NORME GENERALI SETTORE RALLY AUTOSTORICHE

N.B.: LE NUOVE NORME 2022 APPAIONO IN CARATTERE **VERDE**

Cronologia Modifiche:

ARTICOLO MODIFICATO	DATA DI MODIFICA
Art. 6.8 Chicane Art. 28 Piloti Prioritari	09/03/2022
Adeguamento per fine emergenza covid. Art. 7.1 Modificata tassa Tracking. Art 18 c) Refuso	18/08/2022

SOMMARIO

NORME GENERALI SETTORE RALLY AUTOSTORICHE 1

1 DEFINIZIONI 4

2 REGOLAMENTO PARTICOLARE DI GARA 6

3 VETTURE AMMESSE 7

4 CONCORRENTI E CONDUTTORI AMMESSI 7

5 CARATTERISTICHE DEI RALLY 7

6 UFFICIALI DI GARA – SICUREZZA – OSSERVATORI 9

7 ISCRIZIONI 12

8 ASSICURAZIONI 14

9 EQUIPAGGI 15

10 NUOVA PARTENZA (DOPO UN RITIRO NELLE GARE CHE SI SVOLGONO IN PIÙ GIORNATE/TAPPE) 15

11 PERCORSO, ROAD-BOOK, TABELLA DI MARCIA E DOCUMENTI STANDARD 16

12 TARGHE DEL RALLY, NUMERI DI GARA E PUBBLICITÀ 16

13 PUBBLICITÀ. (VEDI ANCHE REGOLAMENTO TECNICO AUTO STORICHE) 17

14 ASSISTENZA E REFUELLING (CONDIZIONI GENERALI) 18

15 PNEUMATICI 20

16 RICOGNIZIONI 20

17 TEST 21

18 VERIFICHE AMMINISTRATIVE E TECNICHE 22

19 PARCO PARTENZE – PARTENZA E NUOVA PARTENZA – ORDINE DI PARTENZA 23

20 PROCEDURE PER IL FUNZIONAMENTO DEI CONTROLLI 25

21 PROVE SPECIALI (PS) 28

22 PARCO CHIUSO (PC) - CONDIZIONI GENERALI 29

23 PUBBLICAZIONE DEI RISULTATI - CLASSIFICHE 30

25 RECLAMI (SI RINVIA AL RSN) 32

26 PREAVVISO DI APPELLO (SI RINVIA AL CODICE DI GIUSTIZIA) 32

27 PREMI 32

28 PILOTI PRIORITARI 32

29 INTERRUZIONE DI UN RALLY (PUNTEGGI) 33

30 CALENDARIO MANIFESTAZIONI E DISTANZE TEMPORALI DELLE GARE 33

APPENDICE 1 SICUREZZA NEI RALLY 36

APPENDICE 2 PROCEDURE OBBLIGATORIE IN CASO DI INCIDENTE GRAVE 42

APPENDICE 3 SERVIZIO DI LOCALIZZAZIONE AUTO DA RALLY - TRACKING 43

APPENDICE 4 ORDINE DI SERVIZIO (FAC SIMILE A-B) 45

APPENDICE 5 CARTELLI DI SEGNALAZIONE STANDARD 48

APPENDICE 6 VETTURE AMMESSE (NON VALIDO PER LE GARE CIRTS) 49

APPENDICE 7 SCHEDA RICOGNIZIONI (FAC SIMILE FORMATO ALMENO A5) 50

APPENDICE 8 ROAD BOOK 51

APPENDICE 9 TABELLA DISTANZE E TEMPI 53

APPENDICE 10 TABELLA DI MARCIA 55

APPENDICE 11 TITOLI, TROFEI, COPPE IN PALIO 58

PREMESSA

Il presente Regolamento di settore contiene le norme generali che verranno applicate in tutti i rally Autostoriche. I regolamenti specifici dei vari Campionati, Trofei, Coppe saranno contenuti nei relativi RDS.

LINEE GUIDA

- La Commissione Auto Storiche selezionerà annualmente un adeguato numero di Rally Storici.
- Tutti i Concorrenti licenziati ACI Sport o di altra ASN Europea (FIA) possono partecipare ai Rally Autostoriche
- È ammessa la partecipazione anche di piloti stranieri, purché dotati di licenza internazionale FIA.
- Possono partecipare ai Rally Autostoriche le vetture appartenenti ai Periodi FIA E/F/G1/G2/H1/H2/I/J1/J2 di cui alla tabella annessa (Appendice 6).

1 DEFINIZIONI

1.1 Rally

I Rally sono manifestazioni sportive di regolarità che si svolgono lungo percorsi suddivisi in Settori (tratti di percorso, così come definiti nel presente RDS) in ciascuno dei quali, di norma, sono compresi tratti di regolarità su strade aperte alla circolazione stradale, dove è obbligatorio il rispetto delle norme del Codice della Strada, e prove speciali a velocità libera su tratti chiusi al traffico.

1.2 Tappa

Ogni parte di un Rally separata da un tempo minimo di sosta prefissato

1.3 Prova Speciale

Tratto di percorso obbligatoriamente chiuso al traffico da percorrersi a velocità cronometrata.

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

b) Ogni prova speciale non può essere ripetuta più di tre volte, anche nel caso di passaggi parziali.

c) Eventuali apprestamenti artificiali sul percorso delle prove speciali che si svolgono su strade asfaltate (chicane, apprestamenti per impedire il taglio del percorso) devono essere indicati sul radar.

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

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

- Al fine di garantire lo svolgimento del Rally storico quando le vetture auto storiche partono in coda alle moderne, nel caso in cui una Prova Speciale debba essere interrotta e venga ripristinata entro un'ora dall'orario teorico di partenza della prima vettura auto storiche, il Direttore di gara deve assicurare il regolare svolgimento della Prova Speciale facendo precedere la prima vettura storica da una vettura di servizio e da una vettura apripista. Tale norma deve essere applicata anche nel caso in cui partano in coda le auto moderne;
- La partenza dell'ultima vettura dovrà essere seguita lungo il percorso delle PS da una vettura munita di bandiere od altro sistema di segnalazione luminosa di colore verde.

1.4 Settori

Tratti di percorso compresi tra due CO successivi. Ogni Settore, di lunghezza variabile, può comprendere un solo tratto di percorso in trasferimento, senza PS, oppure una PS ed un tratto di percorso residuo in trasferimento.

1.5 Controllo Orario

I CO hanno lo scopo di delimitare i Settori in cui è suddiviso il percorso di gara e di regolare lo svolgimento del Rally ai fini del rispetto della velocità media prevista dall'Organizzatore, che non potrà mai essere superiore a quella prevista dal C.d.S.

1.6 Sezione

Ogni parte del Rally compresa tra:

a) La partenza del Rally ed il primo Riordino

b) Due Riordini successivi

c) L'ultimo Riordino e l'arrivo di tappa del Rally

1.7 Riordino

Sosta prevista dall'Organizzatore in regime di Parco Chiuso, con un CO posto all'entrata ed all'uscita, per permettere sia un ritorno all'orario teorico, sia il raggruppamento degli Equipaggi rimasti in gara. Il tempo di sosta potrà essere differente da un Equipaggio all'altro.

1.8 Neutralizzazione

Tempo durante il quale gli Equipaggi sono fermati per una qualsiasi ragione dalla DG.

1.9 Parco Chiuso

Zona nella quale nessuna riparazione ed intervento sulla vettura è possibile, salvo i casi espressamente previsti dal RSN, dal presente RDS o dal RPG.

1.10 Albo ufficiale di Gara

Mezzo attraverso il quale l'Organizzatore ha l'obbligo di notificare ai Concorrenti le decisioni del DG, dei CCSS, le circolari informative, le classifiche, i tempi, le penalità e ogni altra comunicazione ufficiale relativa al Rally.

1.11 Ordini di Servizio

L'Organizzatore deve predisporre un ordine di servizio completo e dettagliato relativo a tutte le disposizioni e servizi della manifestazione, designando i capi prova responsabili delle PS che provvederanno, per quanto di loro competenza, alla verifica dell'attuazione di detto ordine di servizio, riferendone al DG onde consentire in tempo utile l'eliminazione di eventuali manchevolezze.

1.12 Tabella di Marcia

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

1.13 Concorrente

a) È definito Concorrente chi iscrive una vettura ed i suoi relativi Conduttori ad una competizione;
b) Oltre alle persone fisiche, possono essere Concorrenti anche le Scuderie, le Case Costruttrici e le altre Persone Giuridiche: le prime devono essere in possesso della licenza di Concorrente Persona Fisica, le altre della licenza internazionale di Concorrente Persona Giuridica, entrambe in corso di validità;
c) Con l'iscrizione a una gara ciascun Concorrente dichiara per sé e per i propri Conduttori, mandanti o incaricati, di riconoscere ed accettare le disposizioni della presente Norma Generale, del RDS, del RPG, del Codice FIA e del RSN, impegnandosi a rispettarle e quindi di rinunciare ad adire ad altre autorità per la tutela dei propri diritti e interessi, riconoscendo quale unica giurisdizione competente ACI Sport, salvo il diritto di appello, come previsto dal Codice FIA e dal RSN;
d) Dichiara altresì di ritenere sollevati il Comitato Organizzatore, l'ACI Sport, l'Ente proprietario o gestore delle strade interessate, tutti gli Automobile Club comunque facenti parte dell'organizzazione, nonché gli Ufficiali di Gara e tutte le persone addette all'organizzazione da ogni responsabilità circa eventuali danni occorsi ad esso Concorrente, suoi Conduttori, suoi dipendenti o cose, oppure prodotti o causati a terzi o cose da esso Concorrente, suoi Conduttori e suoi dipendenti.

1.14 Equipaggio

Per ciascuna vettura deve essere iscritto un Equipaggio formato da due persone, considerate entrambe Conduttori. I due Conduttori, designati dal Concorrente nel modulo d'iscrizione rispettivamente come Primo e Secondo Conduttore, possono alternarsi alla guida della vettura, e devono essere in possesso della licenza di Conduttore richiesta per la partecipazione al Rally, nonché della patente di guida, entrambe in corso di validità.

1.15 Inizio e termine di un Rally

Ogni Rally inizia con le Verifiche, la registrazione degli pneumatici obbligatoria e termina alla scadenza dell'avvenimento più tardivo dei seguenti:

a. Termine di presentazione di reclamo, di appello o riunione del Collegio
b. Fine delle Verifiche Amministrative e tecniche dopo la gara, effettuate secondo la normativa vigente
c. Fine della premiazione.

1.16 Partenti e Partiti

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

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

1.17 Norme di circolazione

Rispetto del Codice della Strada

Durante la durata della manifestazione, gli Equipaggi devono obbligatoriamente attenersi alle norme del C.d.S.

- Agli equipaggi che non si adegueranno alle Norme verranno inflitte le seguenti penalità:

a) Prima infrazione: in conformità al RSN
b) Seconda infrazione: 5 minuti di penalità
c) Terza infrazione: esclusione dalla gara applicata dai CCSS

Nei settori di trasferimento è assolutamente vietato procedere zigzagando al fine di scaldare gli pneumatici. Ogni infrazione a tale norma rilevata dai Giudici di Merito comporta la penalizzazione di 3' da parte dei Commissari Sportivi.

- Divieto di rimorchiare, trasportare, spingere le vetture durante la gara

È vietato rimorchiare, trasportare o spingere le vetture Concorrenti ad eccezione dei casi in cui tali manovre siano necessarie per rimettere la vettura sulla carreggiata o per liberare la strada;

Ogni infrazione può comportare una penalità alla discrezione dei Commissari Sportivi che può arrivare fino all'esclusione.

- Comportamenti Ostruzionistici e Antisportivi (Divieto)

È vietato agli Equipaggi sotto pena di una sanzione inflitta secondo le disposizioni del RDS bloccare intenzionalmente il passaggio delle vetture partecipanti o impedirne il sorpasso, e comportarsi in modo generalmente antisportivo.

2 REGOLAMENTO PARTICOLARE DI GARA

Il regolamento particolare di gara (RPG) deve essere in totale conformità con le prescrizioni elencate nel Codice Sportivo Internazionale, nel RSN e nei relativi RDS.

Il RPG deve essere redatto utilizzando il regolamento particolare tipo predisposto dalla FIA (gare valevoli o candidate FIA) e dall' ACI-Sport (tutte le altre gare), utilizzando i testi pubblicati sul sito dell'ACI-Sport. Il regolamento particolare di gara da approvare, completato in ogni sua parte con allegate la tabella delle distanze e dei tempi e la planimetria del percorso, dovrà essere inviata ad ACI-Sport con il seguente anticipo rispetto alla data di effettuazione della gara stessa:

- 70 giorni per le gare valevoli per i Campionati Internazionali;
- 60 giorni per tutte le altre gare.

In caso di mancato rispetto dei termini all'organizzatore potrà essere inflitta un'ammenda e la gara potrà essere privata del titolo per l'anno successivo.

I Regolamenti dei Trofei di Marca o di altre Serie Ufficiali, dovranno essere presentati alla Segreteria della Commissione Autostoriche entro e non oltre il 15 febbraio 2022.

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

2.1 Modifiche al regolamento particolare di gara

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

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

2.1.1 Circolari Informative

Le Circolari Informative sono emesse:

a) Dagli Organizzatori prima dell'apertura delle iscrizioni. In questo caso esse saranno sottoposte all'approvazione di ACI Sport o della FIA in caso di gare valevoli o candidate FIA;
b) Dagli Organizzatori dopo l'apertura delle iscrizioni e fino all'inizio delle Verifiche ante gara. In questo caso esse saranno sottoposte all'approvazione del Collegio dei CCSS, tranne i casi di variazione dei termini contrattuali e del percorso che devono essere sottoposti all'approvazione, rispettivamente, di ACI Sport e del DG;
c) In caso di gara valevole o candidata FIA le Circolari Informative devono essere sottoposte all'approvazione della FIA

- Le Circolari Informative devono essere datate, numerate, stampate su carta gialla, pubblicate sull'Albo Ufficiale di gara e comunicate ai Concorrenti o ad uno dei membri dell'Equipaggio.

2.1.2 Comunicati

a) I Comunicati sono emessi dal Comitato Organizzatore e per esso dalla DG per dare istruzioni e/o informazioni che riguardano lo svolgimento della manifestazione;
b) I Comunicati non possono interferire con le disposizioni del RPG;
c) I Comunicati emessi prima dell'inizio delle Verifiche ante gara non devono essere sottoposti all'approvazione di ACI Sport;
d) I Comunicati emessi dopo l'inizio delle Verifiche ante gara devono essere preventivamente approvati dal Collegio dei CCSS;
e) I Comunicati devono essere datati, devono avere una numerazione progressiva ed essere stampati su carta di colore differente dalle Circolari Informative; devono essere pubblicati sull'Albo Ufficiale di gara e comunicati ai Concorrenti o ad uno dei membri dell'Equipaggio;
f) Al momento della presa conoscenza di una Circolare Informativa o di un Comunicato, i Concorrenti o i membri dell'Equipaggio devono rilasciarne ricevuta tramite firma, salvo che ciò non sia materialmente possibile durante lo svolgimento del Rally.

