Biposto Corsa con esclusione delle versioni furgoncino, camioncino (anche se omologate dalla FIA o utilizzate, nei loro Periodi, nelle gare di velocità e nei rally, e le Monoposto di qualsiasi Periodo.

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

A	costruite dalle origini al 1904
B	costruite dal1905 al 1918
C	costruite dal1919 al 1930
D	costruite dal1931 al 1946
E	costruite dal1947 al 1961
F	costruite dal1962 al 1965
G	costruite dal1966 al 1971
H	costruite dal1972 al 1976
I	costruite dal1977 al 1981
J1	costruite dal 1982 al 1985
J2	costruite dal 1986 al 1990

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

Le vetture ammesse sono così suddivise:

- 1° raggruppamento: Periodi di classificazione A,B,C (costruite dalle origini al 1930)
- 2° raggruppamento: Periodo di classificazione D (costruite dal 1931 al 1946)
- 3° raggruppamento: Periodo di classificazione E (costruite dal 1947 al 1961)
- 4° raggruppamento: Periodo di classificazione F (costruite dal 1962 al 1965)
- 5° raggruppamento: Periodo di classificazione G (costruite dal 1966 al 1971)
- 6° raggruppamento: Periodo di classificazione H (costruite dal 1972 al 1976)
- 7° raggruppamento: Periodo di classificazione I (costruite dal 1977 al 1981)
- 8° raggruppamento: Periodo di classificazione J1 (costruite dal 1982 al 1985)
- 9° raggruppamento: Periodo di classificazione J2 (costruite dal 1986 al 1990)

## ART. 3 – CONCORRENTI E CONDUTTORI AMMESSI

### 3.1 –Licenze ammesse

La licenza minima richiesta è “Nazionale Regolarità” in conformità all'appendice 1 al Regolamento Sportivo Nazionale 2018 – Licenze e Assicurazioni.

In riferimento all'articolo 8.2 – dell' Appendice 1 RSN si precisa:





Per le licenze giornaliere di Regolarità da rilasciare a Conduuttori stranieri maggiorenni iscritti alle gare e manifestazioni alle quali possono partecipare (Grandi Eventi e Superclassiche abilitate ) è richiesto il certificato medico non agonistico in caso di età inferiore a 75 anni ed agonistico in caso di età superiore.

### 3.2 – Abbigliamento

In conformità all'RSN.

## ART. 4 - TASSE DI ISCRIZIONE ALLE GARE

Vedi Allegato 1

### 4.1 Numero iscrizioni

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

In ogni caso ACISport si riserva di limitare il numero massimo di vetture ammesse sulla base di questi principi. In tutte le altre gare sono ammesse un numero massimo di 170 vetture.

### 4.2 Iscrizioni

Devono essere inviate dai concorrenti con le relative tasse entro e non oltre il termine di 3 giorni prima dell'inizio della gara **Ad esclusione dei Grandi eventi e delle Superclassiche, i moduli d'iscrizione devono prevedere, oltre ai dati personali dei conduuttori e della vettura, anche l'opzione di scelta relativa ai servizi facoltativi( es. Pranzi, cene, ospitalità, servizi aggiuntivi, ecc) e relativo costo.**

**In caso di mancata esposizione di tale opzione facoltativa, qualsiasi servizio aggiuntivo offerto è da ritenersi incluso nella Tassa d'iscrizione secondo quanto stabilito dall'art 4 TASSE DI ISCRIZIONE ALLE GARA.**

Nelle gare titolate **CIREAS e TROFEO NAZIONALE REGOLARITA'** i conduuttori Top Driver e Driver A indicati nei moduli di iscrizione non possono sostituirsi ad altri.

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

### 4.3 Regolamento

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

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



## ART. 5 - UFFICIALI DI GARA

Nelle gare titolate e alle gare definite “Grande Evento” e “Superclassica” l’Organizzatore deve designare gli Ufficiali di gara secondo le disposizioni del R.S.N in quanto applicabili, e un Addetto ai Rapporti con i concorrenti che abbia le seguenti funzioni:

- rispondere, il più dettagliatamente possibile, a tutte le domande o questioni poste dai concorrenti,
- dare ai concorrenti informazioni sul regolamento e sullo svolgimento della gara;
- evitare che vengano trasmesse al Collegio dei C.S./ Giudice Unico le richieste che possano trovare una soluzione nell’ambito del regolamento.

L’Addetto alle relazioni con i concorrenti deve essere titolare di una licenza di Commissario Sportivo o di altra licenza di Ufficiale di Gara e con comprovata conoscenza dei regolamenti. Il suo nominativo deve essere pubblicato nel regolamento di gara, così come le indicazioni necessarie per il suo riconoscimento. I concorrenti devono essere informati sui luoghi dove l’Addetto sarà reperibile. L’Addetto alle relazioni con i concorrenti può assistere alle riunioni del Collegio dei Commissari Sportivi/ Giudice Unico e deve essere presente, compatibilmente con gli orari di gara:

- durante le verifiche ante gara;
- in segreteria;
- alla partenza;
- in Direzione Gara
- durante lo svolgimento della gara;
- nei riordinamenti;
- all’arrivo.

Il Collegio dei Commissari Sportivi o il Giudice unico, è designato dal Presidente dell’ACI. Nelle gare titolate e nelle gare definite Grande Evento sarà designato anche un Commissario Tecnico competente nel settore auto storiche.

In caso di manifestazione di regolarità turistica al seguito di una regolarità classica il giudice unico designato svolge le sue funzioni per entrambi le manifestazioni .

L’Organizzatore deve designare inoltre commissari di Percorso in numero adeguato alle esigenze della manifestazione. Gli Organizzatori sono autorizzati ad avvalersi, ove necessario e in sostituzione o a integrazione dei Commissari di Percorso, di “Ausiliari di Percorso” da scegliere tra i Volontari della Protezione Civile e tra gli appartenenti alle Scuderie o ai Club di settore, previo breve corso finalizzato alla conoscenza delle semplici norme del settore regolarità.

Tutti gli Ufficiali di Gara, ad eccezione degli Ausiliari di Percorso, devono essere titolari di specifica licenza di Ufficiale di gara.

In tutte le gare non vige l’obbligo del Collegio dei Commissari Sportivi, ma potrà essere designato, in sostituzione, un Giudice Unico con le medesime modalità del Collegio dei Commissari Sportivi. Nelle gare non titolate, con esclusione di quelle definite “Grande Evento”, non vige l’obbligo della designazione dell’Addetto ai Rapporti con i concorrenti.

L’Organizzatore deve designare almeno un Commissario/Ausiliario di Percorso per ogni posto di rilevamento con compito:



- di regolare l'ingresso delle vetture, nelle prove cronometrate con partenza rilevata, ~~distanziandole tra loro da 20 a 30 secondi~~;
- di regolare il traffico e fare in modo che i concorrenti non vengano in alcun modo danneggiati.

Al termine dei passaggi ogni Commissario/Ausiliario di Percorso deve consegnare alla vettura scopa il proprio rapportino, anche se negativo, dei fatti accaduti.

I rilevamenti non presidiati da Commissari/Ausiliari di Percorso (testimoniati dalla mancanza di rapportino ritirato dalla vettura scopa), verranno annullati dal Collegio dei Commissari Sportivi/Giudice Unico.

## ART.6 VERIFICHE TECNICHE

Nelle gare titolate di regolarità auto storiche e nelle gare definite Grandi Eventi, Superclassica le verifiche tecniche post gara possono avvenire solo su richiesta del Collegio dei Commissari Sportivi o del Giudice Unico.

Gli organizzatori devono indicare nel Regolamento Particolare di gara l'officina dove verranno eventualmente effettuate le verifiche tecniche post gara.

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

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

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

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

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

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

Nelle gare dove sono previsti i coefficienti migliorativi, in base alla vetustà delle vetture, ogni tipo di irregolarità sarà punita con l'automatica perdita del coefficiente migliorativo,



e con il calcolo delle penalità considerando la vettura come costruita nel 1990 indipendentemente dall'effettivo anno di costruzione, oltre eventuali ulteriori penalizzazioni che andranno dall'ammonizione all'esclusione; in ogni caso l'esclusione potrà essere applicata solo in caso di modifiche sostanziali ai fini del risultato sportivo rispetto ai criteri di riferimento precedentemente indicati.

