



Automobile Club d'Italia
SPORT
Direzione per lo Sport Automobilistico

CAMPIONATO ITALIANO VELOCITA' FUORISTRADA

REGOLAMENTO DI SETTORE 2020

Art. 1 - TITOLI IN PALIO

E' assegnato il titolo di Campione Italiano Velocità Fuoristrada.

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

I titoli in palio sono:

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

Secondo il seguente prospetto:

CAMPIONE ITALIANO	TROFEI NAZIONALI	COPPE ACI-SPORT
VELOCITA' FUORISTRADA	VELOCITA' FUORISTRADA	VELOCITA' FUORISTRADA
	N	N1 – N2 – N3 – N4
	A	A1 – A2 – A3 – A4
	B	B1 – B2
	M	M1 – M2
	TM	TM1 DERIVAZIONE CCR TM2.1 UTV TURBO TM2.2 UTV ASPIRATI
	FORMULA OFF ROAD BY FIF	F1 – F2 – F3
	FUORISTRADA PER MARCHE	

I titoli ed i relativi premi sono cumulabili tra loro.

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

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

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

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

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

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

Viene stilato di Anno in Anno con un numero massimo di 8 gare, presentate da FIF alla Commissione Off Road CCR di competenza tra le gare di Velocità Fuoristrada iscritte a calendario e valutate in base ai rapporti informativi dell'anno precedente.

L'intervallo temporale minimo tra due gare valedoli per il Campionato Italiano è di 15 giorni. Il calendario può subire modifiche nel corso dell'anno. Gli aggiornamenti vengono pubblicati costantemente sul sito istituzionale www.acisport.it.

Art. 3 –TASSE ACI DI ORGANIZZAZIONE PER LE GARE DI CAMPIONATO ITALIANO

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

La tassa base per il 2020 è di euro 100.00 alla quale non si aggiunge alcuna integrazione per il Campionato Italiano.

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

Art. 4 – UFFICIALI DI GARA

Anche nelle gare di Campionato Italiano è il Giudico Unico, che può essere anche un commissario Sportivo Regionale, così come per il Delegato Tecnico.

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

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

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

L'Addetto alle relazioni con i concorrenti deve essere facilmente identificabile dai Concorrenti; a tal fine è consigliabile che : - la sua fotografia sia affissa all'Albo di Gara con indicazione della sua qualifica e reperibilità; - indossi un contrassegno o una pettorina molto visibile ; - sia presentato ai concorrenti nel corso del briefing ante gara.

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

4.1 COMMISSARI DI PERCORSO

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

Allo scopo di consentire la segnalazione e l'intervento adeguatamente rapidi in caso di incidente , i Commissari di Percorso, presenti lungo il percorso della Prova Speciale, potranno essere dotati di radio, qualora la conformazione del terreno non permetta il loro posizionamento a vista.

4.2 GIUDICI DI FATTO

Gli Organizzatori sono tenuti a nominare dei Giudici di fatto, affiggendo l'elenco al Albo di Gara per:

- Segnalazioni di falsa partenza
- Infrazioni a precise prescrizioni del Regolamento Particolare di Gara (R.P.G.)

Art. 5 – ORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO MEDICO NEL CORSO DELLE GARE

Fatto salvo quanto espresso nelle Norme Generali, si precisa che anche nelle gare di Campionato , è concesso agli Organizzatori di utilizzare, a loro discrezione, una sola ambulanza.

In tal caso, qualora l' Ambulanza, dovesse abbandonare il circuito per il soccorso di un ferito, la gara va fermata fino al ripristino del servizio Medico di Emergenza (AMBULANZA ED EQUIPAGGIO).

E' sufficiente la presenza del solo Medico Capo del Servizio Sanitario di gara, competente in manovre di rianimazione o operante nel servizio sanitario nazionale del 118. Un mezzo di soccorso per ogni Prova Speciale, deve essere previsto per lo sgombero della pista.

Art. 6 - SVOLGIMENTO DELLA MANIFESTAZIONE

Controllo vetture e documenti ante gara: I Concorrenti e Conduuttori devono presentarsi nella località e negli orari previsti dal R.P.G. per sottoporsi alle necessarie Verifiche Sportive e Tecniche.