2.2 Condizioni per la pubblicazione.

Il regolamento particolare di gara, stampato in formato A5 (obbligatorio solo per gare FIA), deve essere in totale conformità con le prescrizioni elencate:

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

2.3 Applicazione e interpretazione dei regolamenti

- Il Direttore di Gara è delegato all'applicazione delle disposizioni di gara della presente Norma Generale, delle disposizioni del campionato di riferimento e del regolamento particolare di gara durante la manifestazione. Egli deve informare i Commissari Sportivi di tutti gli avvenimenti rilevanti che richiedono l'applicazione delle disposizioni della presente norma, delle disposizioni del campionato di riferimento e del regolamento particolare di gara.
- Ogni reclamo presentato da un concorrente dovrà essere sottoposto ai Commissari Sportivi per la decisione, conformemente alle disposizioni della RSN.

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

- In tutte le gare con validità FIA o candidate FIA, la lingua ufficiale dovrà essere Inglese o Francese.

In caso di controversia sull'interpretazione dei regolamenti, il solo testo inglese farà fede.

- Il primo conduttore, qualora il concorrente non sia a bordo della vettura durante il Rally, ne assume la responsabilità fatto salvo quanto previsto nel RSN in materia di reclami e di appelli.
- Ogni comportamento scorretto, fraudolento o antisportivo compiuto dal concorrente o dai membri dell'equipaggio sarà giudicato dai Commissari Sportivi che potranno infliggere una sanzione fino all'esclusione dalla competizione e proporre il deferimento al Giudice Sportivo.

3 VETTURE AMMESSE

La suddivisione dei Raggruppamenti, Periodi, Gruppi e delle classi è riepilogata nell'Appendice 6.
Le classi sono sempre costituite indipendentemente dal numero di Concorrenti verificati in ciascuna di esse.
Per essere ammesse alle gare, tutte le vetture devono essere immatricolate (libretto di circolazione), targate e in possesso di HTP. Non sono ammesse vetture con targa "prova".
Le vetture devono essere conformi al Regolamento Tecnico in corso di validità.

4 CONCORRENTI E CONDUTTORI AMMESSI

- Possono partecipare ai Rally in qualità di Concorrenti e Conduttori, tutti i titolari delle licenze ACI Sport con le limitazioni di cui al RSN;
- Una manifestazione nazionale può ammettere Concorrenti e Conduttori titolari di una licenza nazionale rilasciata da una qualsiasi Federazione Sportiva Nazionale straniera solo se la manifestazione stessa è iscritta nel Calendario ACI come manifestazione nazionale a partecipazione straniera autorizzata (ENPEA). I Concorrenti ed i Conduttori predetti devono essere in possesso di un'autorizzazione a partecipare rilasciata dalla propria Federazione Sportiva Nazionale;
- Nel caso in cui la gara, aperta alla partecipazione straniera, faccia parte di un Campionato, di un trofeo, di una coppa, di un Challenge o di una serie nazionale, i Conduttori licenziati stranieri sono ammessi a contabilizzare punti nella classifica finale di detti Titoli;
- Nei casi in cui un Rally sia valido sia per il TRZ che per il CIRAS ai Conduttori aventi diritto verranno conteggiati i punti validi il per l'assegnazione di entrambi i Titoli;

4.1 Limitazioni

Le limitazioni per condurre le vetture autostoriche nei rally sono precisate nell App.1 del RSN.

5 CARATTERISTICHE DEI RALLY

5.1 Velocità media

La velocità media dei settori è lasciata alla discrezione degli Organizzatori, ma deve sempre essere conforme alla normativa di legge (meno di 50 Km/h). La velocità media del settore deve essere specificata nel road-book.
La velocità media delle Prove Speciali deve essere conforme alle prescrizioni dell'art. 9 del Codice della Strada.
In tutti i Rally la velocità media delle Prove Speciali non deve essere mai superiore a 100 Km/h.

5.2 Percorsi

I percorsi dei Rally, in modo particolare quelli delle Prove Speciali, devono essere scelti in funzione dell'abilità di guida dei conduttori e dell'affidabilità delle vetture, devono essere selettivi: possono pertanto avere un andamento altimetrico variabile, spiccate caratteristiche di tortuosità, carreggiate di larghezza limitata e fondo stradale non compatto (ad esempio terra, ghiaccio, fondo dissestato).
I Rally possono svolgersi sia di giorno che di notte. I Rally previsti nei mesi da novembre a febbraio se si svolgono di notte, devono avere una espressa autorizzazione concessa dall' ACI-Sport .
Indipendentemente da eventuali provvedimenti particolari delle Autorità Amministrative il percorso, ad eccezione di quello interessato dalle Prove Speciali, è sempre considerato aperto al traffico e pertanto i Conduttori devono attenersi

scrupolosamente alle norme del Codice della Strada e comunque a tutte le disposizioni vigenti in materia di circolazione, compresi i regolamenti comunali e le eventuali ordinanze speciali di Polizia Urbana delle località attraversate.
In caso di ostruzioni stradali o altri casi di forza maggiore, la Direzione di Gara può modificare il percorso o sopprimere prove speciali prima del transito delle vetture in gara, oppure neutralizzare particolari tratti per i quali la prescrizione di qualsiasi velocità media potesse determinare situazioni di pericolo.
Una volta presa la partenza, non può essere invocato dai Concorrenti, e per nessun motivo, alcun caso di forza maggiore; eventuali ostacoli provocati da intemperie, ostruzioni o simili devono in conseguenza essere superati di pura iniziativa dei conduttori.
Gli stessi devono essere inoltre in condizioni di superare qualsiasi tipo di percorso con gli pneumatici montati per loro libera scelta.

5.3 Prove Speciali (caratteristiche)

Le prove speciali devono essere o tutte su terra o tutte su asfalto.

5.4 Super Prova Speciale

Una Super Prova Speciale (o Prova Spettacolo) è una Prova Speciale che si svolge su un percorso di lunghezza limitata, in linea o ad anello (con un massimo di 2 ripetizioni), concepito in modo tale da essere di particolare attrazione spettacolare.

- Non sono ammesse partenze abbinate (ONE TO ONE / ad inseguimento)
- Le modalità di svolgimento ed organizzazione devono essere conformi a quanto indicato per le Prove Speciali e devono essere indicate nel RPG.
- Un Piano di Sicurezza distinto deve essere sottoposto ad ACI Sport, nei termini previsti per la presentazione del RPG, accompagnato da tre planimetrie scala 1:500 che descrivano il percorso e indichino le aree riservate ai media.
- In caso di ripetizione della Super Prova Speciale, il percorso può essere utilizzato anche nel senso di marcia contrario.
- Il percorso può essere ispezionato da ACI Sport e deve avere le seguenti caratteristiche:
- Lunghezza complessiva compresa tra 1 Km e 3 Km (percorso in linea)
- La superficie stradale deve essere dello stesso tipo di quella del resto del Rally.
- L'ordine di partenza è lasciato alla discrezione dell'Organizzatore, che tuttavia dovrà indicarlo nel regolamento particolare di gara. Le vetture possono pertanto effettuare la prova in ordine diverso da quello della numerazione di gara e successivamente ripartire secondo l'ordine di numerazione.
- Se nella Tabella Tempi e distanze il C.O. della partenza del Rally è posto immediatamente prima del C.O. che precede la partenza della Super Prova Speciale, l'ordine di partenza può essere modificato conformemente a quello della Super Prova Speciale.
- È ammessa l'utilizzazione di segnalazioni con bandiere gialle secondo le disposizioni dell'Allegato H al Codice Internazionale.
- In caso di esposizione della bandiera gialla, i Concorrenti devono immediatamente ridurre la velocità in maniera significativa.
- Il Direttore di Gara può autorizzare un Equipaggio danneggiato dalla bandiera gialla a ripetere la prova. Tuttavia, se le circostanze non permettono la ripetizione della prova, il Direttore di Gara proporrà ai Commissari Sportivi di assegnare, all'Equipaggio un tempo determinato.
- In ogni caso, gli Equipaggi parzialmente o totalmente responsabili dell'esposizione della bandiera gialla non possono beneficiare di quanto previsto nel precedente capoverso.
- La vettura che non riuscisse a portare a termine la prova e non fosse in grado di proseguire deve essere condotta dagli Organizzatori al successivo parco di assistenza dove potrà essere riparata nel rispetto delle disposizioni del regolamento particolare di gara. Se ciò non fosse possibile, la vettura deve essere posteggiata subito dopo il controllo di uscita della Super Prova Speciale. Sia nel primo che nel secondo caso:
- l'Equipaggio deve essere considerato transitato senza penalità al controllo orario immediatamente successivo alla Super Prova Speciale;
- l'Equipaggio è soggetto alle usuali norme, regolamenti, restrizioni di assistenza e penalità in tempo previste nel Rally;
- gli Equipaggi che non riuscissero a portare a termine la prova sarà assegnato il tempo peggiore realizzato nella classe di appartenenza (o in quella immediatamente superiore se nella classe di appartenenza è in gara un solo Equipaggio) oltre a una penalità di tempo di 30". Se riterranno il peggior tempo decisamente anomalo, i Commissari Sportivi potranno assegnare un tempo ritenuto meno anomalo tra gli ulteriori quattro peggiori tempi;

- agli Equipaggi che dovessero far registrare un tempo superiore di almeno tre minuti primi rispetto al miglior tempo nella classe di appartenenza, sarà assegnato il tempo peggiore realizzato nella classe (o in quella immediatamente superiore se nella classe di appartenenza è in gara un solo Equipaggio) con le modalità di cui al paragrafo precedente.
- Con esclusione delle gare CIRAS, la Super Prova Speciale, se prevista, può essere effettuata all'inizio e/o alla fine di ogni tappa/giornata del Rally.
- La sua classifica non deve determinare l'ordine della nuova partenza del Rally.
- Terminata la prova, gli Equipaggi devono entrare in un riordino, al quale seguirà un Parco assistenza di 30', oppure in un Parco assistenza di almeno 30' al quale seguirà un riordino.

5.5 Lunghezza e durata dei Rally

A seconda della lunghezza del percorso e delle prove speciali e della loro durata, i Rally si distinguono nelle seguenti tipologie:
- Rally con validità per il CIRAS
- Rally con validità per il CIRTS
- Rally con validità per il TRZ
- Rally senza validità

Con le caratteristiche di lunghezza e durata come da schema seguente

RALLY AUTOSTORICHE	DURATA		PROVE SPECIALI			
	Durata	TAPPE	Numero		Lunghezza	
	Max/ore	Max/Num	Min diverse	Min PS Tot	Min Km	Max Km
CIRAS	48	2	3	6	90	150
CIRTS	48	1	2	4	60	90
TRZ	36	1	2	4	60	90
NON TITOLATI	36	1	2	4	50	90

N.B. Le caratteristiche delle gare con validità FIA dovranno seguire il regolamento FIA.

6 UFFICIALI DI GARA – SICUREZZA – OSSERVATORI

Sono Ufficiali di Gara
a) Commissari Sportivi
b) Direttore di Gara e suoi aggiunti
c) Segretario/a di Manifestazione
d) Commissari Tecnici
e) Capi-Posto
f) Verificatori Sportivi e Tecnici
g) Commissari di Percorso
h) Addetto alle Relazioni con i Concorrenti
i) Delegato all'Allestimento del Percorso

6.1 Collegio dei Commissari Sportivi

- Necessitano del Collegio dei Commissari Sportivi:
a) Tutte le gare Titolate
b) Le gare per cui si richiede una Titolazione per l'anno successivo
c) Le gare Internazionali non Titolate
- I Commissari Sportivi dovranno essere in comunicazione permanente con la Direzione di Gara.

6.2 Addetto alle relazioni con i Concorrenti

In tutti i Rally è obbligatorio almeno un Addetto alle relazioni con i Concorrenti

6.2.1 Compiti principali

Fornire informazioni ai concorrenti e svolgere un ruolo di mediazione in ogni momento.
Questo ruolo deve essere ricoperto da un titolare di licenza Ufficiale di gara. L'addetto alle relazioni con i concorrenti può assistere alle riunioni dei Commissari Sportivi, al fine di tenersi informato sulle eventuali decisioni prese.
L'addetto alle relazioni con i concorrenti deve essere facilmente identificabile dai concorrenti. A tale fine è consigliabile che:
1) indossi un contrassegno od una pettorina entrambi molto visibili;
2) sia presentato ai concorrenti nel corso della riunione ante gara (se effettuata);
3) la sua foto sia pubblicata nel regolamento particolare di gara o in una circolare informativa.

6.2.2 Presenza durante il Rally

Sull'albo Ufficiale di Gara dovrà essere esposto un tabulato con l'indicazione dei luoghi ed orari di presenza dell'addetto alle relazioni con i concorrenti. In particolare sarà presente:
- alle verifiche sportive e tecniche;
- presso la segreteria della manifestazione;
- alla partenza della gara;
- ai parchi di riordino;
- ai parchi chiusi di fine sezione e tappa;
- in prossimità del parco chiuso all'arrivo finale (secondo le possibilità concesse dal programma del Rally).

6.2.3 Funzioni

- Rispondere a tutte le domande o questioni poste dai concorrenti il più dettagliatamente possibile;
- dare tutte le informazioni possibili in relazione al regolamento particolare di gara, allo svolgimento del Rally e alle classifiche;
- evitare di trasmettere ai Commissari Sportivi tutte le richieste che possano trovare una soluzione soddisfacente (nell'ambito del regolamento) attraverso una semplice spiegazione, per esempio chiarimenti su contestazioni sui tempi con l'assistenza dei cronometristi.

6.3 Supervisore alla Sicurezza

A. MANSIONI, ATTIVITÀ E PROCEDURE

- Sarà nominato dalla Direzione per lo Sport Automobilistico, sentito il parere della Commissione Autostoriche un Supervisore per ciascun Rally della stagione 2022, la cui nomina sarà comunicata all'Organizzatore;
- Il Supervisore della gara moderna opererà anche per la gara storica;
- I Supervisori sono abilitati a cura della Direzione per lo Sport Automobilistico a seguito del superamento di un corso tecnico e pratico. I Supervisori saranno dotati di licenza rilasciata dalla DSA. Le spese per le missioni del Supervisore (vitto, alloggio e viaggio) per ciascuna gara saranno a carico dell'Organizzatore;
- Il Supervisore dovrà curare con attenzione l'uso dei mezzi per raggiungere i luoghi dove dovrà svolgere le sue attività che dovrà essere improntato al risparmio dei costi anche in riferimento alla normativa ACI Sport;
- I Supervisori non possono partecipare come Conduttori alle gare a cui sono stati inviati dalla DSA;
- Almeno 60 giorni prima della gara il Supervisore effettua il sopralluogo, redige e firma il verbale di ispezione che individua indicando le adeguate misure di contenimento mediante prescrizioni che dovranno essere recepite nel piano di sicurezza, redatto in conformità alle modalità prescritte nell'appendice IVª delle Norme Generali Rally, che l'Organizzatore deve sempre prevedere. All'ispezione dovranno essere presenti l'Organizzatore, il DG ed Il DAP;
- Qualora I verbali di collaudo degli enti proprietari delle strade non fossero disponibili, gli stessi dovranno essere forniti al Supervisore in un momento successivo, ma sempre prima dell'approvazione del piano di sicurezza;
- Almeno 60 giorni prima della gara l'Organizzatore nelle gare titolate e 30 giorni nelle gare non titolate deve inserire nella procedura online:

1. Il RPG completo delle firme,
2. Il Piano di Sicurezza sottoscritto dal Direttore di Gara, DAP e Organizzatore, che può essere consegnato durante la visita preventiva sotto forma di bozza, dovrà essere integrato dalle eventuali disposizioni degli enti proprietari della strada nonché dalle prescrizioni del Supervisore,
3. Il Piano di emergenza Sanitario (PES) approvato dal Medico Federale Regionale sarà inviato unitamente al RPG secondo quanto previsto dall'Appendice 8 RSN;

- La consegna definitiva del piano di sicurezza è fissata in 20 giorni prima dell'inizio delle verifiche ante gara del Rally via mail o mediante procedura online;
- Il Supervisore una volta visionato il piano di sicurezza definitivo potrà richiedere all'Organizzatore di modificarlo;
- Il Piano di Sicurezza sarà valido solo una volta che verrà apposto l'OK da parte del Supervisore.