Non essendo previsto il regime di parco chiuso fine gara, le eventuali verifiche verranno comunicate al conduttore subito dopo il transito dal CO di arrivo. La vettura dovrà essere trasferita, sotto sorveglianza e nel minor tempo possibile, presso il luogo di verifica

### 6.1 – Controllo vetture e documenti ante gara

I concorrenti/conduttori iscritti devono presentarsi, negli orari e nelle località indicate nel regolamento particolare di gara, per l'espletamento delle seguenti formalità:

- identificazione del concorrente e del conduttore iscritto e dell'eventuale navigatore;
- controllo delle patenti di guida (conduttori) e delle licenze;
- identificazione della vettura iscritta mediante i documenti elencati di seguito;
- controllo della corrispondenza della vettura alla propria fiche ACI o di altro documento sportivo riconosciuto;

Con l'espletamento di controllo vetture e documenti gli organizzatori non rispondono della corrispondenza delle vetture alla normativa vigente per circolare su strada, né delle condizioni di manutenzione delle vetture; i concorrenti ed i conduttori rimangono perciò gli unici responsabili.

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

- fiche ACI- Regolarità Auto Storiche;
- HTP FIA (Historic Technical Passport FIA);
- HTP ACI (Historic Technical Passport ACI);
- Certificato d'iscrizione al Registro Club Aci Storico;
- Certificato di omologazione o d'identità ASI;
- Certificato d'iscrizione al Registro Storico Nazionale AAVS.

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

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

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

Le vetture con immatricolazione estera iscritte da equipaggi stranieri e sprovviste dei documenti elencati nel presente articolo, possono essere ammesse con una



dichiarazione di conformità alle norme sportive rilasciata dai concorrenti stessi agli Organizzatori e da questi controfirmata.

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

Le vetture con targa "prova" non sono ammesse.

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

L'organizzatore è tenuto a comunicare al Medico Federale Regionale, con un anticipo di almeno un mese rispetto alla data di effettuazione, le caratteristiche della manifestazione, con particolare riferimento a:

- tipologia del percorso e relative medie di velocità previste;
- presenza di presidi ospedalieri nella zona con relativi servizi attivi;
- copertura dell'area interessata da parte dei servizi di emergenza medica territoriale (118) anche in rapporto alla fascia oraria di svolgimento dell'evento.

È raccomandato ma non obbligatorio la compilazione della modulistica relativa al piano di emergenza sanitaria e la sua approvazione da parte del Medico Federale Regionale.

Sulla base di predetti elementi, il Medico Federale Regionale può consigliare la presenza di una o più unità mobile/i di soccorso completa/e di equipaggio per tutta la durata della manifestazione e, qualora ne dovesse ravvisare la necessità e per manifestazioni di particolare rilievo tipo "Grandi Eventi", Superclassica, provvedere alla nomina del Medico Capo e richiedere la compilazione del relativo piano di emergenza sanitario. Qualora non venisse designato alcun Medico Capo del servizio sanitario sarà compito del Direttore di Gara attivare, in caso di necessità, il servizio di emergenza medica territoriale (118).

## ART. 8 - SVOLGIMENTO DELLA MANIFESTAZIONE

### 8.1 Percorso

Il percorso di gara non può avere una lunghezza superiore a 350 km. per giornata di gara salvo deroghe che l'ACI si riserva di concedere in casi particolari ed eccezionali.

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

Il percorso non deve essere chiuso al traffico, salvo specifiche deroghe autorizzate dall'ACI o specifiche prescrizioni delle pubbliche amministrazioni competenti, deve essere descritto nella tabella delle distanze e dei tempi da allegare al regolamento particolare di gara (di cui fa parte integrante) e nel road-book (radar) e deve essere suddiviso in settori da percorrere in tempi stabiliti.

Al Regolamento Particolare di Gara devono essere allegate, inoltre, le mappe del percorso e le planimetrie delle prove cronometrate che si svolgono su aree attrezzate o circuiti permanenti.



Ogni settore, di lunghezza variabile, può essere costituito da un solo tratto di percorso in trasferimento, senza prove cronometrate o di media o con diversa tipologia, oppure comprendere, oltre ai tratti in trasferimento, anche una o più delle prove sopra elencate.

In caso di ostruzioni stradali o di altri casi di forza maggiore verificatisi prima della partenza della gara, il percorso può essere modificato oppure, per motivi di sicurezza, possono essere neutralizzati alcuni tratti dello stesso.

Una volta presa la partenza, gli equipaggi non possono invocare, per alcun motivo, casi di forza maggiore: eventuali ostacoli provocati da intemperie, ostruzioni o simili devono pertanto essere superati di pura iniziativa degli equipaggi stessi, ma sempre nel rispetto delle norme del codice della strada.

La tabella delle distanze e dei tempi e il road-book devono essere redatti in conformità ai modelli allegati in calce al presente RDS.

Il Road Book, delle gare con un percorso totale minore di 350 km, dovrà essere consegnato ad ogni equipaggio non prima di 90 minuti rispetto all'orario stabilito per la propria partenza.

## 8.2 Durata

Una gara può svolgersi su di uno o più giorni.

## 8.3 Medie orarie

Per ogni settore e per ogni prova deve essere indicata la velocità media di percorrenza.

a) Le medie necessarie al calcolo dei tempi di percorrenza di settore, devono essere stabilite dagli Organizzatori in funzione delle caratteristiche del percorso dei vari settori e devono rispettare i seguenti limiti:

- nei settori totalmente pianeggianti, la media non può superare i 50 km/h;
- nei settori con andamento altimetrico variabile per una lunghezza non superiore al 50% di quella dei settori stessi, la media non può superare i 40 km/h;
- nei settori che presentano tratti con andamento altimetrico variabile di lunghezza superiore al 50% di quella dei settori stessi, la media non può essere superiore a 35 km/h.

b) Le stesse disposizioni devono essere applicate per stabilire i tempi di percorrenza delle prove cronometrate, delle prove con tipologie diverse di effettuazione e le medie delle prove di media.

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

Qualora le medie previste di una o più prove cronometrate siano inferiori alla media prevista per il settore che le contiene, gli Organizzatori devono calcolare la media di percorrenza del tratto o dei tratti di settore non interessati da PC, sempre nel rispetto dei limiti su indicati.



Si sottolinea che gli Organizzatori sono tenuti a stabilire tempi e medie che, oltre essere contenuti nei limiti previsti dal presente articolo, siano adeguati alle caratteristiche del percorso e mantengano la gara nei limiti agonistici propri della regolarità.

Al riguardo sarà compito degli Organizzatori predisporre gli opportuni controlli sui comportamenti di guida dei conduttori, per contenere eventuali esuberanze.

ACISport può verificare la corrispondenza delle medie orarie necessarie al calcolo dei tempi di percorrenza, alle caratteristiche del percorso.

La mancata corrispondenza comporterà l'adozione di provvedimenti disciplinari.

#### 8.4 – Annullato

#### 8.5 – Tabella di marcia

Gli Organizzatori devono predisporre una tabella di marcia, conforme ai modelli allegati in calce al presente regolamento di settore senza inserire altre informazioni, da consegnare a ogni equipaggio in sede di partenza. Nella tabella di marcia devono essere indicati:

il numero di gara;  
il cognome e il nome del conduttore e, se previsto, del navigatore; la marca e il modello della vettura;

l'ubicazione dei controlli di partenza, di arrivo e lungo il percorso; l'orario di partenza dell'equipaggio;

i tempi previsti per percorrere ogni singolo settore; l'ubicazione degli eventuali controlli a timbro.

La tabella di marcia deve essere presentata a ogni controllo orario per il rilevamento e l'annotazione dell'ora di passaggio.

Gli orari indicati nella tabella di marcia hanno valore ufficiale e sono quindi gli unici a fare testo.

Ogni equipaggio è responsabile della propria tabella di marcia. In particolare spetta a loro presentarla ai cronometristi addetti ai controlli e verificare che la registrazione dei tempi sia fatta correttamente. La presenza sulla tabella di marcia di correzioni e cancellature non convalidate da un Ufficiale di Gara deve comportare l'esclusione dalla gara o dalla classifica.

La tabella di marcia deve essere consegnata agli Ufficiali di Gara addetti al controllo di arrivo della gara. La mancata consegna deve comportare l'esclusione dalla classifica.

#### 8.6 – Elenco conduttori prioritari

ACISport stabilisce anno per anno in base alle classifiche delle gare titolate **(regolarità classica autostoriche)** dell'anno precedente, un elenco di conduttori prioritari suddiviso in più livelli per la definizione degli ordini di partenza.



L'elenco conduttori prioritari è stabilito considerando per ogni conduttore, la media delle penalità di ogni gara a cui il conduttore abbia preso il via. (somma penalità totali PC/numero prove cronometrate disputate al netto degli scarti).

Qualora un concorrente abbandoni la gara dopo aver effettuato almeno il 50% delle prove previste dalla tabella tempi e distanze (con arrotondamento per eccesso) si procederà comunque al calcolo della media, sulle prove regolarmente disputate dal concorrente.

Ai soli fini del calcolo della media gara, dalla somma delle penalità e dal numero di prove cronometrate andranno scartate le prove con un errore superiore a 299 penalità.