Tutti i Piloti partecipanti al Campionato Italiano Velocità Fuoristrada possono usufruire della “VERIFICA TECNICA ANTE GARA UNICA ANNUALE”

.

Detta verifica potrà essere effettuata dai C.T. Nazionali designati, per l'anno in corso e, fuori dall'ambito dei campi di gara, anche dai C.T. Nazionali abilitati.

Il concorrente che partecipa ad una gara con una vettura che ha già effettuato la “verifica tecnica unica” , in sede di verifica ante-gara, dovrà rilasciare apposita dichiarazione, predisposta dal Organizzatore della gara, attestante che la vettura non ha subito modifiche né danni a seguito di incidenti successivamente alla data di detta verifica unica.

I C.T. possono in ogni caso effettuare verifiche tecniche a campione.

6.1 BRIEFING

Prima dello svolgimento della gara il Direttore di Gara convoca Briefing, secondo le istruzioni contenute nel programma del R.P.G.

In alternativa il Direttore di Gara può pubblicare un proprio comunicato – briefing scritto- nel quale deve riportare sinteticamente le informazioni e le ultime istruzioni per una regolare partecipazione alla gara.

Detto comunicato deve essere consegnato a tutti i conduttori durante le fasi delle verifiche sportive ante gara.

6.2 SVILUPPO DELLA GARA

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

La durata minima della gara, calcolata sommando i tempi impiegati dal conduttore più veloce a percorrere tutte le prove speciali , non deve essere inferiore ai 20 minuti primi.

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

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

Dette Prove Libere sono organizzate e gestite sotto il controllo e la responsabilità del Direttore di Gara che deciderà il tempo da riservare a ciascuno gruppo o equipaggio.

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

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

L'Organizzatore avrà facoltà di effettuare o meno le Prove Ufficiali Cronometrate, per lo svolgimento delle quali, si darà ampia informazione nel R.P.G. (orari, durata, sistemi di rilevamento tempi, ordine di partenza, ecc.)

Nel caso in cui non venissero effettuate le prove cronometrate, l'ordine di partenza delle prove speciali sarà stabilito da un sorteggio tra i veicoli dello stesso gruppo oppure con altra modalità, chiaramente specificata nel RPG, che dovrà essere approvata dalla Commissione Off Road CCR.

Nel caso in cui un equipaggio fosse impossibilitato ad effettuare regolarmente le prove ufficiali cronometrate e/o risultasse non classificato nelle stesse, deve essere ammesso alla gara ma lo stesso

partirà dall'ultima posizione; nel caso vi fossero più equipaggi in questa condizione l'ordine è il seguente:

- 1 GRUPPI VEICOLI DI SERIE
- 2 GRUPPO VEICOLI PREPARATI
- 3 GRUPPO TM
- 4 GRUPPO VEICOLI PROTOTIPO
- 5 GRUPPO VEICOLI CON PROPULSORI MOTOCICLISTICI

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

Ogni equipaggio potrà effettuare per le Prove Ufficiali Cronometrate un numero massimo di 3 giri previsto dal RPG.

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

Nell'impossibilità di effettuare qualsiasi tipo di prova del percorso per cause di forza maggiore riconosciuta dai Commissari Sportivi, gli stessi possono autorizzare e programmare una ricognizione del percorso e successivamente far disputare la gara che manterrà comunque la validità assegnategli. Informazioni dettagliate sullo svolgimento delle prove libere ed ufficiali cronometrate (orari, sistema di rilevamento tempi, ecc) devono figurare sul RPG.

Quando necessario (esempio: per pioggia o per altri eventi atmosferici), è consentito un giro di ricognizione del percorso, anche in convoglio, prima della partenza delle singole prove speciali e prove cronometrate, a discrezione del Direttore di Gara. Dette ricognizioni devono essere effettuate con le modalità precisate nel RPG, approvato dal ACI.

Il Direttore di Gara deve stabilire, affiggendolo all'Albo di gara immediatamente dopo l'uscita dell'ultimo concorrente che ha regolarmente portato a termine la prova speciale , l'orario di partenza della successiva PS.