B. CONTROLLO FORMALE

- In caso di sostituzione del DG o del DAP, i subentranti dovranno dichiarare di accettare esplicitamente le disposizioni contenute nel verbale di ispezione predisposto dal Supervisore con apposita dichiarazione che dovrà essere allegata alla circolare informativa emanata che approvi la sostituzione;
- Qualora gli enti proprietari della strada abbiano indicato delle prescrizioni durante l'iter di rilascio delle relative autorizzazioni dopo i 20 giorni previsti dal comma precedente, le stesse dovranno divenire parte integrante del Piano della Sicurezza, l'introduzione sarà asseverata dal Supervisore mediante verbale suppletivo;
- Prima della prima riunione del Collegio dei Commissari Sportivi, il Supervisore deve verificare che tutte le prescrizioni previste nel Piano di Sicurezza, richieste dallo stesso, siano state riportate anche nelle disposizioni di servizio;
- Il Supervisore comunicherà al Collegio dei Commissari Sportivi solo le eventuali risultanze negative della verifica effettuata per i dovuti provvedimenti conseguenziali.

C. CONTROLLO PRATICO

- Il Supervisore, durante l'effettuazione della gara dovrà controllare che gli apprestamenti di sicurezza previsti dal Piano di Sicurezza siano stati eseguiti;
- Nel caso in cui il Supervisore riscontri situazioni di rischio potenziale derivanti da inadempimento rispetto alle prescrizioni o a situazioni ambientali nuove dovrà avvertire la Direzione di gara e gli Apripista successivi per la risoluzione del problema;
- Qualora dovesse persistere la situazione di rischio potenziale o non sia possibile eliminare lo stesso il Supervisore emetterà parere di diniego allo svolgimento della prova speciale o delle prove speciali comunicandolo anche ai Commissari Sportivi;
- La decisione e la responsabilità finale sull'effettuazione della/e prove speciali saranno sempre del DG con apposita decisione che dovrà essere presentata ai Commissari Sportivi, prima della partenza della prova;
- Il Supervisore, durante la gara dovrà prendere la partenza sulle PS, prima del veicolo apripista "00" e in tal senso concorderà l'orario con il DG;
- Il Supervisore dovrà disporre di una vettura autonoma identificata con una placca riportante la dicitura "Supervisore alla sicurezza ACI Sport", la vettura deve essere dotata di sistema radio collegato con la Direzione di gara, Tracking e camera-car;
- Il Supervisore redigerà apposito report di ciascuna gara contenente le principali informazioni da inviare alla Direzione per lo Sport Automobilistico.

6.4 Delegato all'Allestimento del Percorso (DAP)

- L'Organizzatore deve designare un Delegato dell'allestimento del percorso (DAP);
- Il DAP dovrà verificare l'applicazione del Piano di Sicurezza, la presenza e il corretto posizionamento dei Commissari di percorso e l'allestimento sportivo e di sicurezza della PS comunicando al DG nel più breve tempo possibile, le proprie osservazioni, per consentirgli di adottare le decisioni che riterrà necessarie.
- Dovrà inoltre verificare il posizionamento del pubblico al momento del suo transito, comunicando al Direttore di gara eventuali possibili situazioni critiche da far controllare, in via ultimativa, agli apripista che seguono.
- Il DAP svolgerà la propria attività avendo a disposizione una vettura autonoma che precederà il primo veicolo apripista (00 o 000) con un distacco stabilito a discrezione del DG. L'identificazione di questa vettura avverrà con l'apposizione di una placca per lato recante la dicitura "Delegato Allestimento Percorso". Per quanto riguarda la licenza da possedere si rimanda all'appendice "licenze" del RSN.

6.5 Osservatori

- In tutte le gare valevoli o candidate per un titolo internazionale, l'Osservatore sarà designato dalla FIA;
- In tutte le gare valevoli o candidate per un titolo Nazionale, il Commissario Sportivo presidente del Collegio valuterà la manifestazione;
- In casi particolari, la Commissione Autostoriche può incaricare un suo componente ad effettuare una osservazione della gara con spese a carico dell'Organizzatore.

6.6 Delegato FIA alla Sicurezza

Nelle gare valevoli per un Campionato internazionale la FIA può designare un proprio Delegato alla sicurezza. Le sue funzioni sono stabilite dalla FIA.

6.7 Controllo del percorso e delle PS da parte degli Ufficiali di Gara

- I Delegati alla Sicurezza, gli Osservatori FIA e i Commissari Sportivi, nell'ambito delle loro funzioni potranno, a loro discrezione, controllare le misure tecniche o di sicurezza predisposte sul percorso e sulle PS;
- Dovranno comunque rispettare le prescrizioni seguenti:

a) Esporre sul parabrezza della vettura un lasciapassare visibile e riconoscibile fornito dall'Organizzatore

b) Il loro ingresso sul percorso delle PS dovrà venire almeno 30' prima della partenza dell'ultimo apripista, vettura "0". L'entrata del Delegato alla Sicurezza FIA potrà avvenire più tardi

c) Se nel corso della loro percorrenza sulla PS fossero raggiunti dalla vettura "0", dovranno arrestarsi, posteggiare ed attendere il passaggio della vettura scopa prima di proseguire più oltre.

d) Limitatamente ai Rally su asfalto: i veicoli apripista, le postazioni intermedie e Controlli Stop, le vetture scopa e le vetture dei DAP devono essere dotati di filler.

e) In tutti i Rally la vettura del DAP dovrà obbligatoriamente avere a bordo almeno cinque bandiere rosse da consegnare in caso di necessità.

6.8 Chicane

a) Gli organizzatori possono rallentare il percorso delle prove speciali a mezzo di chicane artificiali, a condizione che esse siano allestite con materiale di consistenza tale da renderne difficile lo spostamento. Sono vietate barriere di materiale plastico tipo new-jersey riempite con ghiaia, acqua o altro materiale. Sono consentite rotoballe di paglia. è vietato l'uso

delle balle di paglia tradizionali. E' possibile utilizzare le pile di gomme imbullonate tra loro, alte minimo 60 cm. e massimo 70 cm. e di larghezza totale minima di 50 cm, massima di 1 metro.

Al fine di permettere ai conduttori una più facile individuazione dell'ingresso chicane il relativo allestimento deve essere evidenziato sul lato di dx con il colore rosso, mentre quelle del lato sx di colore bianco, oltre al posizionamento di frecce stradali.

Le chicane devono avere esclusivamente la funzione di ridurre la velocità delle vetture in prossimità di situazioni ritenute potenzialmente pericolose.

b) Ciascuna chicane deve essere segnalata mediante appositi cartelli, posizionati sul solo lato della strada adiacente alla traiettoria di ingresso alla chicane, a 150, 100 e 50 metri dalla chicane stessa.

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

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

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

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

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

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

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

f) In caso di salto della chicane, devono essere applicate le seguenti penalità: 30" per la prima infrazione, 60" per la seconda, esclusione per la terza.

7 ISCRIZIONI

7.1 Tasse di iscrizione alle gare

TASSE DI ISCRIZIONE ALLE GARE (IVA Esclusa)									
TIPOLOGIA GARA	**Cilindrata fino 1300**			**Cilindrata da 1301 a 2000**			**Cilindrata oltre 2000**		
	Km di PS			**Km di PS**			**Km di PS**		
	50/90	**91/120**	**>120**	**50/90**	**91/120**	**>120**	**50/90**	**91/120**	**>120**
Non titolata	390	510	590	440	580	680	480	640	760
Titolata ACI SPORT	440	580	680	490	650	770	550	730	870
Titolata FIA	490	660	780	540	730	870	600	810	970
Per l'anno in corso il prezzo del sistema Tracking è di 60€ + iva da aggiungere alla tassa di iscrizione.									

7.2 Iscrizioni

- Il numero massimo di iscrizioni ammissibili non può essere complessivamente superiore a 170 in tutti i Rally, comprese le iscrizioni relative ai Conduttori di Regolarità Sport, e/o dei Trofei di Marca (quando previsti), e/o All-Stars e ai Conduttori stranieri. Nei Rally su più giorni, il numero massimo delle iscrizioni deve essere rispettato nel primo giorno.
- Le iscrizioni devono essere aperte al massimo 30 giorni prima rispetto alla data d'iscrizione del Rally così come risulta dal calendario sportivo Nazionale pubblicato da ACI Sport. Il conteggio dei giorni deve essere effettuato partendo dalla vigilia della prima data risultante dall'iscrizione a calendario (es.: se il Rally si svolge il 3/4 maggio, il conteggio a ritroso deve partire dal 2 maggio e le iscrizioni possono essere spedite a partire dal 3 aprile) e devono comunque arrivare all'Organizzatore entro il termine di chiusura delle stesse;
- Le iscrizioni devono essere tenute aperte fino alla data indicata sul RPG. La chiusura delle iscrizioni deve avvenire entro i seguenti termini:
    - Gare valevoli per un Campionato FIA: almeno 12 giorni prima della data di inizio del Rally
    - Tutte le altre gare: al più tardi entro le 18.00 del lunedì precedente la data di inizio del Rally;
- Non sono ammesse iscrizioni condizionate;
- Prima della sua pubblicazione, l'elenco cronologico degli iscritti con i relativi numeri di gara deve essere inviato ad ACI Sport/Commissione Auto Storiche almeno 8 giorni (3 giorni per gare senza validità FIA) prima della data di inizio del Rally. Deve inoltre essere inviato l'elenco delle iscrizioni nulle con l'indicazione delle ragioni di nullità e di quelle rifiutate;

Solo per le gare titolate, l'elenco degli iscritti non può essere pubblicato senza l'approvazione di ACI SPORT.

- Gli Organizzatori delle gare che nell'edizione precedente hanno raggiunto il numero massimo di iscritti, per l'edizione successiva sono tenuti a chiudere le iscrizioni il venerdì della settimana precedente la gara;
- Salvo i casi previsti dal presente RDS, nessuna modifica potrà essere apportata alla domanda di iscrizione. È tuttavia permesso al Concorrente, fino alle Verifiche ante gara, sostituire la vettura iscritta con un'altra dello stesso Gruppo e Classe;
- La sostituzione di un Concorrente dopo la data di chiusura delle iscrizioni è vietata
- Il cambio di un solo conduttore è permesso:

a) Solo prima della chiusura delle iscrizioni, a condizione che non sia vietato nel RPG

b) Dopo la chiusura delle iscrizioni solo se ciò non implichi un cambiamento di Concorrente

c) Dopo la pubblicazione dell'elenco degli iscritti, il cambio, se previsto dal RPG, deve essere autorizzato dal Collegio dei Commissari Sportivi;

- La sostituzione di due membri dell'Equipaggio o del Concorrente è sottoposta all'approvazione della FIA (gare valevoli per titoli internazionali) p di ACI Sport (gare valevoli per titoli Nazionali).
- I Conduttori indicati nei moduli di iscrizione non possono essere riserve gli uni per gli altri, fatti salvi i casi dei Conduttori iscritti dallo stesso Concorrente persona giuridica e dei Conduttori stranieri iscritti da Concorrenti stranieri;
- Se, in sede di verifica tecnica ante gara, una vettura dovesse essere stata registrata in un gruppo e/o classe errati, i Commissari Sportivi potranno, su proposta dei Commissari Tecnici, assegnare la predetta vettura al gruppo e/o alla Classe cui realmente appartiene;
- Con la sottoscrizione del modulo di iscrizione, il Concorrente e i Conduttori si impegnano (per sé ed i propri mandanti e incaricati) a sottostare alle sole giurisdizioni sportive specificate nel CSI (Codice Sportivo Internazionale) e nelle sue appendici, nonché alle disposizioni del RSN e alle disposizioni del presente RDS, alle disposizioni specifiche del Campionato di riferimento ed alle disposizioni del RPG. Autorizzano inoltre l'utilizzazione e la divulgazione dei dati personali esclusivamente per il perseguimento delle finalità della gara;
- L'Organizzatore si riserva il diritto di rifiutare l'iscrizione di un Concorrente o di un Conduttore, ma in questo caso dovrà motivare il rifiuto conformemente alle disposizioni del RSN.
- Le domande di iscrizione non saranno accettate se non accompagnate dalla tassa di iscrizione (bonifico bancario da sportello oppure online, assegno circolare, vaglia). L'Organizzatore dovrà indicare nel modulo d'iscrizione il codice IBAN;
- La tassa d'iscrizione sarà interamente rimborsata:

a) Ai Concorrenti la cui iscrizione non sia stata accettata

b) Nel caso in cui il Rally non abbia luogo;

- La tassa d'iscrizione può essere parzialmente rimborsata nelle particolari condizioni eventualmente previste dal RPG;
- In caso di ritiro d'iscrizione da parte del Concorrente la tassa:

a) Deve essere restituita nella misura del 50%, se la rinuncia perviene prima della chiusura delle iscrizioni

b) Non deve essere restituita se invece perviene dopo il termine di chiusura delle iscrizioni

c) La restituzione delle tasse di iscrizione deve avvenire entro il 15 giorni successivi al Rally.

7.3 Modalità di Spedizione delle Iscrizioni (FARE RIFERIMENTO AL RSN)

7.4 Registrazione e selezione delle Iscrizioni

- La selezione per l'accettazione delle singole domande va fatta immediatamente dopo il termine di chiusura delle iscrizioni stesse;
- Gli Organizzatori sono tenuti a registrare tutte le singole domande di iscrizione e ogni altra comunicazione relativa in un protocollo numerato progressivamente secondo la data di arrivo dell'iscrizione~~;~~
- La documentazione comprovante la data di spedizione delle domande d'iscrizione e la loro data di arrivo deve essere conservata dagli Organizzatori;
- ACI Sport si riserva di controllare, nei modi e nei termini che riterrà opportuni, il protocollo delle iscrizioni e la relativa documentazione;
- Gli Organizzatori sono tenuti a comunicare il numero di protocollo al Concorrente interessato che ne faccia richiesta.

7.5 Precedenza delle Iscrizioni

- Per l'accettazione delle domande di iscrizione vengono fissate le precedenze di cui ai paragrafi successivi, riferite per ciascun Equipaggio, al primo Conduttore (per "classifica provvisoria" si intende quella redatta fino alla penultima domenica precedente la chiusura delle iscrizioni del Rally interessato);
- I Conduttori che hanno maturato una precedenza di iscrizione, e vogliono farla valere, devono far pervenire le loro domande di iscrizione, sotto pena di perdita della precedenza, almeno 10 giorni prima della data di chiusura delle iscrizioni secondo le seguenti modalità:

a) 1° grado: Prioritari FIA e ACI e Conduttori che si trovano, nella classifica provvisoria assoluta del Campionato / trofeo di riferimento, entro le prime 5 posizioni.
b) 2° grado: I Conduttori che si trovano, nelle classifiche provvisorie di gruppo, entro le prime cinque posizioni
c) 3° grado: gli altri Conduttori secondo l'ordine progressivo stabilito in base alla data di spedizione dell'iscrizione;
- Nella prima gara titolata dell'anno, si terrà conto delle classifiche finali del Campionato / trofeo dell'anno precedente;
- Nella seconda gara titolata dell'anno si terrà conto delle prime 10 posizioni della prima gara titolata e delle prime 10 posizioni della classifica finale dell'anno precedente;
- L'Organizzatore, nel rispetto del numero massimo previsto, ha la facoltà di destinare due posti a invito (wild-card). Le iscrizioni di questi Equipaggi dovranno rispettare le normali regolarità formali di presentazione e pervenire entro la data prevista per la chiusura delle iscrizioni;
- In caso di domanda di iscrizione in numero superiore a quello previsto dall'Organizzatore, si applicano le disposizioni del successivo "Sorteggio".