L'elenco conduttori prioritari è aggiornato nel corso dell'anno. La nuova media viene calcolata sommando alla media riportata nell'elenco iniziale dell'anno la media di ogni gara disputata dal conduttore, tra quelle valide ai fini della classificazione, diviso il numero di gare+uno (media iniziale).

Al termine della stagione la media dei tre migliori risultati ottenuti indicherà la media iniziale dell'anno successivo.

**Ad eccezione dei conduttori classificati al 1° e 2° livello (Top, A) dell'elenco iniziale di stagione dei conduttori prioritari, per tutti gli altri livelli e per i conduttori NC sono ritenute valide, ai fini della classificazione anche le gare inserite nel Trofeo Nazionale Regolarità con la stessa modalità di calcolo.**

Per poter ottenere l'inserimento nell'elenco piloti prioritari ogni conduttore **al 1° e 2° livello (Top, A) dell'elenco iniziale di stagione** dovrà classificarsi in almeno tre gare con validità per il Campionato Italiano Regolarità Autostoriche (CIREAS). **Per poter ottenere l'inserimento nell'elenco piloti prioritari ogni conduttore non classificato, o appartenente a tutti gli altri livelli (B,C,D), dovrà classificarsi in almeno tre gare con validità CIREAS o con validità TROFEO NAZIONALE REGOLARITA' (ad esempio: 3 gare CIREAS o 3 gare TNR o 3 gare tra CIREAS e TNR).**

Fino a quel momento il conduttore risulterà Conduttore "Non Classificato.

I conduttori che non si saranno classificati in almeno tre gare, con le modalità sopra esposte, nell'anno in corso saranno depennati dall'elenco;

ACISport si riserva di reinserire d'ufficio conduttori Top Driver e driver A con l'inserimento nell'ultima posizione del livello di ultima classificazione.

**I primi tre classificati nelle classifiche finali del Campionato Italiano Conduttori ed ai vincitori dei titoli italiani di Categoria e delle Coppe Dame e Under 30, entreranno di diritto nell'Elenco Conduttori Prioritari di 1° Livello (TopDriver) per le due stagioni successive. Durante le stagioni in cui sarà valida tale priorità la media personale sarà comunque aggiornata a seguito di eventuali gare titolate disputate dal conduttore. Tale aggiornamento terrà conto delle variazioni sia positive che negative mantenendo comunque il valore minimo di 5,00. L'elenco iniziale della terza stagione, salvo ulteriori priorità ottenute, verrà calcolata con le medie della seconda stagione. Qualora il conduttore non avesse disputato (ed ottenuto la**





**classificazione) alcuna gara titolata nella seconda stagione, non figurerà nell'elenco iniziale conduttori prioritari della stagione successiva (NC).**

Ai primi tre conduttori classificati nelle classifiche finali del Trofeo Nazionale Regolarità ed alla vincitrice della Coppa delle Dame sarà assegnata la priorità di primo livello (Top DRIVER) per l'anno successivo.

Al primo conduttore classificato nelle classifiche finali del Trofeo Nazionale Regolarità di ogni livello sarà assegnata la priorità di livello superiore (rispetto a quella iniziale) per l'anno successivo.

Nelle gare CIREAS e nelle gare valide per il TROFEO NAZIONALE REGOLARITA', in base alla classifica generale assoluta, per tutti i conduttori regolarmente classificati, dovrà essere compilata a cura della Direzione Gara un Elenco Alfabetico che indichi la media/gara ottenuta da ciascun concorrente (utilizzando il metodo di calcolo previsto dal presente articolo ) che sarà vistata dai CC.SS.

Tale documento dovrà essere inviato ad Acisport nelle 48 ore successive dal termine della gara.

### 8.7 Conduttori Top Driver Priorità

I conduttori Top Driver saranno suddivisi nei seguenti cinque livelli:

1° livello: Top Driver i conduttori con una media delle penalità da 00,00 a 05,00 centesimi;

2° livello: Driver A i conduttori con una media delle penalità da 05,01 a 10,00 centesimi;

3° livello: Driver B i conduttori con una media delle penalità da 10,01 a 20,00 centesimi;

4° livello: Driver C i conduttori con una media delle penalità da 20,01 a 40,00 centesimi;

5° livello: Driver D i conduttori con una media delle penalità oltre 40,00 centesimi.

Gli ordini di partenza devono essere stabiliti sulla base dei cinque livelli di priorità, assegnando i primi numeri ai conduttori appartenenti al 1° livello e successivamente, nell'ordine, al 2°, 3°, 4° e 5° livello. L'ordine di partenza all'interno di ciascun livello è stabilito dagli Organizzatori secondo l'anzianità della vettura con priorità per le vetture più anziane.

I conduttori non prioritari devono partire dopo quelli del 5° livello sempre secondo l'anzianità della vettura.

~~In tutte le gare è obbligatorio prevedere delle classifiche speciali Top Driver, con premi almeno fino al 3° classificato, riservate ai conduttori prioritari del 1, 2°, 3° e 4° 5° livello.~~

~~Le classifiche speciali, che non danno luogo ad assegnazione del punteggio per il Campionato e le Coppe, potranno essere redatte, in eventuale aggiunta a quelle obbligatorie, previste dall'articolo 3 Allegato 2 (13 allegato 1), utilizzando che per ogni conduttore il seguente metodo:~~

- ~~• moltiplicazione della media delle penalità per il numero delle Prove Cronometrate della gara in questione per determinare l'abbuono di gara;~~
- ~~• sottrazione dell'abbuono di gara dalle penalità conteggiate.~~



~~Le classifiche così redatte indicheranno i conduttori che avranno maggiormente migliorato la propria prestazione rispetto alla personale media di errore (media delle penalità).~~

## 8.8 Iscrizioni

Valgono le disposizioni previste dal presente Titolo art.4

## 8.9 Partenze

Per gli ordini di partenza si rinvia al precedente art.8.7.

Le partenze devono essere date isolatamente, con vettura ferma e motore in moto, con i seguenti preavvisi alla voce: mancano 30", mancano 15", mancano 10", VIA!

Gli ultimi 5" devono essere scanditi uno per uno.

Un conduttore, già pronto agli ordini dello starter, può non essere pronto a partire; la partenza gli potrà essere consentita anche a spinta (sotto il controllo degli Ufficiali di Gara) nel tempo massimo di 20". Superato tale ritardo, il conduttore non può più partire e deve essere considerato ritirato.

## 8.10 Apripista

E' fatto obbligo agli Organizzatori di far precedere lungo tutto il percorso, con un anticipo non superiore a 2 minuti primi, le vetture di gara da una vettura "apripista test crono", contrassegnata con un numero come se la vettura test crono fosse l'ultimo degli iscritti. I cronometristi sono tenuti a rilevare gli orari di transito di questa vettura e a trasmetterli, insieme agli orari di transito delle vetture in gara. Oltre alla vettura apripista test crono gli Organizzatori possono utilizzare un massimo di quattro vetture apripista. Tutte le vetture apripista devono avere a bordo almeno un titolare di licenza ACI in corso di validità.

## 8.11 Riordinamenti

Sono facoltativi.

## 8.12 Tempo Massimo

Un equipaggio deve essere considerato fuori tempo massimo e quindi escluso dalla gara:

- se transita a un controllo orario con un ritardo pari o superiore a 15';
- se accumula ritardi a più controlli orari complessivamente superiori a 30' per ogni giornata di gara.

Gli Organizzatori hanno la facoltà di aumentare i valori di cui sopra.

Ai fini del computo del ritardo devono essere presi in considerazione soltanto i minuti primi, con esclusione delle frazioni di minuto primo.

Per le altre disposizioni in materia di fuori tempo massimo si rinvia alle analoghe disposizioni con-tenute nella RDS Rally auto moderne.



### 8.13 Controlli a Timbro

I Controlli a Timbro (CT) hanno lo scopo di controllare lo scrupoloso rispetto del percorso stabilito.

La tabella delle distanze e dei tempi e la tabella di marcia possono indicare l'ora di apertura dei CT.

I conducenti devono fermare le vetture per far apporre sulla tabella di marcia, nell'apposito spazio, il timbro di controllo o il "visto passare" la cui mancanza deve comportare l'esclusione dalla classifica. Tutti i CT devono essere opportunamente segnalati con le modalità e con i cartelli conformi ai modelli allegati in calce alla presente norma supplementare.

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

### 8.14 Controlli Orari

I Controlli Orari (CO) hanno lo scopo di delimitare i settori in cui è suddiviso il percorso della gara per regolare lo svolgimento della stessa e per far rispettare la velocità media prevista. Devono essere ubicati oltre che alla partenza e all'arrivo di ogni tappa, almeno ogni **80** km di percorso.