I concorrenti, secondo detto orario, devono presentarsi alla partenza, della relativa Prova Speciale, mettendosi a disposizione dello starter.

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

6.3 PROVE SPECIALI

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

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

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

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

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

I concorrenti non possono effettuare più di 3 tentativi per ogni passaggio impegnativo che incontrassero sul percorso, dopodiché devono utilizzare la variante facilitata, se presente, incorrendo nella relativa penalità.

Ove non esiste variante sono esclusi da quella prova.

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

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

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

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

La durata minima di ciascuna prova speciale è di 5 minuti primi.

La durata totale minima delle prove speciali considerate valide ai fini della classifica è di 20 minuti primi.

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

6.4 PARTENZA SINGOLA

Le partenze delle PS sono a discrezione del Direttore di Gara, con le

modalità indicate nel RPG. Le partenze devono avvenire con vettura ferma con motore in moto.

Il concorrente che non si presentasse sulla linea del via al suo turno di partenza, prenderà il via quando il Direttore di Gara lo riterrà opportuno, ma verrà penalizzato di 1 minuto primo.

Se il ritardo supererà i 15 minuti non sarà ammesso alla partenza, oppure, esclusivamente dal suo turno di partenza, potrà chiedere di partire in coda a quella PS, con una penalità di 5 minuti primi, purchè si presenti agli ordini dello starter entro la partenza dell'ultimo concorrente regolarmente al via.

6.5 PARTENZA MULTIPLA

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

6.6 PARTENZA IN LINEA

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

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

La partenza può essere data con semaforo o con bandiera.

La partenza con semaforo: il semaforo deve essere posto in posizione ben visibile da tutti i conduttori.

La procedura e' la seguente : rosso-verde entro 5 secondi.

Diversa procedura potrà essere autorizzata con debita indicazione del RPG e comunicata ai piloti.

Partenza con bandiera : lo starter deve mettersi in posizione ben visibile a tutti i conduttori.

I conduttori con le rispettive vetture sono posti all'ordine dello starter dall'istante in cui alza la bandiera a quello in cui l'abbassa.

All'istante in cui la bandiera viene abbassata ogni conduttore è considerato come partito.

6.7 PARTENZA IN GRIGLIA

In via sperimentale e su richiesta dell'organizzatore, sulle piste ritenute idonee in base al rapporto del verificatore del percorso ACI , potrà essere autorizzata la partenza in griglia.

La composizione e la normativa di detta griglia devono essere chiaramente precisate dal RPG e approvate dalla Commissione abilità.

6.8 ORDINE DI PARTENZA

L'ordine di partenza della terza,quarta,quinta PS è determinato dalla somma dei tempi e delle eventuali penalità delle prime due PS, dal più veloce al meno veloce, con lo stesso metodo usato nelle prime due PS, come da classifica delle prove libere cronometrate.

6.9 INTERRUZIONE DELLE PROVE SPECIALI

In caso di interruzione prolungata e pertanto definitiva di una PS (per qualsiasi ragione e anche nel caso in cui un solo concorrente l'abbia portata a termine) la classifica della prova stessa verrà redatta assegnando a tutti i concorrenti che non l'hanno portata a

termine(escluso quello/i che ha/hanno causato eventualmente l'ostruzione) il peggior tempo ottenuto tra tutti gli equipaggi che l'hanno effettuata regolarmente prima dell'interruzione, per ogni classe.

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

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

Le PS interrotte non devono essere ripetute.

6.10 INTERRUZIONE DELLA GARA

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

Se al momento dell'interruzione sono state effettuate meno PS rispetto a quanto previsto la gara manterrà la validità ed il relativo punteggio e attribuito alle sole PS effettivamente e correttamente disputate.

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

6.11 RITIRO DALLA GARA-RITIRO DA UNA PROVA SPECIALE

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

6.12 RECUPERO DELLA VETTURA

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

6.13 PARCO PILOTI E PARCO CHIUSO

Tutte le vetture che hanno preso la partenza anche ad una sola PS devono essere portate subito in parco chiuso.

Esso è adeguatamente segnalato e custodito.

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

La mancata consegna della vettura in parco chiuso, sancita dal suddetto verbale, comporta, da parte del Direttore di Gara, la cancellazione dalle classifiche con il conseguente innalzamento della posizione in classifica dei successivi classificati.