7.6 Sorteggio (Non applicabile alle gare FIA)

- Qualora le iscrizioni pervenute nei termini superino il numero massimo previsto dal RPG, fatte salve le iscrizioni dei Conduttori che godono di una precedenza di cui all'Art. precedente, le restanti verranno sottoposte a sorteggio;
- L'Organizzatore ha la facoltà indicare nel RPG gli eventuali criteri di proporzionalità numerica con cui sorteggiare gli Equipaggi nell'ambito di ogni gruppo e/o Classe;
- Il sorteggio dovrà effettuarsi, su richiesta dell'Organizzatore, alla presenza di un rappresentante ACI Sport (con spese a carico dell'Organizzatore) e di rappresentanti dei Concorrenti interessati, il giorno successivo alla chiusura delle iscrizioni;
- L'Organizzatore è tenuto a rendere noti i risultati del sorteggio non soltanto degli Equipaggi ammessi dal sorteggio, ma anche di quelli esclusi;
- Se le domande di iscrizione sono state più numerose dei posti disponibili, e per la loro accettazione l'Organizzatore ha dovuto ricorrere al sorteggio o alla selezione per gradi di precedenza, l'eventuale sostituzione del primo Conduttore con precedenza d'iscrizione o con residenza in zona con un altro Conduttore senza precedenza di iscrizione, o con residenza fuori zona, comporterà per l'Equipaggio interessato la perdita del diritto d'iscrizione e la non ammissione alla manifestazione.

8 ASSICURAZIONI

- Il premio assicurativo compreso nella tassa d'iscrizione deve garantire al Concorrente almeno la copertura per la RC verso terzi, prevista dalla legge e dalle disposizioni particolari di ACI Sport. La copertura dovrà avere effetto:
a) Lungo il percorso di gara
b) Lungo i percorsi di servizio indicati nel Service-Book
c) Lungo il percorso di trasferimento all'officina prevista per le Verifiche tecniche post gara
- La copertura dovrà avere inizio dal momento in cui la vettura viene presentata alle Verifiche preliminari ante gara e cesserà alla fine del Rally o, in caso di ritiro o di esclusione, al momento dell'arrivo della vettura nella località in cui è allestito il PC di fine tappa o di fine gara. L'ora del ritiro sarà considerata quella della comunicazione o della riconsegna della TdM agli Ufficiali di gara. Nel caso di esclusione, l'ora sarà quella della notifica all'Equipaggio del provvedimento di esclusione;
- Le vetture di assistenza, anche se munite di appositi contrassegni rilasciati dall'Organizzazione, non verranno considerate in nessun caso come partecipanti al Rally (o come vetture ufficiali dell'Organizzazione). Esse non saranno pertanto coperte dall'assicurazione del Rally e resteranno sotto la sola responsabilità dei loro proprietari;
- All'Organizzatore è fatto obbligo di sottoscrivere l'assicurazione RC comprensiva della copertura per i terzi trasportati, ivi compreso il navigatore, con lo stesso massimale di garanzia della RC e di assicurare il rischio statico;
- All'Organizzatore è fatto obbligo di consegnare a tutti gli Equipaggi verificati, perché la possano esibire, se necessario, alle Forze dell'Ordine, un'attestazione che contenga gli estremi della polizza RCT del Comitato Organizzatore, l'indicazione dei rischi coperti e dei massimali, e un richiamo agli articoli D.L. 209/2005 e del C.d.S. che regolano la copertura assicurativa delle vetture in gara;
- Il Comitato Organizzatore deve stipulare tutte le assicurazioni obbligatorie previste nella norma generale.
Le "Condizioni di Assicurazione" devono essere osservate da tutti gli Organizzatori di manifestazioni e competizioni che si svolgono sul Territorio Italiano, indipendentemente dalla titolazione e/o della Nazionalità dell'Organizzatore e dovranno essere integralmente riportate nella competente normativa ACI-Sport .
- Il premio assicurativo compreso nella tassa d'iscrizione deve garantire al concorrente la copertura per la responsabilità civile verso terzi prevista dalla legge e dalle disposizioni particolari di ACI-Sport .

- La durata della polizza deve coprire tutto il programma della manifestazione, va indicata in giorni interi dalle ore 0,00 alle ore 24,00 senza frazionamenti e comprendere, senza limitazioni, i rischi di ogni attività legata alla circolazione ed all'utilizzo della vettura.

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

- Se il R.P.G. prevede la possibilità, in caso di ritiro, di rientrare in gara nella giornata o tappa successiva, in questo caso la vettura sarà considerata sempre in gara.
- In caso di incidente il Concorrente od un suo rappresentante dovrà farne denuncia per iscritto alla DG al più tardi entro 24 ore;

9 EQUIPAGGI

- L'ammissione di un terzo bordo, salvo il caso di trasporto di un ferito, potrà comportare l'esclusione dalla gara da parte dei CCSS;
- I Conduttori costituenti lo stesso Equipaggio devono restare a bordo della vettura per tutta la durata del Rally, salvo nei casi espressamente previsti dal RPG e durante le operazioni di controllo, pena l'esclusione dalla manifestazione;
- Il ritiro di anche un solo membro dell'Equipaggio comporterà l'immediata esclusione da parte del DG. In caso di ritiro l'Equipaggio ha l'obbligo di darne tempestivamente comunicazione alla DG.

10 NUOVA PARTENZA (Dopo un ritiro nelle gare che si svolgono in più giornate/tappe)

Considerato che ai fini del presente articolo, per "giorno di gara" si intende una giornata nell'arco della quale viene effettuata almeno una prova speciale, ad un equipaggio che non ha terminato un giorno di gara sarà permesso di ripartire il giorno successivo.

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

Questa disposizione potrà essere applicata a tutte le vetture che sono state escluse per aver superato il tempo massimo o per non essere transitate a un controllo, ma non si applica alle vetture escluse per non conformità, per infrazione alle norme del Codice della Strada o a seguito di decisione del Collegio dei Commissari Sportivi. Gli equipaggi che usufruiscono del rientro in gara saranno classificati nella classifica finale del Rally a condizione di avere percorso almeno il 70% del chilometraggio delle Prove Speciali previste nel RPG.

- Nel caso in cui un Equipaggio si ritiri dopo l'ultima PS di una Tappa, per usufruire del rientro in gara questo sarà considerato come se non avesse effettuato l'ultima PS;

Nel caso in cui un equipaggio venga escluso per superamento del tempo massimo, nel rientro in gara gli verranno conteggiate unicamente le penalità in tempo accumulate precedentemente a quelle che ne hanno provocato l'esclusione. Verranno comunque conteggiate le penalità previste per il rientro in gara di seguito descritte

Per essere regolarmente classificata la vettura dovrà terminare regolarmente la giornata conclusiva di gara ed essere condotta al parco chiuso di fine gara dove dovrà rimanere fino alla pubblicazione dei risultati finali ufficiali.

- L'ordine di partenza della vettura riammessa sarà a discrezione del DG;
- Il Concorrente entro l'ora indicata nel RPG oppure, ove prevista, prima dell'inizio della riunione dei CCSS alla fine della Tappa in cui la vettura si è ritirata, deve informare il DG della sua intenzione di ripartire nella Tappa successiva e di voler sottoporre la vettura a verifica.
- Nessun punteggio sarà acquisito ai fini delle classifiche del Campionato e per l'assegnazione dei Titoli Nazionali.

10.1 Luogo di Assistenza e Tempo Concesso

- Le vetture che non terminano un giorno di gara, come sopra indicato, potranno essere riparate in un luogo prescelto dal Concorrente. Le vetture dovranno comunque essere ricondotte al PC entro un'ora prima dell'ora di partenza prevista. L'accesso al PC sarà operativo fin da 90 minuti prima dell'orario di partenza previsto.

10.2 Verifica delle Vetture Riammesse

- Le vetture devono conservare il loro originale telaio/carrozzeria ed il blocco motore, così come presentati alle Verifiche tecniche ante gara;
- Il Concorrente entro l'ora indicata nel RPG oppure, ove prevista, prima dell'inizio della riunione dei Commissari Sportivi alla fine della giornata in cui la vettura si è ritirata, deve informare il DG della sua intenzione di ripartire il giorno successivo e di voler sottoporre la vettura a verifica;

10.3 Penalità previste per il rientro in gara

Per usufruire del rientro in gara sono state previste le seguenti penalità per ogni PS non disputata:

a) Peggior tempo di Classe: al Concorrente sarà assegnato il peggior tempo totale registrato nella prova in questione nella propria Classe di appartenenza. Nel caso in cui non vi fosse alcun classificato in quella Classe, verrà applicato il peggior tempo rilevato nella Classe immediatamente superiore;
b) Una penalità di 60 secondi per ogni PS non terminata e/o di PS non disputata;
c) Le penalità sono assegnate al solo fine di permettere il reinserimento nella Classifica di gara dell'Equipaggio ritirato.

11 PERCORSO, ROAD-BOOK, TABELLA DI MARCIA E DOCUMENTI STANDARD

11.1 Road-Book (Radar)

a) Gli Organizzatori dovranno far pervenire ad ACI Sport prima dell'inizio della gara, unitamente all'ordine di servizio, il percorso comprensivo degli eventuali percorsi alternativi in caso di interruzione e di impossibilità di transito in una PS, e di percorsi di servizio;
b) Ogni Equipaggio riceverà un Road-Book contenente una descrizione dettagliata del percorso obbligatorio da seguire;
c) Ogni deviazione può comportare l'esclusione della vettura alla fine della tappa a discrezione dei CCSS;
d) Gli Equipaggi devono seguire esattamente il percorso indicato nel Road-Book, senza lasciare la strada indicata o le aree o zone di assistenza indicate, a meno che i Commissari Sportivi decidano che ciò sia avvenuto per cause di forza maggiore;
e) Il Road-Book deve essere conforme a quello standard pubblicato all'Appendice di questa Norma Generale. Deve essere stampato in formato A5 e deve avere all'interno, su fogli piegati e rilegati, i simboli OK e richiesta di soccorso medico (SOS) in formato minimo A4 con l'indicazione del numero di gara della vettura interessata;
f) Il Road-Book, obbligatorio in tutti i Rally, deve essere disponibile e consegnato gratuitamente ai Concorrenti iscritti (e soltanto ad essi) non prima del giorno che precede quello in cui iniziano le ricognizioni;
g) In caso di partecipazione di piloti con problemi visivi, il Road-Book deve essere consegnato in formato digitale (pdf, doc ecc.) almeno 7 giorni prima delle ricognizioni.

11.2 Tabella di Marcia (TdM)

a) La TdM deve prevedere una o più pagine per ogni Sezione. Specifici spazi saranno previsti per i timbri con le firme dedicate ai Controlli di passaggio, se previsti;
b) Gli Equipaggi devono far registrare il loro passaggio sulla TdM in tutti i posti di controllo indicati e nell'ordine corretto. Qualsiasi infrazione comporterà l'applicazione delle norme da parte del DG e l'Equipaggio sarà escluso alla fine della tappa;
c) Il tempo imposto per la percorrenza di un Settore dovrà figurare sulla TdM. In caso di interruzione della PS, nella TdM dovrà figurare anche il tempo residuo dal Controllo STOP al CO successivo;
d) Gli Organizzatori dei Rally Internazionali sono obbligati a predisporre una TdM che comporti una pagina per Sezione secondo lo standard FIA. La TdM deve comunque essere sostituita al termine di ogni Sezione fatta eccezione per le sezioni che non prevedono prove speciali in quanto è a discrezione dell'organizzatore;
e) La TdM dovrà essere a disposizione per ogni richiesta, in particolare a tutti i posti di controllo, dove dovrà essere presentata per il visto e la registrazione dei tempi personalmente da un membro dell'Equipaggio;
f) Tutte le alterazioni o modifiche riscontrate sulla TdM comporteranno l'esclusione della gara da parte del DG, a meno che esse non siano vistate per l'approvazione dal Commissario responsabile del Posto di Controllo;
g) L'assenza del visto o firma di un qualsiasi controllo di passaggio (a timbro), o l'assenza della registrazione del tempo ad un qualsiasi CO, oppure la mancata consegna della TdM a tutti i Controlli, siano essi orari, di passaggio, di Riordino o all'Arrivo, comporterà l'esclusione dalla gara dell'Equipaggio da parte del DG;
h) Soltanto il Cronometrista sarà autorizzato a registrare l'ora sulla TdM, manualmente o per mezzo di un apparecchio stampante;
i) Ogni divergenza tra gli orari trascritti sulla TdM e sui documenti ufficiali del Rally sarà esaminata dai Commissari Sportivi che decideranno in merito.

12 TARGHE DEL RALLY, NUMERI DI GARA E PUBBLICITÀ

L'Organizzatore fornirà gratuitamente ad ogni Equipaggio il seguente materiale, che dovrà essere fissato sulla vettura nel modo prescritto:

- Targhe del Rally - Una serie di targhe così composta:

a) Per la parte anteriore una targa di dimensioni massime di cm. 43x21,5 di altezza
b) Per il lunotto posteriore una targa adesiva trasparente di dimensioni massime cm. 28×15 di altezza. Su questa targa uno spazio di cm 15×8 di altezza sarà riservata al numero di gara.

- Pannelli porta numeri - Una serie di dimensioni massime cm. 50×52 di altezza.
- Numeri di gara

a) I numeri con larghezza del tratto cm. 5x28 di altezza, devono essere neri su bianco di cm 50x38 di altezza, applicati sui pannelli di cui sopra.
b) In caso di presenza di Conduttori diversamente abili, i numeri di gara dovranno essere di colore rosso.
c) E' necessario prevedere un numero da apporre sul vetro anteriore della vettura, lato copilota, di 15 cm di altezza, di una larghezza di tratto di almeno 20 mm. di colore nero su fondo bianco.

- Assenza delle targhe e dei numeri di gara

a) In ogni momento la constatazione dell'assenza o alterazione di un solo pannello portante i numeri di gara o di una sola targa del Rally comporterà un'ammenda.
b) In ogni momento la constatazione dell'assenza contemporanea dei due pannelli portanti numeri di gara e /o delle targhe del Rally comporterà l'esclusione.

- Obbligo di presentazione vetture con targhe e numeri di gara applicati

a) I numeri e le targhe ufficiali di gara devono essere consegnati al centro accrediti;
b) I Conduttori hanno l'obbligo di presentarsi alle successive Verifiche tecniche con i numeri delle targhe ufficiali di gara applicati.

- Rimozione o copertura dei numeri di gara in caso di ritiro
- I Conduttori, al termine della competizione o in caso di ritiro o esclusione, hanno l'obbligo di rimuovere o di coprire i numeri di gara delle vetture.