I rilevamenti devono essere effettuati al minuto intero (es.: per l'ora di transito 14.01 sarà possibile transitare senza penalità dalle 14.01.00 alle 14.01.59).

Gli scarti rispetto ai tempi teorici imposti concorrono a determinare la classifica.

Il ritardo e l'anticipo ad un CO non devono essere recuperati nei CO successivi.

Gli equipaggi devono lasciare libera al transito la "zona di rilevamento" nella quale sono autorizzati ad entrare, a bordo della propria vettura, nel minuto precedente a quello teorico di transito ed a sostare solamente per il tempo strettamente necessario per la registrazione dell'ora di transito. Al momento del rilevamento del tempo, la vettura deve trovarsi all'interno della zona di rilevamento.

Se la vettura non si trova all'interno della zona di rilevamento, l'equipaggio deve essere escluso, anche con provvedimento successivo.

Durante le operazioni di rilevamento solo un componente dell'equipaggio può non essere a bordo della vettura.

Il tempo impiegato nell'operazione di rilevamento non è in alcun modo neutralizzato.

Il rilevamento è preso nel momento in cui un componente dell'equipaggio consegna la tabella di marcia ai cronometristi.

Nel caso che più vetture transitino al CO nello stesso minuto, il cronometrista deve annotare sulle tabelle di marcia un'ora d'inizio del settore successivo diversa per ogni vettura, dando la precedenza nelle operazioni di rilevamento all'equipaggio con il minor ritardo rispetto all'ora teorica di transito.

I CO possono essere effettuati:

- a) con l'annotazione dell'ora di transito che di norma coincide con l'ora di inizio del settore successivo (ved. tabella di marcia tipo A);

- b) con l'annotazione dell'ora di transito e dell'ora d'inizio del settore successivo, confermata o variata dal cronometrista addetto alla postazione di inizio del settore successivo. (ved. tabella di marcia tipo B).

Tutti i CO devono essere opportunamente segnalati con le modalità e con i cartelli conformi ai modelli allegati in calce alla presente norma supplementare.

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

Nelle gare definite Grande Evento in presenza di un alto numero di iscritti possono transitare nello stesso minuto, con le medesime modalità su previste, un massimo di due vetture.

**In tutte le altre gare, solo in presenza di un numero superiore a 150 vetture ammesse alla partenza o in presenza di nr 2 cronometristi e nr. 2 commissari di percorso per ogni rilevamento (PC e C.O.), possono transitare nello stesso minuto, con le medesime modalità su previste, un massimo di due vetture.**

**In tutti i casi** il transito di un numero maggiore (**superiore a due**) di vetture nello stesso minuto dovrà essere specificatamente autorizzato da ACISport.

### 8.15 Prove Cronometrate

Sono denominate Prove Cronometrate (PC) i tratti cronometrati di percorso, compresi tra due rilevamenti inseriti in un settore. I rilevamenti devono essere effettuati al 1/100 di secondo senza alcuna tolleranza. Gli scarti rispetto ai tempi imposti concorrono, come gli scarti rilevati ai CO, a determinare la classifica.

Le PC devono essere effettuate con partenza rilevata (a ingresso libero); sarà facoltà del conduttore scegliere liberamente l'ora di inizio della PC comunque entro 5 secondi circa dal "via libera" dell'Ufficiale di Gara addetto o del Cronometrista;

**Nelle prove ad "ingresso libero" l'Ufficiale di Gara addetto o il Cronometrista dovrà dare il segnale di "via libera" mantenendo, come minimo, l'intervallo temporale previsto per il transito ai C.O. e stabilito dall'ORDINE DI PARTENZA.**

Possono essere previste più PC consecutive (concatenate), dove l'ora di passaggio al rilevamento finale della precedente PC, costituisce l'ora di inizio della PC seguente, e così via.

Non possono essere effettuate Prove cronometrate (PC) all'interno di altre Prove Cronometrate (PC).

Le prove cronometrate di lunghezza fino a 150 mt, dovranno avere una velocità media di percorrenza pari od inferiore ai 28 km/h.

Le prove dovranno avere una lunghezza minima di mt. 40.

Le prove cronometrate dovranno avere un tempo di percorrenza minimo di 7"



Per le PC ubicate in aree attrezzate o in circuiti provvisori, autodromo, kartodromi è necessario allegare una planimetria esplicativa.

Tutte le PC devono essere opportunamente segnalate sia all'inizio che alla fine, con le modalità e con i cartelli conformi ai modelli allegati in calce alla presente norma supplementare.

Nel tratto di percorso compreso tra il cartello giallo di inizio e il cartello beige di fine zona rilevamento è vietato l'arresto (fermo vettura), la sosta dell'autovettura e l'apertura delle portiere. Le vetture che dovessero fermarsi per guasto nella zona rilevamento, devono essere immediatamente rimosse secondo le indicazioni degli Ufficiali di Gara, pena l'esclusione. È altresì vietato l'accesso non autorizzato dei conduttori e dei navigatori.

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

La partenza di una PC deve essere ubicata ad un minimo di 150mt di distanza rispetto al C.O. precedente.

Negli ultimi 30 km del percorso non si possono effettuare PC. È permessa l'effettuazione di PC (in aggiunta rispetto a quelle previste) i cui risultati non entreranno nella classifica generale ma in apposita classifica a stralcio (ad esempio Trofei speciali, Memorial, ecc).

### 8.16 Prove di Media

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

L'inizio della PM non deve coincidere con una postazione di inizio o di fine PC, le relative modalità di partenza devono essere comunicate ai concorrenti. Il road-book deve indicare anche il luogo che costituisce il limite massimo teorico di fine della PM. Nel settore compreso tra l'inizio e la fine PM, la media è rilevata in uno o più punti non conosciuto/i dal conduttore.

Lungo il percorso compreso tra l'inizio e fine prova, la media sarà rilevata in punti non conosciuti dal conduttore.

Il tempo di uscita verrà rilevato al secondo. Il numero totale dei rilevamenti e la media da rispettare saranno riportati sulla Tabella Tempi e Distanze e sulla Tabella di Marcia.

Il road book riporterà il limite massimo teorico di fine PM. Le penalità della singola PM, saranno determinate dalla somma dei secondi in anticipo o in ritardo acquisiti dal concorrente in ogni rilevamento previsto nella PM (1"= 1 penalità).

Il rilevamento segreto non potrà essere collocato nei primi 500 m della Prova.

Il percorso della prova di media dovrà essere costituito da tratti di strada aventi sempre "diritto di precedenza" per la vettura in gara.

L'orario di partenza di una Prova di Media (PM) e di transito ai controlli orari (CO) dovranno sempre essere annotati sulla tabella di marcia a disposizione dell'equipaggio da parte del cronometrista addetto alla postazione, anche in presenza di un sistema automatico di rilevamento del tempo.

In tutti i casi in cui è previsto il transito di un numero di vetture superiore a due nello stesso minuto (Art. 8.14 RDS Regolarità), i rilevamenti delle partenze delle prove di media (P.M.) potranno essere effettuati a mezzo di pressostato collegato all'apparecchio scrivente, senza annotazione sulla Tabella di Marcia. L'Ufficiale di Gara addetto o il Cronometrista



dovrà dare il segnale di “via libera” mantenendo, come minimo, un intervallo di almeno 20” tra un concorrente e l’altro.

Per ogni prova di media dovranno essere effettuati minimo 2 e massimo 5 rilevamenti.

Gli organizzatori devono comunicare il numero dei rilevamenti previsti per ogni prova di media (comunque massimo 5). ~~Gli organizzatori devono comunicare le medie da rispettare nella tabella distanze e tempi e nel corso della gara presso la postazione di inizio prova di media.~~

~~Gli organizzatori devono comunicare il numero dei rilevamenti previsti per ogni prova di media (comunque massimo 5). Gli organizzatori devono comunicare le medie da rispettare nella tabella distanze e tempi.~~

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

**Tale tratto di strada dovrà essere il più vicino possibile all’area destinata alle verifiche pre gara.**

**L’Organizzatore è tenuto ad indicare nel road-book il tipo di strumento utilizzato per la stesura della “base misurata” e per il posizionamento dei rilevamenti segreti (marca,modello, ecc). Tale strumento non può essere di tipo GPS/SATELLITARE.**

### 8.17 Prove con Diversa Tipologia (facoltative)

Sono denominate prove con diversa tipologia (PD) quei tratti di percorso, inseriti in un settore nei quali l’organizzatore può stabilire, con l’autorizzazione dell’ACI modalità di effettuazione e di penalizzazione differenti da quelle precedentemente descritte. Le PD devono essere descritte nel RP di gara. In tali prove devono essere tuttavia sempre rispettate le medie orarie in funzione delle caratteristiche del percorso e comunque mai superiori ai 50 Km/ora.