In ogni caso è fatta salva la potestà del Collegio dei Commissari Sportivi di comminare ulteriori sanzioni.

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

6.14 RILEVAMENTO DEI TEMPI-PENALIZZAZIONI

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

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

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

E' raccomandato l'uso dei cartelli di segnalazione standard.

Nel caso siano previsti per le prove speciali altri parametri valutativi oltre a quello relativo al tempo (variante di percorso con passaggi più facili) ,

essi devono , per omogeneità, essere trasformati in maggiorazioni del tempo impiegato dai concorrenti che hanno scelto tali passaggi, in minuti secondi.

I tempi devono essere rilevati al decimo di secondo. Sono ammessi di sistemi di rilevamento automatico dei tempi (trasponder via radio, fotocellule) e/o manuali.

Sono ammesse penalizzazioni, specificate nel RPG, per abbattimento di paletti e/o bandelle.

In caso di effettuazione da parte del conduttore di un numero di giri superiore a quelli previsti per la PS o per le prove cronometrate, lo stesso incorrerà nelle sanzioni adottate dal collegio degli sportivi.

6.15 TEMPO MASSIMO

Un concorrente considerato fuori tempo massimo e di conseguenza escluso dalla singola PS quando fa registrare un tempo triplo rispetto al miglior tempo ottenuto nel proprio Gruppo nell'ambito della stessa PS.

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

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

Art. 7 - VETTURE AMMESSE- CLASSI E GRUPPI

Gruppo Veicoli di Serie:

- Classe N1 benzina fino a 1600 cc
- Classe N2 benzina da 1601 a 2500 cc
- Classe N3 benzina oltre 2501 cc
- Classe N4 tutti i diesel

Gruppo Veicoli Preparati:

- Classe A1 benzina fino a 1600 cc

- Classe A2 benzina da 1601 a 2500 cc
- Classe A3 benzina oltre i 2501 cc
- Classe A4 tutti i diesel

Gruppo Veicoli Prototipo

- Classe B1 prototipi benzina (motori automobilistici)
- Classe B2 prototipi Diesel (tutti)

Gruppo Veicoli Prototipo con propulsori motociclistici

- M1 singolo motore fino a 1300 cc
- M2 doppio motore cilindrata massima 2600 cc

Gruppo Veicoli TM

- TUTTI

Classe Veicoli Formula Off Road by FIF

- Classe F1 veicoli di serie
- Classe F2 veicoli preparati e prototipi
- Classe F3 veicoli TM tutti

Questo Gruppo (formula Off Road) è stato concepito per dar modo a piloti provenienti da settori amatoriali e dai neofiti di esordire sui percorsi riservati alle gare del CIVF.

Il Gruppo Formula Off Road by FIF, per il suo scopo propedeutico, avrà classifiche separate e non potrà partecipare alla classifica assoluta.

Per accentuare l'aspetto propedeutico, il percorso dovrà essere differenziato e semplificato, non confrontabile con il giro completo destinato alle vetture partecipanti al CIVF. .

Art. 8 - CONCORRENTI, CONDUTTORI E NAVIGATORI AMMESSI

Per essere ammessi alle competizioni è necessario essere in possesso di

una delle licenze sotto indicate, rilasciate a seconda del gruppo e della classe di partecipazione, come prescritto dall'Appendice n.1 al RSN.

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

I Conduuttori devono essere in possesso della patente di guida valida ai sensi delle leggi nazionali e convenzioni internazionali. Su ogni vettura può prendere posto durante tutta la competizione un equipaggio formato da un conduuttore e un, eventuale, navigatore purchè entrambi muniti di licenza ACI SPORT in corso di validità. Sono ammessi massimo due concorrenti/conduuttori per ogni vettura, con due diversi numeri gara appartenenti a ciascuno dei concorrenti/conduuttori iscritti. Solo i conduuttori indicati sul modulo della prescritta licenza possono pilotare la vettura, pena l'esclusione dalla classifica. La sostituzione di un conduuttore può essere effettuata fino al momento delle verifiche ante gara, dopodichè anche l'eventuale navigatore non può essere sostituito e deve rimanere a bordo della vettura per tutta la durata della gara; eventuali eccezioni per causa di forza maggiore (malore o danno fisico all'interessato) sono valutate dai Commissari Sportivi.