13 PUBBLICITÀ. (VEDI ANCHE REGOLAMENTO TECNICO AUTO STORICHE)

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

- Sia permessa dalla legge italiana e dai regolamenti FIA
- Non si presti a portare alcuna offesa (non sia contraria alla morale e al buon costume)
- Non sia di natura politica o religiosa
- Non occupi gli spazi riservati alle targhe del Rally e dei pannelli dei numeri di gara
- Non impedisca la corretta visuale dell'Equipaggio attraverso i vetri

- Gli spazi pubblicitari sopra e sotto i numeri di gara e quelli disponibili sulle targhe ufficiali sono riservati alla pubblicità degli Organizzatori. Tale pubblicità obbligatoria non può essere rifiutata dai Concorrenti.
- Sui pannelli dei numeri di gara, la pubblicità dovrà inserirsi su di una superficie avente una larghezza di cm 50x15 di altezza, o 2 da cm 7 di altezza, in alto e/o in basso dei numeri.
- La pubblicità dell'Organizzatore dovrà essere indicata sul RPG oppure deve essere comunicata ai Concorrenti iscritti mediante Circolare Informativa entro il termine di chiusura delle iscrizioni. Ogni altra pubblicità proposta dall'Organizzatore non può essere che facoltativa.
- Il rifiuto della pubblicità dell'Organizzatore indicata nel RPG e comunicata con Circolare Informativa potrà comportare il versamento di un importo massimo pari al doppio della tassa di iscrizione fissata con l'accettazione della pubblicità facoltativa. In ogni caso tale maggiorazione sarà limitata ad un massimo di €2.000,00 (euro duemila/00).
- I Concorrenti che accetteranno la pubblicità facoltativa dell'Organizzatore dovranno riservare ad essa gli spazi indicati sul RPG

Nessuna maggiorazione può essere imposta ad un Concorrente per rifiuto di pubblicità facoltativa rappresentante marche di automobili, di pneumatici, di carburanti e lubrificanti.

- Questa tipologia di pubblicità potrà essere prevista solo nella pubblicità facoltativa
- I caratteri delle scritte pubblicitarie devono essere al massimo della stessa dimensione e dello stesso spessore di quelli della denominazione del Rally.
- Oltre i pannelli dei numeri di gara ed alle targhe ufficiali, l'Organizzatore ha inoltre la facoltà di riservare al massimo altri 4 spazi o moduli pubblicitari aventi complessivamente le dimensioni di 1600 cm².
- Ogni modulo non deve superare le dimensioni di cm 10x40. La loro posizione è libera, a meno che non sia espressamente vincolata dal RPG.
- Le infrazioni alle norme sulla pubblicità saranno penalizzate a discrezione dei Commissari Sportivi.
- Gli Organizzatori dovranno accettare la collocazione degli Sponsor da parte di ACI Sport.
- ACI Sport si farà carico di individuare ed installare le posizioni pubblicitarie degli sponsor di ACI Sport.
- Ogni Organizzatore inoltre dovrà garantire ad ACI Sport lo spazio per la collocazione di due loghi sul materiale prodotto per la promozione del Rally e sulla documentazione ufficiale di gara.

A titolo esemplificativo ma non esaustivo: backdrop conferenza stampa, locandine, manifesti, programmi, pass, Road-Book, classifiche e comunicati stampa.

14 ASSISTENZA E REFUELLING (CONDIZIONI GENERALI)

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

I membri dell'equipaggio, utilizzando esclusivamente l'attrezzatura a bordo dell'auto e senza alcuna assistenza fisica esterna, possono eseguire lavori di supporto sulla vettura in qualsiasi momento, salvo quando espressamente vietato.

- Durante lo svolgimento del Rally, l'assistenza ad una vettura Concorrente può essere effettuata:

a) All'interno dei Parchi Assistenza (PA)
b) Nelle aree denominate "Zona di Servizio Remota" (RSZ), ove previste, come di seguito definite
c) Nelle sezioni dei settori di trasferimento identificate come "Aree di assistenza autorizzate" dall'Organizzatore da segnalare preventivamente al Supervisore in fase di sopralluogo, da riportare sul RPG, la Tabella distanze e tempi e sul Road-book
d) Nessun veicolo dell'assistenza potrà circolare sul percorso delle PS o in ogni altra area identificata come vietata dall'Organizzazione, pena una sanzione che potrà arrivare all'esclusione del Concorrente.

Nei Rally per Autostoriche dovrà essere previsto almeno un Parco Assistenza per ogni Tappa, in conformità a quanto di seguito specificato:

a) Durata: non inferiore a 15'
b) Il Parco Assistenza e le Zone di Servizio Remoto devono essere preferibilmente su fondo asfaltato
c) Ogni Concorrente è responsabile di proteggere la propria area assistenza con un proprio telo a terra
d) I Parchi e le Zone di Servizio Remoto dovranno essere chiaramente indicati nel road-book
e) Per accedere all'interno dei Parchi Assistenza i mezzi dovranno essere in possesso della targa di assistenza alla gara, consegnata al momento delle verifiche ante gara, da esibire al momento dell'ingresso. In caso di infrazione a questa norma i concorrenti da loro assistiti saranno segnalati ai Commissari Sportivi per adeguate sanzioni che potranno arrivare sino all'esclusione della gara;
f) I Parchi Assistenza saranno previsti nel percorso del Rally, regolati da un CO di entrata e da un CO di uscita; la distanza di 25 m. riportata nell'Appendice I sarà ridotta a 5 m. davanti al CO di ingresso. In questa zona avranno accesso soltanto le persone autorizzate (meccanici, stampa, ecc.);
g) Nei Parchi Assistenza gli equipaggi non dovranno guidare in maniera pericolosa e non dovranno superare la velocità di 30 Km/h o comunque una velocità ritenuta pericolosa dagli UUGG in servizio. In caso di violazione, sarà applicata un'ammenda da euro 517 a 2.583 e una penalità in tempo fino a 3';
h) Il servizio antincendio deve essere garantito dalla disponibilità di almeno 5 estintori aventi una capacità di 6 Kg ciascuno;
i) Durante lo svolgimento della gara deve essere disponibile per il parco assistenza un'ambulanza completa di equipaggio.

14.1 Circolazione all'interno del Parco Assistenza

14.1.1 L'Organizzatore potrà stabilire nel Regolamento Particolare di Gara o con circolare informativa gli orari e le modalità della circolazione dei veicoli di servizio all'interno del Parco Assistenza.

14.1.2 Nella definizione degli orari d'ingresso e di uscita dei veicoli di assistenza dovrà essere tenuto in considerazione che per le Auto Storiche l'assistenza in gara è libera anche al di fuori dei Parchi Assistenza, ad eccezione dei tratti di percorso vietati. A tal fine l'Organizzatore dovrà prevedere:

a. Varchi di entrata/uscita Parco con corsie separate tra le auto dei Concorrenti ed i veicoli di assistenza o, in alternativa, un varco d'ingresso / uscita dedicato ai soli veicoli d'assistenza.

b. Contenere in 10/15' il tempo limite d'ingresso al Parco Assistenza prima dell'orario effettivo di ingresso dei concorrenti (solo per veicoli inferiori a 35 Q.li)

14.1.3 I concorrenti dovranno scrupolosamente attenersi alle disposizioni degli Ufficiali di Gara in servizio all'ingresso e all'uscita dei Parchi Assistenza. Per tutta la durata del Rally, potranno operare al massimo due veicoli di assistenza per ogni vettura partita.

14.1.4 I veicoli di assistenza saranno chiaramente identificabili per mezzo di apposite targhe "Assistenza" rilasciate dall'Organizzatore (max. n.2 Targhe per ogni vettura in gara) e posizionate come specificato.

14.1.5 Altri veicoli dei team (motorhome, ecc.) devono essere identificati a mezzo di targhe "Auxiliary" fornite dall'Organizzatore.

14.1.6 I veicoli "Auxiliary" e stampa avranno accesso a un'area riservata nelle immediate vicinanze dei parchi assistenza, a discrezione degli Organizzatori.

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

14.1.8 L'uso improprio delle targhe "Auxiliary" comporterà a carico dei concorrenti interessati un'ammenda fino a 2.583 EURO

14.2 Zona di Servizio Remoto (RSZ)

Devono rispettare i seguenti requisiti:

- essere chiaramente identificate dall'Organizzatore nel Road Book indicando il punto di inizio e termine di tali zone
- essere separate dal traffico stradale
- includere tutte le misure di sicurezza quando un'area di rifornimento sia situata nelle vicinanze
- essere incluse nel tempo imposto della sezione di percorso
- consentire ai veicoli di servizio di parcheggiare in un luogo sicuro
- Le norme che regolano le modalità del servizio nelle Zona Assistenza Remota e il rifornimento carburante nelle apposite zone adiacenti rimangono quelle attualmente in vigore per i Parchi Assistenza e le Zone di Rifornimento
- Durante lo svolgimento della gara deve essere disponibile per le Zone di Servizio Remoto un'ambulanza completa di equipaggio

14.3 Area Tecnica

- All'interno del Parco Assistenza dovrà essere assegnata ad ogni vettura - a titolo gratuito - un'area tecnica.
- Ad ogni conduttore deve essere assegnata un'area di 80 mq che abbia una larghezza di almeno 6 m.
- Nel caso in cui ogni Team o assistenza tecnica svolga attività per più di una vettura, l'assegnazione dell'area tecnica avverrà secondo i criteri descritti dalla seguente griglia:

N ° Conduttori	1	2	3	4 e successivi
Area in mq.	80	60	60	60

- I Concorrenti che non comunicheranno agli Organizzatori - entro la data di chiusura delle iscrizioni di ogni singola gara - la loro squadra di assistenza, potranno usufruire soltanto di una superficie massima di 60 mq.

14.4 Area di Lavoro

- Una volta assicurata ed assegnata la metratura necessaria a tutti gli aventi diritto, gli Organizzatori potranno mettere a disposizione - a titolo gratuito o a pagamento - lo spazio eccedente, definito anche "area di lavoro".
- Tale area di lavoro dovrà essere richiesta dal concorrente all'atto dell'iscrizione e dovrà essere distribuita in maniera proporzionale a tutti i richiedenti.
- Nel caso di cessione dello spazio eccedente dietro pagamento, si stabilisce l'importo massimo da richiedere: 12euro/mq (IVA esclusa) Il pagamento dovrà avvenire entro il termine di chiusura delle verifiche ante gara

14.5 Area Gommisti

- Tutti i produttori e fornitori - a qualsiasi titolo - di pneumatici devono essere collocati in un unico spazio ad essi riservato, a discrezione di ogni Organizzatore.
- Essi devono comunicare, in tempo utile all'Organizzatore, le targhe dei loro mezzi e lo spazio di cui necessitano. L'Organizzatore potrà prevedere la vendita degli spazi commerciali per i gommisti.

Il costo degli spazi venduti non potrà superare l'importo massimo di 5 EURO per mq. (IVA esclusa) per gli spazi fino a 70 mq. e di 15 EURO per mq. (IVA esclusa) per gli spazi eccedenti.

- Il pagamento dovrà avvenire entro il termine di chiusura delle verifiche ante gara.

14.6 Rifornimento di Carburante o Refuelling

Per tutti i Concorrenti il rifornimento di carburante è vietato

Il rifornimento è consentito soltanto:

a) all'interno delle stazioni di servizio (unicamente tramite le colonnine di distribuzione di carburante)
b) all'interno di aree di rifornimento (ZR) opportunamente attrezzate a cura dell'Organizzatore.
c) All'interno delle stazioni di servizio e delle ZR non possono essere effettuate operazioni di assistenza.

Il controllo sull'osservanza di tale divieto sarà curato da Ufficiali di Gara.

14.7 Zone di Rifornimento (Refueling)

- Le Zone Refueling devono essere poste all'uscita del Parco Assistenza e, comunque, nei due chilometri successivi, oltre a quelle in altre zone del percorso (RZ) che l'Organizzatore dovrà prevedere in funzione della limitata autonomia della Vetture Storiche.
- L'ingresso e l'uscita saranno indicati da un cartello di rifornimento su sfondo blu.
- All'interno della Zona Refueling ogni operazione non direttamente connessa al rifornimento di carburante è vietata.
- All'interno della Zona Refueling dovrà essere rispettato un limite di velocità di 5 Km/h.
- Durante le operazioni di refueling i motori devono essere spenti.
- È raccomandato che l'equipaggio non rimanga a bordo durante le operazioni di refueling; nel caso ciò non avvenga, le cinture di sicurezza devono essere non allacciate e le porte devono essere aperte.

- In caso di mancata messa in moto, la vettura può essere spinta fuori dalla Zona Refueling prima di effettuare operazioni per il riavviamento.
- La Zona Refueling deve essere ben delimitata. Sono sufficienti anche le sole transenne ma dovranno garantirne l'isolamento completo.
- L'Organizzatore dovrà prevedere la presenza di almeno due UU.GG. nella Zona Refueling.

15 PNEUMATICI

Nei Rally auto storiche, le vetture devono essere presentate alle verifiche ante-gara con pneumatici forniti della stampigliatura relativa all'omologazione stradale (marchio E) e senza alcuna altra limitazione d'uso. Nelle gare di Campionato Italiano dovranno essere muniti di codice a barre identificativo del singolo pneumatico. Marchiatura e codice a barre dovranno essere evidenziati in colore giallo a cura del Concorrente per un immediato riconoscimento. L'evidenziazione deve essere visibile durante tutto il Rally.

16 RICOGNIZIONI

- Per le ricognizioni devono essere utilizzate vetture strettamente di serie, senza alcun allestimento da gara.

16.1 Ricognizioni autorizzate e ricognizioni vietate

a) Le ricognizioni sul percorso delle PS sono vietate una volta avvenuta la pubblicazione, con qualsiasi mezzo di comunicazione, dell'itinerario e/o del RPG;
b) È considerata ricognizione la sola presenza di un Conduttore sul percorso delle PS nel periodo antecedente la partenza del Rally, al di fuori del programma delle ricognizioni previsto dall'organizzatore;
c) I conduttori che effettueranno ricognizioni non autorizzate saranno sanzionati, in ragione della grave condotta, anche con gli effetti previsti dagli articoli 8.1, 8.2, 8.7 e 9 del RSN.
d) L'organizzatore potrà pubblicare l'itinerario della gara prima del giorno di apertura delle iscrizioni qualora le Prove Speciali siano ufficialmente approvate dal Supervisore. Solo in questo caso l'organizzatore potrà rendere pubblico il programma unitamente alle restrizioni per le ricognizioni
e) Gli organizzatori di tutti i rally e Ronde dovranno pubblicare obbligatoriamente sul loro sito i video delle Prove Speciali, realizzati utilizzando vetture di serie ad andatura moderata, nel rispetto del codice della strada. La pubblicazione potrà avvenire anche prima dell'approvazione del loro RPG, qualora le Prove Speciali siano state approvate dal Supervisore.
f) Ogni ricognizione effettuata al di fuori dei giorni e degli orari fissati dagli Organizzatori è considerata un'infrazione molto grave che verrà segnalata al DG che potrà applicare le penalità previste dal successivo art. 16.4;
g) In nessun caso gli Equipaggi potranno percorrere le PS in senso contrario a quello di gara;
h) Nel caso di prove speciali che comportano, per il ritorno, una percorrenza di numerosi chilometri, l'Organizzatore ha la possibilità di prevedere una pausa nelle ricognizioni, al fine di consentire di percorrere la medesima prova in senso contrario di marcia.
i) Durante ogni passaggio in una PS, solo l'Equipaggio è consentito a bordo della vettura.