### 8.18 Cronometraggio

#### a) Sincronizzazione

L’ora ufficiale di gara è quella della stazione di DCF 77 di Francoforte (ora europea) o quella UTC (Coordinated Universal Time) fornita dal sistema GPS (Global Positioning System) indicata sull’orologio radiocontrollato posto alla partenza di ogni tappa. Il tipo di ora prescelta (DCF 77 o UTC) deve essere indicata sul Regolamento Particolare di Gara. Tutti gli apparecchi di rilevamento dell’organizzazione devono essere sincronizzati con un sincronizzatore acceso non prima di quattro ore dallo start del primo cronometro sul percorso di gara, collegato su una linea “N.A.” (Normalmente Aperta), con l’ora ufficiale di gara non prima di un’ora dal passaggio della prima vettura. Subito dopo il passaggio dell’ultima vettura ogni apparecchio di rilevamento dell’organizzazione deve essere verificato con un sincronizzatore collegato su una linea N.A.; se la staratura di un apparecchio di rilevamento dell’organizzazione rispetto all’ora ufficiale di gara dovesse essere maggiore di + o - 5 centesimi, il rilevamento interessato deve essere annullato. La staratura può essere verificata in alternativa con un’analisi statistica effettuata confrontando i tempi rilevati alle 20 vetture meglio

classificate, su un campione omogeneo pari almeno al 30% dei loro rilevamenti, giudicando le postazioni disallineate quando almeno 15 vetture delle 20 considerate hanno un errore di + o - 30 centesimi. Quando gli apparati di rilevamento dell'organizzazione sono utilizzati per un tempo superiore a quattro ore, si deve eseguire una loro nuova sincronizzazione.

#### b) Rilevamento dei tempi

Tutti i rilevamenti al 1/100 di secondo devono essere effettuati automaticamente con apparecchiature scriventi e con pressostati nel momento in cui la vettura transita con la ruota anteriore sul pressostato. I pressostati devono essere installati perpendicolarmente alla sede stradale, la posizione del rilevamento deve essere indicata con una linea tracciata perpendicolarmente lungo tutta la sede stradale e coincidente con il pressostato alla cui estremità dovranno essere posizionati due coni verticali di segnalazione.

Nelle PC che si svolgono su strade a doppio senso di marcia, il lato sinistro dei 10 metri che precedono e dei 10 metri che seguono il punto di rilevamento andrà delimitato attraverso il posizionamento di almeno nr. 5 birilli o coni marcatori. Al fine di identificare eventuali anomalie del trasduttore (pressostato o cellula) che causino errori di rilevamento, al rilevamento automatico del transito deve essere associato un secondo rilevamento di controllo che può essere effettuato utilizzando una seconda porta dello stesso strumento impostata senza ritardo, che permetta di rilevare i passaggi di entrambi gli assi del veicolo. Il rilevamento verrà considerato valido quando sono identificabili i passaggi di entrambi gli assi; la mancanza della seconda battuta rende incerto il rilevamento. I Commissari Sportivi, su richiesta di verifica del concorrente, effettuate le opportune verifiche, devono attribuire al rilevamento incerto la media delle penalità con le modalità sotto indicate alla lettera e). Il rilevamento di controllo può anche essere effettuato con un secondo cronometro scrivente della stessa classe di precisione del cronometro utilizzato per il rilevamento automatico sempre sincronizzato con le modalità indicate nell' punto a).

In talune gare l'ACI può autorizzare che l'identificazione di eventuali anomalie del trasduttore possa avvenire anche con sistemi automatici. Solo in caso di fondo stradale non idoneo o di condizioni climatiche particolari, su richiesta del Direttore del servizio di cronometraggio, il Direttore di Gara può autorizzare l'uso di fotocellule, che devono essere installate ad un'altezza massima di 10 cm. dalla quota più elevata della sede stradale; in tale caso la posizione del rilevamento deve essere indicata con una linea tracciata perpendicolarmente lungo tutta la sede stradale e coincidente con il fascio della fotocellula. **Tale linea deve essere presente durante il transito di tutti i concorrenti, in caso contrario la prova andrà annullata.**

La zona di rilevamento deve essere delimitata in modo da impedire l'accesso e la visione dei tempi rilevati alle persone non autorizzate. **Le postazioni di cronometraggio devono essere posizionate in luoghi che consentano un sufficiente agio operativo a livello di spazio fuori carreggiata.**

I tempi rilevati possono essere comunicati esclusivamente agli ufficiali di gara in servizio o a persone specificatamente indicate dal Direttore di Gara. I rilevamenti al minuto possono essere effettuati anche manualmente.

Se in una P.C. almeno il 50% dei conduttori classificati come Top driver, Driver A, B e C accusano ritardi superiori a 1" rispetto al tempo imposto, la P.C. deve essere annullata.



L'impossibilità di transito ad un qualsiasi rilevamento nel tempo previsto, limitatamente ad un massimo del 20% delle vetture, per cause indipendenti dalla loro volontà, deve essere certificata dall'Ufficiale di Gara o dal cronometrista responsabile del controllo addetto alla postazione; al termine della gara i Commissari Sportivi, constatata l'effettiva impossibilità di

transito, a loro insindacabile giudizio, possono attribuire ad ogni vettura interessata la media con le modalità sotto indicate alla (lettera e).

In caso di impossibilità di transito per una percentuale superiore di vetture il rilevamento deve essere annullato.

In caso di mancato o cattivo funzionamento in un qualsiasi rilevamento delle apparecchiature dei cronometristi, limitatamente ad un massimo del 20% delle vetture, i Commissari Sportivi devono attribuire ad ogni vettura interessata la media con le modalità sotto indicate alla lettera e).

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

L'organizzatore dovrà mettere a disposizione del responsabile del servizio cronometraggio sia la tt&d sia il road book affinché possa comunicare di averne preso visione e ritenere il loro contenuto consono al servizio di cronometraggio, con particolare attenzione a:

- in caso di ripetizione dei rilevamenti la tabella tempi/distanze deve presentare un intervallo minimo di 30 minuti primi tra la coda e la testa della gara;

- le postazioni di cronometraggio devono essere posizionate in luoghi che consentano un sufficiente agio operativo a livello di spazio fuori carreggiata;

- in tutti i rilevamenti la carreggiata, sia senso unico sia doppio senso di circolazione, deve consentire il posizionamento del pressostato per una lunghezza non inferiore a 3,00 mt (larghezza netta di passaggio) oltre agli spazi dedicati ai cartelli di segnalazione ed alla postazione di cronometraggio;

In merito al numero di pressostati/fotocellule collegabili ad un unico strumento cronometrico si precisa quanto segue:

- In tutte le gare di regolarità turistica, con utilizzo di pressostati, sono ammessi massimo 5 rilevamenti collegati ad un unico strumento cronometrico;

- In tutte le gare di regolarità classica, superclasica, grande evento, con utilizzo di pressostati, sono ammessi massimo 2 rilevamenti collegati ad un unico cronometro, purché i pressostati abbiano una distanza tra loro non superiore a 100 metri. Nel caso in cui i due pressostati non fossero "a vista" è obbligatoria la presenza di un commissario di percorso aggiuntivo rispetto ai 2 previsti;

- In caso di utilizzo di fotocellule i rilevamenti devono essere singoli, non sono ammesse due o più fotocellule collegate ad un unico cronometro.



Tutte le buste contenenti i cronologici e le bande originali relativi ai CO e alle PC devono contenere un riepilogo, stilato e firmato dai cronometristi preposti al CO o alla PC, indicante:

- la sincronizzazione iniziale eseguita con un sincronizzatore collegato su una linea "N.A.";
- il numero di vetture transitate, con l'eventuale indicazione specifica delle vetture alle quali i tempi non sono stati rilevati in modo automatico;
- la verifica di sincronizzazione finale eseguita con un sincronizzatore collegato su una linea "N.A.";
  
- ogni altra osservazione utile all'interpretazione delle bande originali allegate che non devono mai presentate correzioni o cancellazioni che rendono illeggibile la stampa originale; in caso di ambiguità nella determinazione del rilevamento di tempo di una vettura, si deve attribuire alla stessa il rilevamento più favorevole.

È fatto obbligo agli organizzatori di esporre copia dei cronologici di ogni PC, PM, PD e CO e di aver a disposizione i cronologici e le bande originali degli apparecchi di rilevamento. In caso di reclamo formale fa fede la banda originale.

d) Verifica dei tempi ufficiosi

Per scoprire e risolvere possibili inesattezze dovute a involontari errori di trascrizione, trasmissione o elaborazione, tutti i tempi ufficiosi delle prove devono essere esposti presso la sede indicata nel regolamento particolare di gara a mano a mano che pervengono al centro classifiche.

