

## Settore Auto Storiche

La Giunta Sportiva del 26 settembre scorso ha approvato una serie di modifiche presentate dalla Commissione Auto Storiche per le varie specialità di competenza. Tali modifiche verranno inserite nella regolamentazione 2019 e verranno redatti i relativi Regolamenti di Settore.

### SALITA

Non sono ammesse gare in abbinamento storiche e moderne.

In tutte le gare di Velocità in Salita sia storiche che moderne si possono accettare le vetture dell'altra tipologia solo come vetture al seguito con un massimo di 50, nel rispetto del limite massimo di vetture ammesse (250 per gare 2 in due sessioni e 280 per gare ad 1 sessione).

Non è consentito avere vetture dell'altra tipologia al seguito qualora nella stessa data vi sia per questa tipologia una gara titolata a meno di 400 Km di distanza. In tal caso può essere autorizzata dalla DSA l'ammissione delle vetture al seguito, previo parere della Commissione competente. Il collegio sportivo è unico, ma con due distinti gruppi di commissari tecnici dedicati. Inoltre, per entrambe le tipologie di vetture, si deve effettuare lo stesso numero di salite di prova e lo stesso numero di salite di gara.

Le premiazioni devono essere separate.

### REGOLARITA'

#### Regolarità a media

E' stata aggiornata la regolamentazione per lo svolgimento delle prove di media.

E' stata inserita la media INTERMEDIA, indipendentemente dalle caratteristiche del percorso, da stabilirsi a seconda delle caratteristiche delle vetture; il concorrente, all'atto dell'iscrizione, dovrà dichiarare se intende partecipare applicando la media ALTA, INTERMEDIA o BASSA, comunque sempre secondo i seguenti limiti :

La media ALTA può essere richiesta da tutti i concorrenti all'atto dell'iscrizione indipendentemente dal tipo di vettura utilizzata.

La media INTERMEDIA e la media "BASSA" può essere richiesta solo per le vetture delle categorie e classi con le seguenti limitazioni:

- media BASSA:

vetture della Categoria I

vetture della Categoria II con cilindrata sino a 1.300 cm

- media INTERMEDIA:

vetture della Categoria II con cilindrata superiore a 1.300 cm

vetture della Categoria III con cilindrata sino a 1.300 cm

- media ALTA: per tutte le vetture delle altre categorie e classi o su richiesta del concorrente.

Ad esclusione delle vetture della Categoria I, le vetture provviste di HTP o Fiches Regolarità corsa non potranno richiedere la media Bassa ed Intermedia.

Il Direttore di gara potrà, per motivi di sicurezza, diminuire le velocità medie di percorrenza.

E' stata normata la lunghezza minima dell'etallonage;

E' stata normata la procedura relativa alla consegna del Road Book (le misure indicate saranno da considerarsi indicative) ai concorrenti;

Per la stesura della base misurata ed il posizionamento dei rilevamenti segreti non potranno essere utilizzati sistemi di tipo GPS/satellitare. L'organizzatore sarà tenuto ad indicare nel road book il tipo di strumento (marca,modello,ecc) utilizzato.

E' stata normata la modalità di assegnazione della media penalità nel caso di malfunzionamento del sistema di rilevamento di passaggio durante la PM.

## **Regolarità classica**

Le gare titolate non possono fare parte di serie nazionali o internazionali non ufficiali, se non con specifica autorizzazione dell'ACISport.

### Concomitanze

Sono state aggiornate le regole sulle concomitanze: 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.

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

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.

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.

Gare appartenenti a serie autorizzate da Acisport: le gare non titolate facenti parte di serie nazionali o internazionali, autorizzate da Acisport, non potranno svolgersi nella stessa settimana ed in concomitanza di una gara titolata.

#### Abbinamenti con altre tipologie di gare

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

#### Iscrizioni

Ad esclusione dei Grandi Eventi e delle Superclassiche TITOLATE, i moduli d'iscrizione devono prevedere, oltre ai dati personali dei conduttori 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.

#### Classifiche

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".

In tutte le tipologia di gara, per la stesura della base misurata ed il posizionamento dei rilevamenti segreti non potranno essere utilizzati sistemi di tipo GPS/satellitare. L'organizzatore sarà tenuto ad indicare nel road book il tipo di strumento (marca,modello, ecc) utilizzato.

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

#### Controlli orari

Devono essere ubicati oltre che alla partenza e all'arrivo di ogni tappa, almeno ogni **80** km di percorso.

Per motivi di sicurezza è sempre vietato il rilevamento di passaggio ad un C.O. attraverso sistemi automatici (pressostati/fotocellule) in sostituzione dell'annotazione del tempo sulla tabella di marcia a disposizione dell'equipaggio.

Ad eccezione dei Grandi Eventi, in tutte le altre tipologie di gara, potranno transitare nello stesso minuto un massimo di due vetture a condizione che vi sia la presenza di un numero superiore a 150 vetture ammesse alla partenza o, nel caso di un numero inferiore di vetture, in presenza di nr 2 cronometristi e nr. 2 commissari di percorso per ogni rilevamento (PC e C.O.).