16.2 Svolgimento e durata delle ricognizioni

a) Trattandosi di ricognizione, e non di prove, durante le stesse dovrà essere rispettato integralmente il C.d.S.
b) Le vetture da ricognizione devono essere coperte dall'assicurazione prevista dalla Legge, nessuna responsabilità potrà essere addossata agli Organizzatori;
c) Le ricognizioni dovranno essere effettuate alle seguenti condizioni:

- Ogni Concorrente potrà effettuare un numero massimo di 3 (tre) passaggi per PS; il numero di tre passaggi per PS non è un obbligo: un Equipaggio può anche effettuarne di meno;
- Nel caso in cui la struttura della gara lo consenta, le ricognizioni e le Verifiche potranno essere effettuate nella medesima giornata;
- I percorsi delle PS ripetute, anche parzialmente, devono essere considerati una volta sola (se ad es. una PS è ripetuta due volte, il numero massimo di passaggi che un Equipaggio può effettuare in ricognizione non è di sei, ma di tre). Eventuali casi particolari saranno valutati di volta in volta dalla commissione Autostoriche;

d) L'Organizzatore dovrà stabilire gli orari di ricognizione per una durata massima di 12 ore per giornata. Le ricognizioni dovranno essere effettuate in ogni caso solo dopo la consegna del Road-Book e il ritiro della scheda di ricognizione da parte dei Concorrenti regolarmente iscritti;
e) Nel caso in cui la tabella tempi e distanze preveda prove speciali in orari notturni, gli organizzatori sono obbligati a prevedere le ricognizioni delle stesse prove in orari che prevedano le medesime condizioni di luce.
f) Sono vietate le vetture staffetta che precedono quelle di ricognizione e collegamenti radio sulle vetture in ricognizione.

16.3 Scheda di ricognizione

La scheda di ricognizione dovrà essere applicata all'interno della vettura per le ricognizioni, in modo ben visibile dall'esterno e deve trovarsi sempre a bordo per essere esibita ad ogni richiesta degli ufficiali di gara. Almeno un componente dell'Equipaggio iscritto dovrà trovarsi a bordo della vettura. A bordo della vettura potranno essere presenti al massimo due persone. La mancanza della scheda a bordo o la presenza di un numero di persone superiore a due comporterà un'ammenda di €300,00 (euro trecento/00). La manomissione della scheda comporterà la non ammissione alla gara.

16.4 Controllo delle Ricognizioni

a) Gli Organizzatori devono farsi carico di disporre adeguati controlli sulle ricognizioni. In particolare, devono concordare con le Autorità Amministrative locali i controlli lungo il percorso sia nei giorni di ricognizione indicati nel RPG, sia nei giorni precedenti la manifestazione anche prima della consegna del Road-Book, devono fornire assistenza al personale delle Forze dell'Ordine preposte, devono comunicare loro i nominativi degli iscritti e richiedere la segnalazione alla DG di eventuali infrazioni alle norme di comportamento previste dal C.d.S.;

b) Il controllo delle violazioni delle disposizioni sulle ricognizioni e le relative segnalazioni alla DG possono essere effettuati, oltre che dagli ufficiali di gara designati, anche dal personale preposto al controllo e/o alla tutela delle aree toccate dalla gara e da altri soggetti incaricati ufficialmente e per iscritto dall'Organizzatore che deve darne pubblicità mediante Circolare Informativa e comunicazione ad ACI Sport. Le segnalazioni saranno prese in considerazione per l'adozione delle sanzioni disciplinari previste;

c) Agli Organizzatori e ai DG è fatto obbligo di allegare all'incartamento di chiusura una relazione dettagliata e documentata sui controlli che sono stati disposti ed effettuati: ordini di servizio, modalità e orari di svolgimento, rapporti degli incaricati, risultati, provvedimenti adottati e quant'altro;

d) Il Presidente del Collegio dei CCSS deve verificare se e come tali controlli sono stati effettuati e con quali esiti, mentre gli Organizzatori devono darne notizia e valutazione nei loro rapporti. In sede di valutazione della gara, ai fini dell'assegnazione della validità Nazionali, si terrà conto anche dei controlli effettuati sulle ricognizioni;

e) I regolamenti dei Trofei di Marca devono prevedere, oltre alle sanzioni previste da ACI Sport, anche l'esclusione immediata dai Trofei stessi dei Conduttori che violano le disposizioni sulle ricognizioni. ACI Sport si riserva di effettuare con propri incaricati controlli a campione sulle ricognizioni.

16.5 Sanzioni

a) I Conduttori segnalati per aver commesso un'infrazione alla regolamentazione delle ricognizioni devono essere sanzionati dal DG come indicato nel seguente prospetto

Tipologia delle infrazioni	Tipologia dei Conduttori	
	Conduttori prioritari FIA e ACI iscritti al Campionato Italiano ACI-Sport	Tutti gli altri conduttori
1)Infrazioni commesse durante il periodo previsto per le ricognizioni regolamentate	3 minuti di penalità e ammenda di 5.000,00 euro	2 minuti di penalità e ammenda di 2.000,00 euro
2)Infrazioni commesse nel periodo antecedente le ricognizioni regolamentate e comunque fuori dal periodo del loro svolgimento	non ammissione alla gara e ammenda di 15.000,00 euro	non ammissione alla gara e ammenda di 5.000,00 euro

b) Nelle tipologie delle infrazioni 1) e 2) sono comprese anche le infrazioni commesse dai Conduttori non iscritti alla gara;

c) I reclami contro le sanzioni per violazione della regolamentazione delle ricognizioni devono essere presentati al DG o a un suo incaricato nei 30' successivi alla notifica del provvedimento ed esaminati dal Collegio dei CCSS entro il termine di chiusura delle verifiche ante-gara;

d) In caso di recidiva e nei casi più gravi i Conduttori, con Decisione dei CCSS non saranno ammessi alla partenza e saranno deferiti al Giudice Sportivo per l'adozione del provvedimento della sospensione delle licenze;

e) Le ammende comminate per violazione delle norme relative alle ricognizioni dovranno essere versate all'Organizzatore, che le incamererà a titolo di rimborso per il servizio di controllo svolto, prima della partenza della gara, pena la non ammissione alla stessa e la richiesta di deferimento al Giudice Sportivo da parte del CCCSS.

f) Le vetture apripista (ricognitori) dei Concorrenti sono vietate.

17 TEST

17.1 Test con vetture da gara compreso nel programma di gara – Shakedown

a) In tutte i Rally per Autostoriche gli Organizzatori hanno la facoltà di prevedere un test per le vetture da gara. Anche in questo caso, la tassa di iscrizione dei Conduttori interessati potrà essere maggiorata fino a €155,00 (Cento cinquantacinque/00);

b) Possono prendere parte allo shake-down soltanto i Concorrenti e i Conduttori che hanno effettuato le Verifiche sportive e tecniche ante gara;
a) I Concorrenti possono aderire anche dopo la chiusura delle iscrizioni;
b) Il percorso deve avere una lunghezza massima di 3 km, deve essere chiuso al traffico e deve essere organizzato come una PS (medici, ambulanza, decarcerazione, carro attrezzi, Commissari, collegamenti ecc.) È possibile prevedere lo shake-down su tratti di strada utilizzati per le PS del Rally, a condizione che non vengano interessati dal trasferimento ulteriori tratti di PS;
c) La polizza RCT del Comitato Organizzatore deve coprire anche i rischi derivanti dallo svolgimento di test con vetture da gara. In alternativa deve essere stipulata, con gli stessi massimali una apposita polizza RCT;
d) Il RPG deve precisare che soltanto ai Concorrenti verificati è consentito di effettuare test con vetture da gara, e indicare esattamente il percorso, gli orari di svolgimento e il contributo che i Concorrenti interessati devono versare;
e) I Conduttori interessati devono effettuare il test utilizzando soltanto il percorso predisposto dall'Organizzatore, indossando l'abbigliamento ignifugo e i caschi, e, dove richiesto, il dispositivo di ritenzione della testa e relativi dispositivi di sicurezza;

17.2 Test vetture non compresi nei programmi di gara

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

a) I Test possono essere organizzati solo da titolari di licenza di Organizzatore di grado B in corso di validità, i quali provvedono alle modalità operative necessarie, assumendone direttamente le relative incombenze.
b) I Test devono essere iscritti nel calendario sportivo nazionale
c) La partecipazione ai test non iscritti in calendario è vietata, pena la sospensione della licenza per un minimo di 6 mesi.
d) Per ogni giornata di test non devono essere accettate più di 15 vetture.
e) Ogni turno di test potrà avere una durata massima di 3 ore.
f) Per ogni giornata di test potranno essere effettuati un massimo di 4 turni.
g) I conduttori dovranno essere in possesso di licenza ACI-Sport in corso di validità, adeguata alla vettura utilizzata.
h) A partire dal momento in cui verrà reso pubblico - con qualunque mezzo di comunicazione - il percorso di una gara, non è consentito effettuare sull'intero percorso pubblicato alcun test di vetture che non sia quello previsto nel programma della gara medesima. Qualsiasi infrazione a detta norma comporterà automaticamente l'esclusione dalla gara del concorrente e dell'equipaggio interessato.
i) La comunicazione dell'effettuazione dei Test deve pervenire alla Segreteria della Commissione Autostoriche almeno 10 giorni prima del loro svolgimento e recare il preliminare parere del Delegato Regionale ACISport competente per territorio, il quale verificherà eventuali incompatibilità con i rally presenti nella zona.
j) Dovranno essere garantite le misure di sicurezza mediche e tecniche così come previste per le Prove Speciali. (come ad esempio la presenza di una ambulanza e decarcerazione).
k) Deve essere prevista la copertura assicurativa rispettando i massimali dei Rally. Riferimento art. 1.3.1, Appendice 9, RSN.
l) Per ogni test dovrà essere nominato un incaricato della Delegazione Regionale, con spese a cura dell'Organizzatore, per la verifica della corretta applicazione della normativa.
m) Le Delegazioni regionali terranno i contatti con gli enti locali al fine di avere notizie circa l'effettuazione dei test nella loro zona di competenza.

I Licenziati che contravverranno alla presente disposizione verranno deferiti alla Procura Federale per le opportune sanzioni.)

18 VERIFICHE AMMINISTRATIVE E TECNICHE

a) Ogni Equipaggio partecipante al Rally dovrà presentarsi al completo con la propria vettura alle Verifiche amministrative e tecniche previste conformemente alle disposizioni del RDS. L'Organizzatore potrà provvedere turni di verifica inserendo nello stesso turno gli Equipaggi iscritti da uno stesso Concorrente persona giuridica o appartenenti ad una stessa squadra di assistenza. I turni e gli orari delle Verifiche ante gara devono essere rigorosamente osservati;

b) Le Verifiche sportive ante gara potranno essere precedute, a discrezione dell'Organizzatore, da un controllo preliminare dei documenti di iscrizione e dei documenti sportivi, da effettuare in sede di consegna del Road-Book;

c) In sede di verifica sportiva ante gara i Conduttori dovranno firmare un impegno di indossare, durante l'effettuazione delle PS, l'abbigliamento protettivo omologato secondo le norme FIA ed un casco omologato secondo le norme FIA, unitamente al dispositivo di ritenzione della testa e relativi dispositivi di sicurezza; ~~(obbligatorio per le sole vetture appartenenti al 4° Raggruppamento - Periodo J);~~

d) In sede di verifica tecnica ante gara i Commissari tecnici provvederanno al controllo del corretto posizionamento e della conformità delle cinture e degli attacchi delle stesse, del sedile, dell'ancoraggio del dispositivo di ritenzione della testa sul casco (ove obbligatorio), del casco stesso e dell'abbigliamento ignifugo.

- Identificazione dell'Equipaggio

a) Ogni Conduttore, qualora non avesse caricato la propria foto nell'area riservata, dovrà fornire due fototessere recenti da centimetri 4x4. In sede di verifica ante gara una delle foto sarà applicata alla scheda d'identità dell'Equipaggio che dovrà essere esposta all'interno del vetro posteriore laterale, lato primo Conduttore, durante tutta la gara;

b) La scheda d'identità dovrà essere visibile dall'esterno.

- Identificazione della vettura

a) Il controllo della rispondenza del numero del telaio della vettura con il numero indicato nell' HTP e il libretto di circolazione. Il telaio ed il monoblocco potranno in ogni momento essere identificati mediante applicazione di sigilli, piombi o di altri mezzi di identificazione;

b) In ogni momento, durante la gara, potranno essere effettuate verifiche supplementari a riguardo sia dei componenti dell'Equipaggio che della vettura. Il Concorrente è responsabile in ogni momento della gara, pena l'esclusione su decisione dei CCSS, della conformità tecnica della propria vettura;

c) Nel caso di apposizione di sigilli o piombi, ricade sotto l'esclusiva responsabilità dell'Equipaggio mantenere gli stessi intatti fino alla fine del Rally (non potendosi poi successivamente eccepire sulla loro mancata o erronea apposizione o sulla loro rottura). In caso di mancanza (o di rottura) di tali contrassegni la vettura sarà esclusa dal Rally su decisione dei CCSS;

d) Dopo ogni controllo spetta agli Equipaggi ricollocare a dovere tutti gli elementi della vettura sottoposti a verifica e accertarsi che ciò sia stato fatto (non potendosi far ricadere su terzi alcuna responsabilità in merito);

e) Ogni frode constatata, ed in particolare il fatto di presentare come originali ed intatti i sigilli, i piombi e/o i contrassegni utilizzati, comporterà l'esclusione dell'Equipaggio dalla gara con decisione del Collegio dei CCSS, che avrà la facoltà di richiedere il deferimento al Giudice Sportivo.

18.1 Cameracar

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

18.2 Verifiche Finali

- All'arrivo finale ciascun Equipaggio condurrà la propria vettura nel PC. All'interno dello stesso avrà luogo un rapido controllo per verificare:

a) La conformità della vettura con quella presentata alle Verifiche ante gara;

b) Se esiste la necessità di infliggere una delle penalizzazioni previste.

- L'assenza di uno dei sigilli di identificazione eventualmente apposti comporterà l'esclusione.
- Verifiche tecniche complete comportanti lo smontaggio di parti della vettura potranno essere effettuate a discrezione dei Commissari o del giudice, d'ufficio, o a seguito di reclamo o su segnalazione del DG.
- L'elenco delle vetture da sottoporre a verifica tecnica d'ufficio deve essere esposto sull'Albo Ufficiale di Gara all'orario indicato nel programma. I Concorrenti hanno l'obbligo di farsi parte diligente per prendere visione di tale elenco e di mettere immediatamente a disposizione la vettura perché la stessa possa essere trasferita nella località sede delle Verifiche.
- Un ritardo superiore a quanto stabilito dal CCCSS corrisponde a un rifiuto e quindi comporta una sanzione che potrà arrivare fino all'esclusione dalla classifica, su decisione del Collegio dei CCSS. Alle Verifiche tecniche può assistere soltanto il Concorrente o altra persona dallo stesso delegata. Uno dei Conduttori della vettura può rappresentare il Concorrente anche senza delega scritta.

19 PARCO PARTENZE – PARTENZA E NUOVA PARTENZA – ORDINE DI PARTENZA

- Almeno due ore prima della partenza nelle gare Internazionali e un'ora prima delle gare Nazionali, dovrà essere esposto sull'albo ufficiale di gara l'elenco delle vetture verificate e ammesse alla gara con l'ora effettiva di partenza.
- Allineamento/Parco Partenze

19.1 Parco partenze

- Prima della partenza gli Organizzatori potranno raggruppare tutte le vetture ammesse in una zona di partenza alle condizioni indicate sul RPG. In questo caso per l'arrivo in ritardo rispetto all'ora indicata potrà essere applicata esclusivamente una penalità in denaro come specificato sul RPG.Nel Parco Partenze vige il regime di PC.