Nelle gare titolate (CIGE, CIREAS, TNR), limitatamente ai conduttori prioritari, prima dell'esposizione della classifica provvisoria dovranno essere verificati d'ufficio i tempi relativi alle prove aventi penalità superiori a quelle indicate qui di seguito:

TOP DRIVER e DRIVER A: 25 penalità

DRIVER B: 35 penalità

DRIVER C: 45 penalità

DRIVER D: 55 penalità

Al termine di tale verifica e contemporaneamente all'esposizione della classifica provvisoria (frutto di tale verifica), andrà esposto anche un documento riepilogativo delle verifiche svolte con relativo esito e motivazione (secondo la tabella allegata al successivo punto f)

Tale documento sarà sottoscritto dal direttore di gara e dal responsabile del cronometraggio.

Gli equipaggi, presa visione di tali tempi, hanno a disposizione 15' dall'ora di esposizione delle **DOCUMENTO RIEPILOGATIVO di cui sopra** o dalla propria ora di arrivo, per avanzare, esclusivamente al Direttore di Gara o, se previsto, al Responsabile dei rapporti con i concorrenti, per iscritto, le richieste di controllo di un numero massimo di 1 rilevamento.

Tale procedura è comunque consigliata in tutte le gare.



Nelle gare di più giorni gli equipaggi possono avanzare con le medesime modalità su indicate, ma esclusivamente al Responsabile dei rapporti con i concorrenti, il controllo di un numero massimo di 1 rilevamento per giorno esclusivamente al termine di ogni giorno.

Non sono quindi accettate a fine gara richieste di verifica tempi relative a giornate precedenti.

**In presenza di un rapporto scritto, redatto dal commissario di percorso/responsabile cronometraggio, che segnali l'avvenuto ostacolo di un concorrente durante il transito ad un rilevamento, il direttore di gara potrà assegnare una media delle penalizzazioni. In mancanza di tale rapporto scritto non potrà essere assegnata alcuna media per ostacolo.**

Il Direttore di Gara, utilizzando la documentazione ufficiale in suo possesso, prenderà le decisioni che riterrà opportune e procederà all'esposizione delle classifiche.

Dopo l'esposizione delle classifiche contro le classifiche sono ammessi soltanto i reclami formali da presentare nei modi e nei termini indicati nel R.S.N.

Il Direttore di Gara può segnalare ai Commissari Sportivi eventuali richieste di verifica tempi giudicate pretestuose o non motivate.

e) **Calcolo della Media**

In tutti i casi previsti in cui si renda necessario l'utilizzo della media delle penalizzazioni, la stessa verrà calcolata come segue:

Verranno preliminarmente escluse dal calcolo tutte le prove oggetto di contestazione per problemi di cronometraggio o impedimenti al transito certificati da rapporti di Ufficiali di Gara ed autorizzati dal Collegio/ Giudice Unico, verranno ulteriormente escluse dal calcolo la migliore e la peggiore prova. La somma delle penalità delle rimanenti prove regolarmente disputate andrà divisa per il numero delle prove stesse, il risultato dovrà essere arrotondato all'unità più vicina per determinare il valore della media da attribuire al Conducente.

In caso di manifestazioni che si disputano su più giornate, qualora il numero di prove previsto per ogni giornata di gara sia superiore a 15, il calcolo della media andrà fatto a fine giornata con riferimento alle prove della giornata stessa, diversamente le prove disputate in quella giornata saranno cumulate per il calcolo della media con quelle della giornata successiva.

Nel caso l'ultima giornata preveda un numero di prove inferiore a 15, il calcolo delle eventuali medie da attribuire nel corso dell'ultima giornata terrà conto di tutte le prove disputate anche nei giorni precedenti, in caso di cumulabilità come previsto dal comma precedente, escludendo dal calcolo gli effetti di eventuali altre medie già attribuite, scartando sempre e solo la migliore e peggiore prova oltre a quelle oggetto di contestazione tenendo però valide ai fini della classifica le medie già attribuite.

f) **Pubblicazione esiti verifica tempi**



Tutti gli esiti delle “Verifiche tempi” (d’ufficio e richieste dai concorrenti), come stabilito al punto d), dovranno essere esposti all’albo di gara, contemporaneamente all’esposizione della Classifica Provvisoria.

Il documento esposto, riepilogativo, dovrà contenere una tabella con i seguenti dati (vedi fac simile allegato):

1. nr. progressivo richiesta;
  2. orario di presentazione;
  3. numero di gara;
  4. Equipaggio (nome e cognome del primo e secondo conduttore);
  5. nr. prova oggetto della verifica;
  6. motivo della verifica (Rilevamento del tempo o Impedimento)
  7. Esito della verifica = provvedimento adottato con il seguente schema:
- **tempo conforme** = tempo confermato
  - **tempo non conforme** = assegnata media
  - **errata assegnazione tempo** = corretto tempo
  - **impedimento con rapporto commissario di percorso/responsabile cronometraggio**= assegnata media
  - **impedimento senza rapporto commissario di percorso/responsabile cronometraggio**= richiesta respinta

## **ALLEGATO ART. 8.18**

### *CRONOMETRAGGIO– DOCUMENTO RIEPILOGATIVO ESITO VERIFICHE TEMPI EFFETTUATE DALLA DIREZIONE GARA (FAC SIMILE)*

Nr Progressivo Richiesta	Orario di Presentazione	Numero di Gara	Equipaggio	PC	Motivo della verifica	Esito della Verifica	Provvedimento adottato
1	16:01	3	xxx - xxx	43	Impedimento	Rapporto commissario	Assegnata Media
2	16:12	22	xxx - xxx	5	Rilevamento del tempo	Tempo conforme	Tempo Confermato
3	16:15	38	xxx - xxx	55	Rilevamento del tempo	tempo non conforme	Assegnata Media
4	16:20	45	xxx - xxx	23	Rilevamento del tempo	errata assegnazione tempo	corretto tempo
5	16:25	6	xxx - xxx	60	Impedimento	Nessun rapporto commissario	Tempo Confermato
6	16:28	78	xxx - xxx	93	Impedimento	Rapporto cronometrista	Assegnata Media

## 8.19 Cronometri degli Equipaggi – Sincronizzazione

L'utilizzo dei cronometri da parte degli equipaggi non è soggetto ad alcuna limitazione.

Gli equipaggi possono effettuare la sincronizzazione dei loro cronometri, esclusivamente sull'orologio posto alla partenza di ogni tappa ma senza collegarsi allo stesso; nelle PC e nei CO il tratto di percorso compreso tra il cartello giallo di inizio e il cartello beige di fine zona rilevamento, può essere percorso solamente a bordo delle rispettive vetture; al riguardo ogni area retrostante la postazione di cronometraggio deve essere opportunamente delimitata e protetta.

## 8.20 Penalizzazioni

### a) **Controlli Orari**

per ogni minuto o frazione di anticipo		100 penalità
per ogni minuto o frazione di ritardo	100 penalità (con un massimo di 300)	
per ritardo oltre il tempo massimo		esclusione

### b) **Prove Cronometrate**

per ogni 1/100 di secondo di anticipo o di ritardo	1 penalità (con un massimo di 300)	
--	------------------------------------	--

### c) **Prove di media**

per ogni minuto secondo di anticipo o di ritardo	1 penalità (con un massimo di 300)	
--	------------------------------------	--

### d) **Controlli segreti di transito**

per ogni minuto secondo in meno oltre la tolleranza del 20%		10 penalità
---	--	-------------

### e) **Tabella di marcia**

alterazione, manomissione e correzioni non avallate dagli U.d.G		esclusione
mancata annotazione ad un controllo orario		esclusione
mancata restituzione		esclusione
mancanza di un timbro di controllo		esclusione

### f) **Altre penalizzazioni**

per rifiuto di partenza nell'ora e ordine stabilito		100 penalità
per arresto della vettura in zona di rilevamento PC (fermo vettura)		100 penalità
per accesso non autorizzato dell'equipaggio in zona rilevamento (prima e durante la gara, fatti salvi ulteriori provvedimenti)		300 penalità
per mancato transito ad un qualsiasi controllo		esclusione
per sosta non autorizzata in zona di controllo		esclusione
per blocco del passaggio e/o danno agli altri equipaggi		esclusione
per comportamento antisportivo	dall'ammonizione all'esclusione	
per transito ad un controllo in senso contrario o diverso		esclusione
per infrazione al Codice della Strada		fino alla esclusione

per irregolarità dei documenti in sede di verifica	non ammissione
per mancato rispetto degli orari di verifica	non ammissione
per ritardo alla partenza superiore a 15 minuti primi	non ammissione
per aver fatto condurre la vettura da persona diversa dal conduttore	
per mancanza di un numero di gara o di almeno una targa di gara	ammenda
per mancanza di due o di tutti i numeri di gara	esclusione
per mancata comunicazione del ritiro alla Direzione Gara	ammenda
per mancata osservanza disposizioni sincronizzazione cronometri	esclusione
per comportamento non prudente di un conduttore o navigatore	fino all'esclusione
per essersi sporti dalla vettura in movimento	fino all'esclusione
per ogni richiesta verifica tempi pretestuosa o non motivata	fino all'esclusione
per irregolarità della vettura	perdita coefficiente / fino all'esclusione

Nelle gare con più tappe gli equipaggi fuori tempo massimo e gli equipaggi che non sono transitati a uno o più controlli (CO, PC, PM, CT) sono riammessi automaticamente alla partenza della Tappa successiva. Se riammessi, riceveranno una penalizzazione di 12000 punti. Nelle gare titolate agli equipaggi riammessi non verranno assegnati punteggi per le classifiche dei titoli.