8.1 OBBLIGHI DEI CONCORRENTI/CONDUTTORI

Tutti i conduuttori che hanno superato le verifiche ante-gara hanno l'obbligo di partecipare al briefing del Direttore di Gara secondo le istruzioni contenute nel programma del RPG.

L'eventuale assenza e/o mancanza di firma sull'apposito verbale comporta un'ammenda pari alla tassa di iscrizione.

Il conduuttore che ricada in tale circostanza potrà prendere la partenza previo pagamento dell'ammenda.

8.2 ABBIGLIAMENTO

I conduttori sono obbligati ad indossare esclusivamente l'abbigliamento protettivo omologato costituito da tuta, sotto tuta lunga, calze, scarpe, guanti e sottocasco in conformità con la Norma FIA 8856-2000 riportata nel sito www.acisport.it sotto la rubrica Aree Interdisciplinari - Regolamenti Tecnici - Norme FIA.

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

Le specifiche di riferimento dei caschi approvate sono quelle riportate nella Lista Tecnica FIA numero 25 dell'Allegato J, reperibile nel sito www.csai.aci.it sotto la rubrica Aree Interdisciplinari – Regolamenti Tecnici – Allegato J.

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

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

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

Per i Gruppo TM, considerata anche la limitata velocità raggiungibile nella specialità, possono indossare caschi omologati per motociclismo normalmente in uso nel motocross, con visuale più ampia.

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

Art. 9 - TASSE DI ISCRIZIONE ALLE GARE

I concorrenti devono iscriversi a ciascuna singola manifestazione, nei

termini prescritti nel RSN, l'iscrizione è formalizzata inviando il "Modulo d'Iscrizione" debitamente compilato e sottoscritto e allegando il pagamento o la documentazione dell'avvenuto pagamento della tassa d'iscrizione agli Organizzatori delle singole gare.

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

CAMPIONATO ITALIANO VELOCITA' FUORISTRADA	€
GRUPPO VEICOLI DI SERIE, PREPATARI, TM	350,00
GRUPPO VEICOLI PREPARATI E PROTOTIPI	500,00
FORMULA OFFROAD BY FIF	250,00

Per i rapporti fiscali tra i concorrenti e gli Organizzatori si rinvia alla normativa fiscale vigente. Tutte le tasse di iscrizione sono comprensive del premio relativo all'Assicurazione RCT del Comitato Organizzatore prevista dall'Articolo 124 del Decreto Legislativo numero 209 del 07/09/2005.

La tassa di iscrizione dei conduttori under 23 deve essere ridotta del 50%.

9.1 NUMERI DI GARA

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

Ai non classificati dell'Anno precedente verrà assegnato un numero diverso dall'organizzatore. I numeri (neri su fondo bianco) devono essere applicati bilateralmente sulle controventature posteriori del Roll-Bar nelle

vetture aperte e in corrispondenza dei vetri posteriori per le vetture chiuse e devono risultare perfettamente leggibili per tutta la durata della competizione.

Per permettere l'applicazione dei numeri sulle vetture aperte, è autorizzato predisporre due porta numero, uno per ciascuno lato della vettura, fissati alle controventature del Roll-Bar, senza nessuna foratura, mediante fascette metalliche e non, fatti in materiale plastico tipo policarbonato e similari, che non abbiano spigoli vivi e/o bordi taglienti.

Art. 10 - CLASSIFICA DI GARA

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

Sono classificati tutti i concorrenti che hanno preso almeno il via ad una PS e che l'hanno portata a termine secondo le normative prescritte.

Devono essere redatte una classifica finale di gara, tante classifiche finali di classe e di gruppo per quante sono le suddivisioni delle vetture partecipanti.

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

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

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

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

Nelle classifiche, così come in tutti i documenti ufficiali di gara, non possono essere menzionati soggetti (es: CLUB, SCUDERIE, PREPARATORI, NOLEGGIATORI, COSTRUTTORI, ECC) che non siano in possesso di licenza rinnovata per l'anno in corso.