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

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.

### Prove cronometrate

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. In questo ultimo tratto è ' comunque permessa l'effettuazione di PC i cui risultati non entreranno nella classifica generale ma in apposita classifica a stralcio (ad esempio Trofei speciali, Memorial, ecc)

Le gare di regolarità sono classificate secondo la seguente tabella: (vedi tabella allegata)

Il numero delle prove cronometrate varia a seconda della tipologia di gara, 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.

Non andranno più allegate le planimetrie delle prove cronometrate lunghe meno di 300 metri. Resto l'obbligo invece per le prove che si svolgono su aree attrezzate o circuiti permanenti.

### Rilevamento dei tempi

Sono state apportate modifiche alle modalità di rilevamento e controllo d'ufficio post gara (per i conduttori prioritari) dei tempi al fine limitarne le criticità.

L'attribuzione di una media a seguito di impedimento/ostacolo potrà essere concessa dal Direttore di Gara solo in presenza di un rapporto del commissario di percorso/responsabile cronometraggio del rilevamento oggetto di segnalazione da parte del concorrente.

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.

Il numero massimo di prove cronometrate disputabili in ogni giornata gara è di 65. Nelle gare di giorni 2, almeno il 20% delle prove si dovrà svolgere nel primo giorno.

L'organizzatore dovrà mettere a disposizione del responsabile del servizio cronometraggio sia la tt&d sia il road book (per la parte relativa alle prove) 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 metri oltre agli spazi dedicati ai cartelli di segnalazione ed alla postazione di cronometraggio;

In merito a 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 , 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. 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.

### Conducenti prioritari

Ad eccezione dei conducenti classificati al 1° e 2° livello (Top, A) dell'elenco iniziale di stagione dei conducenti prioritari, per tutti i gli altri livelli e per i conducenti NC sono ritenute valide, ai fini della classificazione anche le gare inserite nel Trofeo Nazionale Regolarità con la stessa modalità di calcolo (art.8.6)

Nelle gare CIREAS e nelle gare valide per il TROFEO NAZIONALE REGOLARITA', in base alla classifica generale assoluta, per tutti i conducenti regolarmente classificati, dovrà essere compilata a cura della Direzione Gara una lista Ufficiale che indichi la media/gara ottenuta da ciascun concorrente elencato in ordine alfabetico (utilizzando il metodo di calcolo previsto) che sarà vistata dai CC.SS. Tale documento dovrà essere inviato ad Acisport nelle 48 ore successive al termine della gara.

## Numeri di gara

L'Organizzatore deve fornire gratuitamente due serie di numeri adesivi che i concorrenti devono applicare sulle portiere e **due** serie di numeri (prespaziati) i gara di colore arancione fosforescente (PMS 804). Questo numero potrà essere riflettente e visibile dalla parte posteriore, ad altezza d'occhio. Le singole cifre dovranno avere un'altezza minima di cm 8 (carattere Helvetica Neue Grassetto) 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)

## **CIREAS**

Il numero massimo di gare valide per il Campionato Italiano CIREAS è fissato in nr. 10 gare.

Inserimento dei coefficienti e titoli italiani di gruppo

Campione italiano conduttori: classifica redatta sommando le penalità ed applicazione del "coefficiente 1,xx"(xx =ultime due cifre anno di costruzione);

Istituiti i seguenti gruppi e relativo titolo italiano (classifica redatta sommando le penalità nette senza coeff. 1,xx):

RC1:vetture costruite fino al 1930

RC2: vetture costruite dal 1931 al 1950

RC3: vetture costruite dal 1951 al 1969

RC4: vetture costruite dal 1970 al 1981

RC5: vetture costruite dal 1982 al 1990

Le vetture ammesse saranno suddivise nei seguenti RAGGRUPPAMENTI (classifiche coeff1,xx):

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)

Classifiche FEMMINILE e UNDER 30 stralcio dalla generale (coeff. 1,xx)

Campionato Italiano CIREAS è fissato in nr. 10 gare, 7 risultati utili (3 scarti, al massimo 1 x girone)

Campionato Italiano Scuderie: In ogni gara sarà redatta una classifica scuderie sulla base della generale (1,xx), sommando per ciascuna scuderia i punteggi delle tre migliori vetture classificate.

Le tre vetture dovranno appartenere a gruppi diversi (tra RC1,RC2,RC3,RC4,RC5).

### **Trofeo Nazionale Regolarità**

Aboliti i gironi (nord,centro,sud)

Il numero massimo di gare valevoli per il Campionato non può essere superiore a 10;

Per essere classificato ciascun conduttore dovrà essere partito, in un numero di gare minimo indicato da ACISPORT ad inizio stagione, previste dal calendario del campionato stesso (Saranno previsti scarti)

In ogni prova valida per il "Trofeo Nazionale Regolarità" andranno previste nr 2 prove a media (lunghezza minima 5.000 mt) con almeno due rilevamenti ciascuna

Ai primi 5 equipaggi della "Classifica Prove a Media" saranno assegnati i seguenti punteggi: 5 - 4 - 3 -2 – 1 validi per la classifica di Trofeo , da sommarsi ai punti ottenuti nella classifica assoluta.