### 8.21 Classifiche

In base alla somma dei punti di penalizzazione totalizzati da ciascun equipaggio devono essere compilate, una classifica generale, tante classifiche quanti sono le categorie, i raggruppamenti previsti e le classifiche speciali previste (Scuderie e Femminile, ecc).

La classifica verranno redatte applicando un coefficiente che prevede la trasformazione delle penalità acquisite durante l'intera manifestazione da ogni concorrente.

Il coefficiente è calcolato applicando la seguente formula all'anno di produzione della vettura indicato sui documenti sportivi della vettura stessa: 1, ultime due cifre anno di produzione .

La somma finale di tutte le penalità ottenute da ciascun concorrente viene moltiplicata per il coefficiente assegnato (Es.: anno produzione 1919 Coeff.: 1,19 Ipotesi penalità: 500 punti Punteggio:  $500 \times 1,19 = 595$ )

(Es.: anno produzione 1961 Coeff.: 1,61 Ipotesi penalità: 500 punti Punteggio:  $500 \times 1,61 = 805$ ).

Il coefficiente non si applica alle penalità acquisite nelle prove di Media.

Ad eccezione dei Grandi Eventi e delle Superclassiche, ai fini della redazione delle classifiche, nelle gare con un numero prevalente di PC rispetto al numero di PM, le penalità accumulate nelle PM non andranno sommate alle penalità delle PC.

In base alla somma dei punti di penalizzazione totalizzati da ciascun equipaggio nelle PM dovrà essere redatta una classifica denominata "PROVE DI MEDIA".

Tutte le classifiche di gara (PC, PM, ecc) non potranno prevedere alcuno scarto e dovranno tenere conto di tutte le penalità dell'equipaggio.

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

**Ad esclusione di Grandi Eventi e Superclassiche, per ogni gara Non Titolata di regolarità Classica e Turistica andrà prevista, in aggiunta alla classifica assoluta, una classifica generale senza l'applicazione del coefficiente di cui sopra.**

#### ART. 14 CLASSIFICA TOP CAR

~~Al fine di stabilire le classifiche del Campionato Italiano Top Car, dei Trofei Nazionali Scuderie, nelle gare titolate dovrà essere redatta una speciale classifica ottenuta moltiplicando i punti di penalizzazione totalizzati da ciascun equipaggio nella classifica generale per il numero corrispondente alle ultime due cifre dell'anno di costruzione della vettura utilizzata indicato sui documenti elencati nel precedente art. 6.1.~~

~~(Es.: punti di penalizzazione totalizzati nella classifica generale 100; anno di costruzione della vettura 1956; perciò  $100 \times 56 = 5600$  punti per la classifica Top Car).~~

~~Tutte le vetture appartenenti ai periodi A, B e C (costruite antecedentemente all'1-1-1931) indipendentemente dalla data di costruzione, verranno considerate come costruite nel 1930; i punti di penalizzazioni verranno quindi calcolati moltiplicando le penalità per 30.~~

~~Si raccomanda di redigere tale classifica denominata Top Car anche nelle gare non titolate in aggiunta alla classifica generale.~~

#### 8.22 Premi

Devono essere previsti soltanto premi d'onore e/o in natura. I premi non ritirati in sede di premiazione ufficiale non devono essere assegnati.

#### 8.23 Incartamento di Chiusura

Al termine della gara gli Organizzatori devono trasmettere all'ACI l'incartamento di chiusura nei termini e con le modalità previste dal R.S.N.

#### 8.24 Numeri di gara

A ogni vettura deve essere assegnato un numero di gara.

L'Organizzatore deve fornire gratuitamente due serie di numeri adesivi che i concorrenti devono applicare sulle portiere e due serie di numeri pre-spaziati fluorescenti (di colore arancione o giallo), aventi un'altezza minima di cm 7 che i concorrenti devono applicare sul vetro anteriore e sul vetro posteriore ( o in mancanza di essi su parti della carrozzeria in posizione ben visibile)



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

La mancanza dei numeri di gara, riscontrata in un qualsiasi controllo deve comportare l'esclusione dalla gara. La mancanza di un solo numero di gara deve invece comportare un'ammenda.

La pubblicità deve essere limitata a un massimo di due spazi di cm. 50x14 ciascuno nella parte superiore e inferiore dei numeri di gara. Si raccomanda il corretto posizionamento della pubblicità sulle fiancate della vettura sfruttando tutto lo spazio utile.

Se necessario, quella superiore può essere applicata a filo del cristallo del finestrino e quella inferiore sullo scalone. In quest'ultimo caso, per consentire l'apertura della portiera, è sufficiente tagliarla. Se a causa dell'altezza delle fiancate la pubblicità non può essere applicata così come prescritto, la stessa

può essere applicata nelle zone laterali immediatamente adiacenti ai numeri di gara (a destra e a sinistra).

I nomi dei componenti l'equipaggio possono essere scritti su ciascuna fiancata della vettura nelle dimensioni massime di cm. 10x40 per fiancata.

Uno stemma di club, non avente per oggetto (in tutto o in parte) fini pubblicitari, può apparire in ogni fiancata occupando uno spazio massimo di cm. 10x10 per fiancata o una superficie equivalente.

È tollerata la livrea originale per ciò che riguarda gli stemmi identificativi, anche se comportano della pubblicità limitatamente, però, a quanto originariamente utilizzato per quella specifica vettura identificata con il numero di telaio.

Nessuna altra forma di pubblicità può figurare sulla vettura, a meno che questa sia espressamente prevista dall' ACISport In particolare sul parabrezza della vettura non devono comparire né scritte pubblicitarie, né i nomi dei componenti l'equipaggio.

#### 8.25 Mirini

È vietata ogni sporgenza della carrozzeria, non prevista dal Costruttore, che abbia lo scopo di tra-guardare le linee di rilevamento cronometrico. È altresì vietata la realizzazione all'esterno e all'interno della vettura di mirini con materiale adesivo di dimensioni superiori a cm. 15 di lunghezza e cm. 2 di larghezza; in ogni caso eventuali mirini adesivi non potranno sovrapporsi alle placche porta numeri di gara, alla pubblicità dell'organizzatore e alle targhe di gara.

#### 8.26 Cartelli di segnalazione

Tutti i controlli devono essere segnalati per mezzo di cartelli di forma circolare, di circa 70 cm di diametro.

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

#### 8.27 Divieto di Ostacolare lo svolgimento della Gara





È vietato fermare la vettura, indietreggiare, invertire la marcia, aprire le portiere e ostacolare in qualsiasi modo gli altri equipaggi nelle zone di controllo individuate dai cartelli di inizio e fine zona di controllo.

### 8.28 Comportamento dei Conducenti e Navigatori

I conducenti e i navigatori devono avere un comportamento prudente per sé gli Ufficiali di gara e in particolare per gli spettatori. È vietato sporgersi dall'autovettura in movimento.

### 8.29 Reclami ed Appelli

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

### 8.30 Verifiche Tecniche nelle Gare Titolate

Nelle gare titolate di regolarità auto storiche e nelle gare definite Grandi Eventi le verifiche tecniche post gara possono avvenire solo su richiesta del Collegio dei Commissari Sportivi o del Giudice Unico. Gli organizzatori devono indicare nel Regolamento Particolare di gara l'officina dove verranno eventualmente effettuate le verifiche tecniche post gara.

ACISport designerà un Commissario Tecnico con specifica competenza nel settore auto storiche.

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

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

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

- montaggio di un distributore con bobina al posto del magnete;
- montaggio di una pompa della benzina elettrica al posto di una meccanica;
- montaggio di un alternatore al posto della dinamo;

- montaggio di una accensione elettronica dal periodo H in poi;
- montaggio di una elettroventola per il raffreddamento del radiatore dell'acqua.

Sono anche consentite le sostituzioni di componenti meccaniche o elettriche, con altre aventi le stesse caratteristiche e che non siano migliorative delle prestazioni della vettura. Tutte le componenti meccaniche ed elettriche utilizzate in sostituzione di quelle originali o in aggiunta, devono essere corrispondenti alle specifiche tecniche di componentistica esistente sino al 31-12-1990.