Sono ammesse le premiazioni ufficiose.

Art. 11 - CLASSIFICA FINALE E AGGIUDICAZIONE DEI TITOLI

In ogni gara viene stilata la Classifica Finale di gara, che serve, oltre all'assegnazione dei premi della singola gara, anche per l'attribuzione dei punteggi della Classifica Assoluta.

L'attribuzione del punteggio ad ogni gara viene dato sia per quanto riguarda la posizione di arrivo dei concorrenti nella classifica assoluta sia per quanto riguarda le PS portate a termine.

Il punteggio dato dalla posizione di arrivo viene stilato secondo la seguente tabella:

POSIZIONE NELLA CLASSIFICA ASSOLUTA DI GARA	PUNTI
1° CLASSIFICATO	60
2° CLASSIFICATO	55
3° CLASSIFICATO	50
4° CLASSIFICATO	47
5° CLASSIFICATO	44
6° CLASSIFICATO	41
7° CLASSIFICATO	38

8° CLASSIFICATO	35
9° CLASSIFICATO	32
10° CLASSIFICATO	29
11° CLASSIFICATO	26
12° CLASSIFICATO	23
13° CLASSIFICATO	20
14° CLASSIFICATO	17
15° CLASSIFICATO	14
16° CLASSIFICATO	11
17° CLASSIFICATO	8
18° CLASSIFICATO	5
19° CLASSIFICATO	2
DAL 20° CLASSIFICATO	1

Il punteggio dato dalla somma delle PS portate a termine è di Punti 3 per ognuna (es: in una gara ove sono valide 5 PS e i concorrenti portano a termine tutte e 5 le PS il punteggio da sommare a quello di posizione sarà di 15 Punti. Nel caso in cui un concorrente portasse a termine solo 3 PS su % e nella Classifica Assoluta sarebbe in 10°posizione assoluta si sommerebbero i 29 Punti più 9 punti di PS (3 punti per PS) con un totale di 38 Punti).

La classifica finale è quindi il vincitore del Campionato Italiano sono quindi stabiliti sommando tutti i punteggi ottenuti nella classifica assoluta di gara da ciascun conduttore, in tutte le gare valide.

Art. 12 – RECLAMI E APPELLI

Gli eventuali reclami devono essere presenti nei modi e nei tempi previsti nel RSN accompagnati dalla tassa di € 350,00 e, in caso di reclamo contro una vettura, da una cauzione per le spese di verifica stabilita dai Commissari Sportivi, sentiti i Commissari Tecnici.

Per gli appelli vigono le norme del REGOLAMENTO SPORTIVO NAZIONALE.
La tassa è di €1500,00 .

Art. 13 – TROFEI NAZIONALI

Per l'attribuzione dei TROFEI NAZIONALI, sia di Gruppo che di Classe, farà fede il punteggio acquisito nella classifica finale assoluta, di ogni singola gara. I sei Trofei Nazionali(Gruppi N veicoli di serie, A – veicoli preparati, B – veicoli prototipo, M – prototipi con propulsori motociclistici, TM ed F-formula off road by FIF) sono assegnati ai conduttori che avranno totalizzato il maggior punteggio all'interno del proprio gruppo. Il calcolo è effettuato sommando tutti i punteggi acquisiti ad ogni finale di gara, da ciascun conduttore, in tutte le gare valide.

Le 20 coppe ACI di Classe sono assegnate ai conduttori che avranno totalizzato il maggior punteggio calcolato sommando tutti i punteggi ottenuti nell'ambito della stessa classe, da ciascun conduttore, in tutte le gare valide.

In caso di ex aequo, ai fini dell'assegnazione del titolo di Campione Italiano, sono considerato il maggior numero di primi posti, successivamente di secondi, di terzi e così via fino a determinare la priorità di uno dei due conduttori considerando, per ogni singola manifestazione, la classifica assoluta finale.

Ai fini dell'assegnazione dei Trofei Nazionali di Gruppo e delle Coppe ACI di Classe, sono considerate – rispettivamente – le Classifiche di Gruppo e di Classe di ogni PS di ciascuna gara.

13.1 PREMI FINALI

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