L'Equipaggio è autorizzato ad entrare nel Parco chiuso di partenza 10 minuti prima della sua ora di partenza;

19.2 Partenza e nuova partenza

a) L'ora esatta di partenza figura sulla TdM di ciascun Equipaggio;
b) Ogni ritardo imputabile all'Equipaggio nella presentazione alla partenza del Rally, o di una Tappa o di una Sezione, sarà penalizzato in ragione di 10" per ogni minuto o frazione di minuto di ritardo. Un ritardo superiore a 15 minuti comporterà la non ammissione alla partenza;
c) Agli Equipaggi che si presenteranno in ritardo, sempre nel limite massimo di 15 minuti alla partenza di un Rally, di una Tappa o di una Sezione verrà assegnata l'ora reale di partenza sulla TdM.

19.3 Ordine di Partenza

a) L'ordine iniziale di partenza, stabilito secondo le norme del Campionato di riferimento, non potrà essere cambiato se non dopo l'effettuazione di almeno il 10% del chilometraggio totale delle PS.
b) Per le Tappe seguenti l'ordine di partenza sarà determinato in funzione della classifica provvisoria determinatasi alla fine della Tappa precedente e sarà affisso sull'Albo Ufficiale di Gara all'ora indicata sul programma del RPG.
c) Ad ogni vettura dovrà essere assegnato un orario di partenza che non potrà essere modificato nemmeno se a causa di ritiri dovesse verificarsi tra due vetture successive un intervallo diverso da quello previsto.
d) Nel caso di nuova partenza dopo un ritiro nelle gare che si svolgono in più giornate (vedi Art. 10)
e) Ai fini dell'assegnazione dei numeri di gara e dell'ordine di partenza, dovranno essere preventivamente considerati i seguenti criteri di priorità:
   1. Piloti prioritari "A", ACI Sport
   2. Vincitori 2°/3°/4° Raggruppamento nella edizione precedente della gara
   3. Piloti prioritari "B", ACI Sport
   4. Vincitori 1° Raggruppamento nella edizione precedente della gara
f) Ai fini dell'assegnazione dei numeri di gara e dell'ordine di partenza, tutte le priorità ACI Sport decadono, gara per gara, in caso di utilizzo di vetture delle seguenti Classi:
   1. 1° Raggruppamento: TC-GTS Classi 1000-1300-1600
   2. 2° e 3° Raggruppamento: T-GT Classi 1000-1150-1300-1600-2000
   3. 2° e 3° Raggruppamento: TC-GTS Classi 1000-1150-1300-1600
g) L'Organizzatore potrà posizionare a sua discrezione tutti questi piloti, fermo restando la precedenza attribuita sulla base delle prestazioni delle vetture;
h) Gli Organizzatori delle gare titolate, sono tenuti a fornire alla Commissione AS il cronologico degli iscritti contestualmente alla data di chiusura delle iscrizioni e unitamente ad una proposta (bozza) di ordine di partenza;

La pubblicazione dell'ordine di partenza dovrà essere tassativamente preceduta dal visto di conformità da parte della Commissione Autostoriche, che sarà rilasciato entro 48 ore dalla ricezione del cronologico.

i) I Conduttori che all'epoca hanno gareggiato in Squadre Ufficiali o che sono stati vincitori di Titoli Nazionali e/o Internazionali sono inseriti gara per gara dagli Organizzatori, in funzione delle prestazioni delle vetture utilizzate, tra i piloti prioritari "A" ACI Sport o tra i piloti prioritari "B" ACI Sport.

19.4 Intervallo tra le partenze

a) La partenza del Rally e di ogni Tappa successiva verrà prevista con 1' di distanza tra una vettura e l'altra, salvo diversamente specificato nel RPG. Ai Conduttori prioritari FIA ed ACI Sport 'A' potrà essere dato un intervallo di 2' che potrà essere esteso a tutti gli altri Conduttori in relazione alla disponibilità oraria del programma;
b) Questo intervallo dovrà essere e rimanere lo stesso per tutte le vetture Concorrenti, salvo una differente regolamentazione prevista nel regolamento specifico di un Campionato o almeno di una specifica deroga prevista da ACI Sport;
c) Dopo la partenza dei piloti prioritari, la gestione degli intervalli tra le partenze di due Classi successive è lasciata alla discrezione del DG.

19.5 Gare abbinate – Partenze

- Gara con Titolazione Moderna maggiore della Titolazione Storica:
  - Parte per prima la gara moderna
- Gare con Titolazione Storica abbinate a gara moderna senza Titolazione:
  - Parte per prima la gara con maggior titolazione
- Gare entrambe non titolate o valide sia per la Coppa di Zona che per il Trofeo Rally di Zona:
  - Parte per prima la gara con più iscritti;
- In tutte queste gare il Direttore di Gara, nel caso di interruzione di una Prova Speciale, farà percorrere in trasferimento la Prova ai Conduttori con la tipologia di vetture che sono partite per la Prova. Se la Prova tornerà nella sua normalità entro 60' dall'orario teorico di partenza del 1° Conduttore del secondo gruppo di vetture, quest'ultimo percorrerà regolarmente la P.S. In questo caso è obbligo per l'Organizzatore prevedere un doppio Apripista, uno per il Rally auto

moderne ed uno per il Rally Auto storiche. Comunque, anche in caso di non interruzione tra la prova speciale di una tipologia e la prova dell'altra, va previsto un Apripista specifico.
Tale norma deve essere applicata anche nel caso in cui partano in coda le auto moderne.
-

20 PROCEDURE PER IL FUNZIONAMENTO DEI CONTROLLI

20.1.1 Disposizioni Generali

a) Tutti i Controlli, vale a dire i Controlli a Timbro ed Orari, partenze d'arrivo di PS, Controlli di Riordino e Neutralizzazione, saranno indicati a mezzo di cartelli standard approvati dalla FIA;
b) L'inizio della zona di Controllo sarà segnalato con un cartello di preavviso di colore giallo ad una distanza di non meno di 25 m, il posto di Controllo sarà segnalato da un cartello identico di colore rosso. La fine della zona di Controllo, circa 25 m più avanti, sarà segnalata con un cartello finale di colore beige con tre strisce nere trasversali;
c) Tutte le zone di Controllo, cioè la zona compresa tra il primo cartello giallo di preavviso e il cartello finale beige con tre strisce nere trasversali, sono considerate sotto regime di PC e nessuna riparazione o assistenza può essere effettuata all'interno della zona di Controllo;
d) La durata della sosta nella zona di Controllo non potrà superare il tempo strettamente necessario all'effettuazione delle operazioni di Controllo;
e) L'ora ideale di transito è sotto la sola responsabilità degli Equipaggi, che potranno comunque consultare l'ora ufficiale sul tavolo di Controllo;
f) I Commissari addetti al Controllo non potranno in nessun caso dare informazioni sull'ora ideale di transito;
g) I posti di Controllo cominceranno a funzionare 15' prima dell'ora ideale di transito del primo Concorrente. Salvo decisione contraria del DG, cesseranno di operare 15' dopo l'ora ideale di transito dell'ultimo Concorrente, aumentata del termine di esclusione dalla gara per "fuori tempo massimo";
h) Gli Equipaggi sono tenuti, sotto pena di sanzione che può arrivare fino all'esclusione, a discrezione dei CCSS, a seguire le istruzioni dei Commissari incaricati a tutti i posti di Controllo.

20.1.2 Segnalazione generica dei Controlli

a) Devono essere utilizzati i cartelli visualizzati in Appendice 5
b) La definizione delle aree di controllo è effettuata a mezzo di serie di tre cartelli come descritto in Appendice 5;

20.1.3 Segnalazione dei Controlli Orari

a) L'inizio della zona di Controllo è indicato da cartello su fondo giallo;
b) La collocazione del posto di Controllo è indicata da cartello su fondo rosso, mentre la fine della zona di Controllo è indicata dal cartello con tre barre trasversali nere su fondo beige (quest'ultimo non deve essere collocato nel caso segua una PS);
c) Le disposizioni di cui ai due paragrafi precedenti devono essere applicate anche per la segnalazione dei CO di entrata e uscita dei Controlli di Riordino.

20.1.4 Segnalazione dei Controlli di Passaggio (a timbro)

I cartelli saranno posizionati secondo lo stesso schema indicato per il CO, eccetto per il fatto che sarà utilizzato il cartello relativo al controllo di passaggio.

20.1.5 Segnalazione delle PS

a) La partenza è segnalata a mezzo del relativo cartello su fondo rosso (la presegnalazione della linea di partenza non è necessaria nel caso la PS sia posta immediatamente dopo un CO, mentre il cartello su fondo giallo è necessario in caso contrario; la fine della zona di controllo è indicata dal cartello con tre barre trasversali nere su fondo beige);
b) La presegnalazione della linea di arrivo è effettuata a mezzo del cartello relativo su fondo giallo. La linea di arrivo, fine PS, è segnalata a mezzo del cartello relativo su fondo rosso.

20.1.6 Segnalazione dei Controlli STOP

Il controllo stop, segnalato da un cartello STOP su fondo rosso, deve essere posizionato almeno 200 metri dopo il cartello di fine PS. La fine della zona di controllo stop è indicata dal cartello con tre barre trasversali nere su fondo beige.

20.2 Zona di Controllo - Identificazione degli Ufficiali di Gara

Tutti gli Ufficiali di Gara addetti al controllo devono essere identificabili. Ad ogni controllo il Capo Posto dovrà portare una pettorina che ne permetta l'immediata identificazione.

20.3 Controlli di passaggio (a timbro)

A questi controlli, identificati a mezzo di cartelli gli Ufficiali di gara devono semplicemente timbrare e/o firmare la TdM consegnata dagli Equipaggi, senza registrare il tempo di passaggio (i controlli a timbro hanno lo scopo di controllare solamente lo scrupoloso rispetto dell'itinerario stabilito; la mancanza del timbro e/o firma comporterà l'esclusione da parte del DG).

20.4 Controlli Orari

Ai CO i cronometristi trascriveranno sulla TdM l'ora di presentazione della stessa. Il cronometraggio sarà effettuato al minuto intero.

20.5 Procedura Da Seguire nei CO

a) La procedura di controllo inizia nel momento in cui la vettura supera il cartello di entrata nella zona di controllo;
b) Tra il cartello di entrata ed il posto di controllo è vietato all'Equipaggio arrestare la vettura per qualsiasi motivo o procedere con eccessiva lentezza;
c) L'annotazione dell'ora di transito sulla TdM non sarà effettuata se i due membri dell'Equipaggio e la vettura non si troveranno all'interno della zona di controllo, in prossimità del tavolo di controllo. In difetto potrà essere pronunciata l'esclusione anche con provvedimento successivo. Durante le operazioni di controllo non è obbligatorio per i membri dell'Equipaggio trovarsi a bordo della vettura;
d) L'ora di transito sarà quella in cui un membro dell'Equipaggio, anche senza scendere dalla vettura, consegnerà la TdM al cronometrista o al Commissario di percorso addetto. Questi ultimi, in ogni caso, sono tenuti a facilitare tale operazione;
e) Il cronometrista trascriverà sulla TdM, manualmente o per mezzo di un apparecchio stampante, l'ora effettiva in cui questa è stata consegnata (e nessun altro). Il rilevamento del tempo è effettuato al minuto intero, sempre per difetto;
f) L'ora teorica di transito è quella che si ottiene sommando il tempo concesso per percorrere il Settore interessato all'ora di partenza dello stesso, essendo i tempi espressi in minuti primi;
g) L'Equipaggio non incorrerà in alcuna penalità per anticipo se l'ora di entrata della vettura nella zona di controllo avviene durante il minuto della propria ora teorica di transito o nel minuto precedente;
h) L'Equipaggio non incorre in alcuna penalità per ritardo se la presentazione della TdM al cronometrista avviene durante il minuto della propria ora teorica; Esempio:
i) L'Equipaggio che deve transitare alle ore 18.58 sarà considerato in orario se timbrerà tra le ore 18.58'00" e le ore 18.58'59". Ogni differenza tra l'ora effettiva e l'ora ideale di transito sarà penalizzata come segue:
    - Per ritardo: 10" per ogni minuto o frazione di minuto
    - Per anticipo: 1' per ogni minuto o frazione di minuto;
j) A discrezione del DG un Equipaggio che è stato penalizzato per arrivo anticipato al CO, può essere neutralizzato per il tempo necessario a farlo ripartire all'orario originariamente previsto;
k) Poco prima della pedana di arrivo, gli Organizzatori devono prevedere:
    - Un CO che costituirà a tutti gli effetti il CO di fine gara
    - Una neutralizzazione tra tale controllo e la pedana di arrivo;
l) Infine, ogni inosservanza da parte di un Equipaggio della procedura sopra descritta, e più particolarmente l'ingresso nella zona di controllo più di un minuto prima dell'ora reale di registrazione del transito al CO, dovrà essere comunicata immediatamente dal Commissario responsabile per iscritto al DG che provvederà a sottoporla ai CCSS o al GU per la sanzione ritenuta più appropriata;
m) Nel caso di arrivi contemporanei ad un CO di più Equipaggi, ha la precedenza nelle operazioni di controllo l'Equipaggio con il minor ritardo rispetto all'ora teorica di transito. Il ritardo ad un CO non può essere recuperato ai controlli successivi. Non sono ammessi reclami per eventuali errori non contestati immediatamente.

20.6 Orario di partenza nei CO

- Se il Settore successivo non inizia con una PS, l'ora di transito registrata sulla TdM (arrotondato al minuto intero per difetto) costituisce sia l'ora di arrivo del Settore precedente che l'ora di partenza per il nuovo Settore;
- Quando invece un CO è seguito da un controllo di partenza di PS, sarà applicata la seguente procedura:

I due controlli faranno parte di una sola zona di controllo ed i relativi cartelli di segnalazione saranno disposti come segue:

- Cartello di preavviso giallo con orologio, inizio zona di controllo
- Dopo circa 25 metri, cartello rosso con orologio, postazione di CO
- Ad una distanza da 50 a 200 metri, cartello rosso con bandiera, postazione di partenza PS
- Infine, 25 metri dopo, cartello di fine zona di controllo, beige con tre barre nere trasversali.

- Al CO di fine Settore il Commissario incaricato trascriverà sulla TdM l'ora di transito dell'Equipaggio ed anche l'ora di partenza prevista per il Settore successivo (coincidente con l'orario di partenza della PS). Dovrà essere rispettato un intervallo di 4' per permettere all'Equipaggio di prepararsi alla partenza e per il controllo della presenza dei dispositivi di sicurezza;
- Se due o più Equipaggi si presentano a un CO prima della partenza di una PS nello stesso minuto, la loro ora di partenza provvisoria per la PS è data dall'ordine del loro passaggio al CO precedente;
- Se l'orario di passaggio a quest'ultimo CO è identico, si prenderà in considerazione l'orario di passaggio al penultimo CO e così via;

- L'Equipaggio, una volta effettuate le operazioni al CO, si recherà immediatamente alla partenza della PS. Il cronometrista incaricato trascriverà sul foglio della PS l'ora prevista di partenza della PS, che normalmente corrisponderà all'ora prevista di partenza per il Settore successivo. Quindi darà la partenza secondo la procedura regolamentare. Qualora esistesse una divergenza tra i due orari trascritti, farà fede l'ora di partenza della prova, salvo decisione contraria del Collegio dei CCSS.