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

Non essendo previsto il regime di parco chiuso fine gara, le eventuali verifiche verranno comunicate al conduttore subito dopo il transito dal CO di arrivo. La vettura dovrà essere trasferita, sotto sorveglianza e nel minor tempo possibile, presso il luogo di verifica.

Ogni Organizzatore di gara titolata deve comunicare ad ACISport, almeno 30 gg. prima della data di svolgimento della propria gara, a chi verrà affidato il servizio di cronometraggio (responsabile del servizio cronometraggio).

Il responsabile del servizio cronometraggio deve comunicare all'esperto che ACISport indicherà, almeno 15 gg. prima della data di svolgimento della gara, le attrezzature cronometriche tipo che utilizzerà per la gara, specificando le modalità di funzionamento delle stesse e stampa dei cronologici.

Il responsabile dovrà inoltre comunicare all'esperto il programma di gestione dati che utilizzerà e dovrà concordare le modalità di trasmissione delle classifiche della gara, che dovranno comunque essere compatibili con i programmi di gestione classifiche per l'assegnazione dei titoli e l'aggiornamento dell'elenco conduttori prioritari, utilizzati da ACISport.

ACISport sentito il proprio esperto, potrà non autorizzare le modalità di svolgimento del servizio di cronometraggio.

In caso di negata autorizzazione l'Organizzatore dovrà affidare il servizio di cronometraggio con le modalità indicate da ACISport.

Il mancato rispetto di quanto indicato o autorizzato da ACISport comporterà la perdita della validità per l'assegnazione dei titoli.

La trasmissione dei dati, l'elaborazione delle classifiche di gara e la sincronizzazione degli apparecchi di rilevamento devono essere effettuate dal Servizio di Cronometraggio della gara, in collaborazione con un esperto che ACISport può designare con spese a carico dell'Organizzatore.

## ART. 9- CLASSIFICA FINALE E AGGIUDICAZIONE DEI TITOLI

I titoli della Regolarità Classica Auto Storiche sono riservati ai conduttori e ai navigatori titolari di licenza di conduttore ACISport o FAMS o di licenza regolarità e alle scuderie automobilistiche titolari di licenza scuderie in corso di validità. I titoli sono aggiudicati ai conduttori e alle scuderie con il maggior punteggio utile nelle rispettive classifiche finali con le modalità indicate di seguito.

Nel Campionato Italiano, Trofei Nazionali, Coppe ACISport se il conduttore e il navigatore hanno conseguito il punteggio formando sempre lo stesso equipaggio, il titolo è aggiudicato ad entrambi.

In caso contrario sarà attribuito al navigatore con il quale il premiato ha effettuato più partecipazioni.

Tutti i titoli non sono tra loro cumulabili.

### 9.1 Titoli ACISport in palio regolarità auto storiche

#### CAMPIONATO ITALIANO GRANDI EVENTI

- Campionato Italiano Grandi Eventi Conduttori
- Campionato Italiano Grandi Eventi Scuderie
- Trofeo Raggruppamento GRANDI EVENTI (4 raggruppamenti)
- Trofeo Prove a Media GRANDI EVENTI (Prove a media)
- Trofeo UNDER 30 GRANDI EVENTI
- Coppe DAME GRANDI EVENTI (Equipaggi Femminili)

#### CAMPIONATO ITALIANO REGOLARITA' AUTOSTORICHE

- Campionato Italiano Regolarità Conduttori , Scuderie
- Campionato Italiano Regolarità Categoria (5 categorie)
- Campionato Italiano Regolarità Scuderie
- Coppa Raggruppamento CIREAS (9 raggruppamenti)
- Coppa UNDER 30 CIREAS
- Coppa Dame CIREAS

#### TROFEO NAZIONALE REGOLARITA'

- Trofeo Nazionale Regolarità Conduttori
- Trofeo Nazionale Regolarità Driver (4 livelli di priorità)
- Trofeo Nazionale Regolarità Scuderie
- Trofeo Nazionale Regolarità Raggruppamento (9 raggruppamenti)
- Coppa UNDER 30 Trofeo Nazionale Regolarità
- Coppa Dame Trofeo Nazionale Regolarità
- Coppa Prove a Media Trofeo Nazionale Regolarità (Prove a media)

#### COPPA ITALIA

- Coppe ACISport - Conduttori (per ogni ZONA 9 raggruppamenti)



## SECONDA SEZIONE

### **REGOLARITÀ TURISTICA**

Sono di Regolarità Turistica Auto storiche le gare riservate a vetture storiche aventi le stesse caratteristiche delle gare di regolarità classica non titolata ma con prerogative turistiche e/o culturali predominanti rispetto al fattore agonistico.

Alle gare di regolarità turistica auto storiche si applicano le disposizioni relative alle gare di regolarità classica non titolata di cui alla prima sezione ed allegato I con le seguenti eccezioni:

#### 1 Conduuttori, Conduuttori prioritari (Top Driver)

Almeno il conduuttore dell'equipaggio dovrà essere in possesso dei documenti previsti dal RDS prima sezione con le modalità previste dal RSN.

I conduuttori classificati al 1° livello (Top Driver) dell'elenco iniziale di stagione dei conduuttori prioritari possono partecipare alle gare di Regolarità Turistica Auto storiche ma non verranno classificati.

Non verranno inseriti in classifica anche i conduuttori non presenti nel 1° livello di priorità (Top Driver) ma che lo siano stati nelle due stagioni precedenti.

#### 2 Vetture Ammesse

Le vetture potranno non essere munite dei documenti previsti dall'art. 6.1 del Capitolo 3 Prima Sezione RDS Campionato Italiano Regolarità Classica. Sono ammesse le vetture indicate nella tabella ammissibilità vetture l'allegato I del presente capitolo delle gare nazionali di regolarità auto storiche di tutte le tipologie. Le vetture potranno non essere munite dei documenti sportivi.

#### 3 Medie Orarie

Per ogni settore e per ogni prova i tempi di percorrenza devono essere calcolati sulla base della media massima di 40 Km/h.

#### 4 Modalità di svolgimento

Le gare di regolarità turistica si possono svolgere esclusivamente su strade aperte al traffico.

Nella stessa giornata:



1. può essere previsto più di un solo settore con minimo due CO posizionati alla partenza e all'arrivo;
2. non possono essere organizzate meno di 15 più di 25 Prove Cronometrate nelle gare con percorrenza fino a 90 km, per ogni tratto di percorso di km. 10,00 oltre i 90 km si potrà aggiungere due prove cronometrate con un massimo di 35.
3. ogni Prova Cronometrata potrà avere una lunghezza massima di mt. 500.
4. Il numero di Prove Cronometrate concatenate tra loro non possono essere superiori a cinque.
5. La lunghezza totale delle prove concatenate non potrà essere superiore a mt. 1000.

Nelle gare che si svolgeranno per più giorni si potranno effettuare un numero massimo totale di 40 prove cronometrate; possono essere previsti cinque Controlli a Timbro e più rilevamenti orari segreti aventi lo scopo di controllare il rispetto dei limiti di velocità previsti dal Codice della Strada.

Qualora la gara di regolarità turistica **autostoriche** venga abbinata ad una gara di regolarità classica **autostoriche** (titolata o non titolata) non si applicano le limitazioni ai punti 3 e 4, 5 ed alla lunghezza massima che potrà essere identica (ma non superiore) alla gara in abbinamento.

## 5 Tipologia di prove

Sono ammesse altresì l'uso delle prove cronometrate con riferimento all'ora solare (PCT) in alternativa con la tipologia dei controlli con partenza rilevata (auto partenza); Il rilevamento delle prove cronometrate con riferimento all'ora solare, dovrà coincidere con l'inizio di una serie di prove cronometrate concatenate (PC). La serie dovrà essere costituita da almeno tre prove concatenate aventi le caratteristiche riportate all'art. 4 . *(Le PCT potranno essere effettuate in aggiunta al numero minimo di PC previste all'art. 4 e concorreranno al conteggio del numero massimo di prove previste.)*

## 6 Tasse iscrizione alle gare

Vedere Allegato 1

## ALLEGATO 1

### TASSE DI ISCRIZIONE ALLE GARE

	UN GIORNO	DUE O PIU' GIORNI
Regolarità classica titolate	250	300
Regolarità classica NT	200	250
Regolarità a Media		
Regolarità Sport	280	330
Regolarità Challenge	120	120
Regolarità Turistica	100	120
Raduni e Gymkane	55	-
Altre tipologie di gare	95	-

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



## ALLEGATO 2

### TABELLA VETTURE AMMISSIBILI ALLE GARE DI REGOLARITA'

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

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

2) ESCLUSO AUTO DA CORSA