### **CLASSIFICHE (SENZA APPLICAZIONE DI COEFFICIENTE "1,XX")**

La classifica generale, di raggruppamento e le classifiche speciali (Scuderie, Femminile, ecc.) di ogni manifestazione valevole per il Campionato, verranno redatte considerando le penalità nette accumulate durante la gara da ciascun equipaggio. Alla classifica assoluta non saranno sommate le penalità acquisite nelle PM, per le quali sarà redatta apposita classifica.

## CONDUTTORI AMMESSI

Potranno partecipare al campionato, tutti i conduttori previsti dal RDS Titolo I , prioritari e non prioritari, ad esclusione di quelli classificati al 1° e 2° livello (Top Driver, Driver A) dell'elenco dei conduttori prioritari di inizio anno, che, pur entrando regolarmente nelle classifiche delle singole gare appartenenti al campionato, risulteranno trasparenti ai fini delle classifiche (non prendono e tolgono punti) del campionato stesso.

Non verranno inseriti in classifica di campionato anche i conduttori non presenti nel 1° e 2° livello (Top Driver, Driver A) ma che lo siano stati nelle due stagioni precedenti.

## TITOLI IN PALIO:

Trofeo nazionale regolarità : miglior equipaggio

Ai primi tre conduttori classificati sarà assegnata la priorità di primo livello (Top DRIVER) per l'anno successivo.

Trofeo nazionale DRIVER: classifica finale per ogni livello (B,C,D,NC)

Al primo conduttore classificato di ogni livello sarà assegnata la priorità di livello superiore per l'anno successivo.

SCUDERIE: In ogni gara sarà redatta una Classifica Scuderie sulla base della Classifica Generale sommando, per ciascuna scuderia, le penalità delle tre migliori vetture classificate.

COPPA DI RAGGRUPPAMENTO: Classifica per ogni raggruppamento e premi d'onore;

DAME: Alla vincitrice della Coppa delle Dame sarà assegnata la priorità di primo livello (Top DRIVER) per l'anno successivo.

UNDER 30: Classifica per ogni raggruppamento e premi d'onore;

COPPA PROVE A MEDIA: Istituita la Coppa Prove a Media Conduttori per Trofeo nazionale Regolarità. In ogni prova valida per il campionato promozione regolarità sarà redatta una classifica che tenga conto solo dei risultati delle prove di regolarità a media.

## VETTURE AMMESSE

Le vetture ammesse saranno suddivise nei seguenti RAGGRUPPAMENTI:

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)

Alle gare valide per il Trofeo Nazionale Regolarità potranno partecipare anche le vetture sprovviste di documenti sportivi ma le penalità acquisite saranno moltiplicate per 3,00.

## **RALLY**

### **Assistenza**

- a) All'interno dei Parchi Assistenza  
Almeno un Parco per ogni tappa , di durata non inferiore ai 20'  
Definizione ed assegnazione delle aree (Tecnica, Lavoro, Gommisti)  
Caratteristiche del/i varco/varchi di ingresso/uscita in grado di permettere il movimento dei veicoli di assistenza
- b) Lungo tutto il percorso di gara  
Assistenza libera ad eccezione dei tratti di percorso vietati individuati dall'Organizzatore, da segnalare preventivamente al Supervisore in fase di sopralluogo , a da riportare su R.P.G., Tabella Tempi e distanze e RoadBook come "assistenza vietata".
- c) Identificazione di n.2 veicoli " Assistenza" per ogni vettura partita
- d) Identificazione di veicoli "Auxiliary" (Team MotorHomes ,ecc)

### **Controllo del comportamento di guida mediante uso del tracking**

Il sistema di tracking potrà essere utilizzato per il controllo del comportamento di guida ed il rispetto del Codice della Strada da parte dei Concorrenti nei tratti di trasferimento. Eventuali comportamenti non conformi alle norme del Cds saranno segnalate al CCSS che, a seconda della loro gravità, provvederà ad applicare le sanzioni previste di cui all'art. 6.11 Norme di circolazione (TRZ e CIRAS )

### **Prova spettacolo**

Introduzione della Super Prova Speciale (o Prova Spettacolo): si tratta di una Prova Speciale che si svolge su un percorso in linea di lunghezza limitata da 1 a 3 Km, concepito in modo tale da essere di particolare attrazione spettacolare.

### **Supervisore alla sicurezza**

Nomina del Supervisore alla sicurezza per ciascun Rally Storico della stagione 2019.  
Nei rally storici abbinati ai rally moderni con identico percorso il Supervisore sarà unico.

Per quanto riguarda i rally abbinati storici moderni la Giunta Sportiva ha dato mandato ai Presidenti della Commissione Auto Storiche e della Commissione Rally di definire norme condivise. Le due commissioni sono al lavoro per raggiungere questo obiettivo e a breve verranno date informazioni in merito.