20.7 Esclusione dalla Gara (tempo massimo)

a) È vietato, pena l'esclusione dalla gara, effettuare il passaggio dei controlli in una sequenza diversa da quella prevista, entrare nella zona di controllo da una direzione diversa da quella prevista dall'itinerario del Rally, ritornare o rientrare nella zona di controllo una volta che la TdM sia già stata vistata a quel controllo;

b) Tutti i ritardi superiori a 15' sul tempo imposto tra due CO od un ritardo totale di oltre 30' (15' per i Rally Nazionali) alla fine di ogni Sezione e/o Tappa, oppure un ritardo totale nell'insieme del Rally di più di 30', comporteranno l'esclusione dell'Equipaggio da parte del DG. Nel calcolo descritto precedentemente, deve essere considerato il ritardo reale e non la penalità applicata di 10" per minuto;

c) L'anticipo sull'ora teorica di transito non potrà in ogni caso ridurre il ritardo da computare per una eventuale esclusione. Le penalizzazioni per il transito in anticipo ai CO non saranno mai prese in considerazione per il calcolo del tempo massimo comportante l'esclusione. Esempio:
   - Settore A: partenza ore 12.00 - tempo imposto 1h00 - transito ore 13.10: Penalizzazione per il ritardo: 10x10 secondi=1'40''; Ritardo conteggiato per il tempo massimo: 10'
   - Settore B: tempo imposto 1h30 - transito ore 14.20: Penalizzazione per anticipo: 20'
   - Ritardo totale conteggiato per il tempo massimo: 10' (nessuno aggravio)
   - Settore C: tempo imposto 2h00 - transito ore 16.30: Nuova penalizzazione per il ritardo: 10x10 secondi=1'40"; Ritardo conteggiato per il tempo massimo: altri 10'
   - Penalizzazioni totali (per ritardo e anticipo): 1'40" +20'+1'40" =23'20"
   - Ritardo totale conteggiato per il tempo massimo: 10'+10'=20'

d) Il tempo massimo potrà essere aumentato in ogni momento con decisione dei CCSS su proposta del DG. Gli Equipaggi ne saranno informati nel più breve tempo possibile;

e) L'esclusione per superamento del tempo massimo deve essere pronunciata solo al termine di una sezione o di una Tappa;

f) Nelle gare che si svolgono in più giornate suddivise tra loro da un Riordino notturno di almeno 6 ore è consentita una nuova partenza all'Equipaggio escluso per aver superato il tempo massimo.

20.8 Controlli di Riordino

a) Sul percorso saranno previste delle zone di Riordino. I loro controlli di entrata e di uscita saranno sottoposti alle norme generali che regolano gli altri posti di controllo. Lo scopo dei Riordini è di ridurre gli intervalli più o meno lunghi eventualmente creatisi tra le vetture partecipanti a seguito di ritardi e/o ritiri. Dovrà perciò essere considerata l'ora di partenza del Riordino e non la durata dello stesso; Esempio:
   - 120 vetture alla partenza del Rally - Riordino di 4 ore, ora di partenza del Riordino: 12h01
   - Ora teorica di arrivo della vettura n° 1 al Riordino: 8h01 - Ora teorica di arrivo della vettura n° 120 al Riordino: 10h00
   - Ora di transito della vettura n° 1 al Riordino: 8h45 - Ora di transito della vettura n° 120 al Riordino: 11h50: (60 vetture si sono ritirate in questa parte del Rally)
   - Ora di partenza della vettura n° 1: 12h01
   - Ora di partenza della vettura n° 120: 13h00. Pertanto, la durata della sosta sarà stata rispettivamente:
   - Per la vettura n° 1: 3h16'
   - Per la vettura n° 120: 1h10'

b) Al loro arrivo ai controlli di Riordino, gli Equipaggi consegneranno al Commissario incaricato la loro TdM. Gli Equipaggi riceveranno dagli Ufficiali di Gara addetti al CO di ingresso una nuova tabella si marcia con l'annotazione dell'ora teorica di transito al CO di uscita dal Riordino. Essi dovranno quindi portare immediatamente la loro vettura nel PC e dovranno spegnere obbligatoriamente il motore. Gli Ufficiali di Gara addetti al CO di uscita faranno annotare nella TdM l'orario effettivo della "Nuova Partenza". Quando un Riordino non supera i 15 minuti, gli Equipaggi possono rimanere sulla vettura;

c) Il RPG può prevedere che dopo un Riordino nel corso di una Tappa, le vetture potranno ripartire nell'ordine in cui erano partite nella sezione precedente o, nel caso in cui i tempi di Riordino lo permettano, nell'ordine della classifica non ufficiale di quel momento. Per fare ripartire le vetture nell'ordine della classifica non ufficiale occorre che i tempi del Riordino siano tali da permettere l'applicazione di quanto sopra a tutte le vetture in gara e che sia stato completato almeno il 20% della distanza totale delle PS;

d) L'uscita dal Riordino è considerata come nuova partenza;

e) In ogni Rally è obbligatorio effettuare almeno un Riordino di durata minima di 30' o più Riordini, ciascuno dei quali di durata minima di 20'. Se il Rally è articolato in tre giorni, è obbligatorio effettuare almeno un Riordino per giorno di almeno 20';
f) I Riordini devono essere previsti immediatamente prima dei Parchi Assistenza (ove previsti);
g) Per ogni Equipaggio il tempo di permanenza in Riordino non deve in ogni caso essere inferiore a 3'.

21 PROVE SPECIALI (PS)

a) In tutti i Rally il cronometraggio sarà effettuato al decimo di secondo;
b) Durante le PS i membri dell'Equipaggio dovranno obbligatoriamente:
   - Indossare un casco di tipo omologato allacciato come previsto dal RDS;
   - Indossare il dispositivo di ritenzione della testa (ove richiesto);
   - Indossare un abbigliamento di protezione omologato come previsto dalla normativa sulla sicurezza. Il secondo Conduttore è esentato dall'obbligo di calzare i guanti;
   - Allacciare compiutamente le cinture di sicurezza;
c) L'Organizzatore dovrà prevedere, fra il CO e lo Start PS l'effettuazione del sommario controllo visivo dell'adozione, da parte degli Equipaggi, dei dispositivi di sicurezza facoltativi. Il personale addetto al controllo sarà riconoscibile mediante una fascia rossa al braccio, recante la dicitura SAFETY/SICUREZZA. (Il controllo potrà essere ripetuto anche allo STOP della PS).
d) Qualora uno o più dei predetti requisiti di sicurezza siano mancanti o non siano indossati correttamente, l'Equipaggio non sarà autorizzato a prendere la partenza della PS fino a quando gli eventuali requisiti mancanti non saranno correttamente ripristinati;
e) Per ogni Equipaggio viene fissato un ritardo massimo di 5 minuti sul proprio orario di partenza nella PS, per ripristinare i requisiti di sicurezza mancanti o non indossati correttamente. Il ritardo verrà penalizzato ai sensi del punto k) del presente articolo. Il superamento di tale ritardo comporterà la non ammissione alla partenza della PS. La decisione dovrà essere presa dal DG, su segnalazione dell'addetto al controllo, il quale terrà ferma la vettura in attesa della decisione del DG;
f) Quanto sopra non esclude eventuali ulteriori sanzioni da parte del Collegio dei CCSS;
g) È vietato alle vetture partecipanti percorrere le PS in senso inverso a quello di gara, pena l'esclusione pronunciata dal CCCSS;
h) La partenza verrà data con vettura ferma sulla linea di partenza. Ogni vettura impossibilitata a prendere il via entro 20'' dal segnale di partenza sarà esclusa ed immediatamente rimossa in una posizione sicura;
i) Le partenze delle PS saranno date come segue:
   - Quando la vettura con l'Equipaggio a bordo si arresterà davanti al controllo di partenza, il cronometrista registrerà sul foglio della prova l'orario previsto per la partenza, in ore e minuti. Restituirà quindi la TdM ad un componente dell'Equipaggio ed annuncerà a voce alta i 30", 15", e 10" e gli ultimi 5" uno ad uno;
   - In alternativa, tale metodo può essere sostituito da un sistema elettronico automatico, che evidenzi i secondi mancanti e sia chiaramente visibile agli Equipaggi sulla linea di partenza. Questo sistema può essere elettronicamente accoppiato ad un sistema di controllo automatico capace di registrare ogni situazione di partenza anticipata. Questo sistema può anche essere sincronizzato con un sistema di luci, che nel caso deve essere descritto e specificato nel suo funzionamento nel RPG. In questo caso deve obbligatoriamente essere usata la seguente procedura:
   - Luce rossa quando mancano 10"
   - Luce gialla quando mancano 5"
   - Luce verde come segnale di partenza; la luce verde deve restare accesa per 20", corrispondente al tempo massimo valido per partire;
   - Trascorsi gli ultimi 5", verrà dato il segnale di partenza e la vettura dovrà partire immediatamente;
j) L'ora di partenza prevista per una PS (indicata sulla TdM) potrà essere modificata dal Commissario incaricato solamente per motivi di forza maggiore;
k) In caso di partenza ritardata per motivo ascrivibile all'Equipaggio, il Commissario incaricato trascriverà un nuovo orario di partenza, e la penalità sarà di un minuto per ciascun minuto o frazione di minuto di ritardo.
l) Una falsa partenza, in particolare una partenza eseguita prima che il cronometrista abbia dato il segnale di partenza, verrà penalizzata come segue:
   - 1ª infrazione: 10 secondi;
   - 2ª infrazione: 1 minuto;

- 3ª infrazione: 3 minuti;
- Ulteriori infrazioni: penalità a discrezione dei CCSS.

m) Queste penalizzazioni non escluderanno comunque più gravi provvedimenti che i CCSS o il GU potranno prendere qualora lo ritengano necessario;

n) La penalità per falsa partenza deve essere comunicata all'Equipaggio interessato non appena possibile ad uno dei CO successivi;

o) L'arrivo delle PS sarà lanciato, essendo proibita, sotto pena di esclusione, la fermata tra il cartello giallo di preavviso ed il cartello "STOP". Il rilevamento del tempo sarà effettuato sulla linea di arrivo, con apparecchi muniti obbligatoriamente di stampante, sdoppiati anche con apparecchi di cronometraggio manuale senza obbligo di stampante. All'arrivo delle PS i cronometristi devono posizionarsi sulla linea di cronometraggio segnalata dal cartello su fondo rosso con bandiera a scacchi;

p) Agli Equipaggi che, alla partenza di una PS, si rifiutassero di partire all'orario e nell'ordine stabiliti, sarà inflitta dal CCCSS, su proposta del DG, una penalità minima di 10', con possibilità di arrivare fino all'esclusione qualora il DG così richieda, indipendentemente dal fatto che la PS venga o non venga disputata;

q) L'Equipaggio dovrà fermarsi al punto Stop segnalato con un cartello rosso "STOP" per far trascrivere sul foglio della PS il suo orario di arrivo espresso in ore, minuti, secondi e decimi di secondo. Se i cronometristi non potranno comunicare immediatamente l'ora esatta di transito ai Commissari, questi apporranno sulla TdM solamente il loro visto e la trascrizione del tempo sarà effettuata alla successiva neutralizzazione o al successivo Riordino;

r) Qualora per colpa dell'Equipaggio non fosse possibile annotare il tempo, saranno applicate le seguenti penalità:

- Alla partenza: esclusione;
- All'arrivo, Stop: penalità di 5';

s) I tempi realizzati dall'Equipaggio in ogni PS, espressi in ore, minuti, secondi e decimi di secondo saranno aggiunti alle loro penalizzazioni espresse in tempo;

t) Durante una PS l'assistenza è proibita. Qualsiasi infrazione a tale norma potrà comportare l'esclusione del Concorrente su decisione dei CCSS. Tale decisione può essere pronunciata solo alla fine di una sezione o di una Tappa;

21.1 Interruzione di una PS

a) In caso d'interruzione momentanea o definitiva di una PS, non importa per quale motivo, i CCSS o il GU potranno assegnare a ciascuno degli Equipaggi coinvolti dall'interruzione un tempo che essi giudicheranno il più equo;

b) I tempi forfettari potranno essere assegnati anche se un solo Equipaggio avrà potuto effettuare la PS in condizioni normali di gara;

c) Solo i Commissari Sportivi possono applicare questa disposizione dopo aver ricevuto la segnalazione del DG con l'esposizione dei motivi che hanno determinato l'interruzione (o il ritardo). I tempi assegnati saranno utilizzati per la compilazione della classifica delle PS interessate soltanto dopo la decisione dei CCSS;

d) Gli Equipaggi totalmente o parzialmente responsabili dell'interruzione di una PS non beneficeranno in alcun caso della presente disposizione. Pertanto, sarà loro assegnato il tempo effettivamente realizzato se tale tempo sarà superiore al tempo assegnato agli Equipaggi non transitati a causa dell'interruzione;

e) Le disposizioni sull'interruzione delle PS possono essere applicate anche agli Equipaggi che abbiano subito un ritardo a seguito del loro intervento per rimuovere un ostacolo in caso di ostruzione del percorso e/o per prestare soccorso in caso di incidente, e successivamente abbiano portato a termine la PS, anche se la stessa non sia stata definitivamente interrotta;

f) Agli Equipaggi che avranno preso regolarmente la partenza della PS ma a causa dell'interruzione non avranno potuto portarla a termine, il DG assegnerà un tempo per raggiungere, dal controllo Stop, il CO successivo. L'ora di partenza del nuovo Settore, compreso tra il controllo Stop e il CO successivo, sarà annotato sulla TdM al controllo Stop;

g) Le prove parzialmente interrotte e non annullate ai sensi del precedente paragrafo, sono da considerarsi come validamente effettuate ai fini del conteggio dei minimi di validità.

22 PARCO CHIUSO (PC) - CONDIZIONI GENERALI

22.1 Condizioni generali

a) Durante il regime di PC è rigorosamente vietata, sotto pena di esclusione dalla gara, ogni forma di assistenza o riparazione o rifornimento.

b) Le vetture sono in regime di PC:

- Dal loro ingresso nei parchi partenza se previsti, di Riordino o di fine di ciascuna PS e fino alla partenza dagli stessi
- Dal loro ingresso in una zona di controllo e fino alla partenza dalla stessa
- Dal loro arrivo alla fine del Rally e fino allo scadere dei termini per la presentazione dei reclami, come previsto dal RSN;

c) L'ingresso al PC è vietato a tutte le persone salvo gli Ufficiali di Gara aventi una funzione specifica;
d) Alla partenza del Rally potrà essere previsto un PC di partenza dove le vetture dovranno essere condotte al massimo 4 ore prima della partenza;
e) Gli Equipaggi possono entrare in PC 10' prima del loro orario di partenza;
f) Per lasciare un PC di partenza o di Riordino gli Equipaggi saranno autorizzati ad entrare 10' prima della loro ora di partenza. Nel caso che il Riordino non duri più di 15' gli Equipaggi potranno rimanere all'interno del PC di Riordino;
g) Solo gli Ufficiali di Gara e/o i membri dell'Equipaggio potranno spingere una vettura in gara all'interno o all'ingresso o all'uscita di un PC di partenza, di un CO o di un Riordino;
h) Non possono essere utilizzate coperture auto;
i) Nelle zone dove vige il regime di PC le vetture devono ripartire con la batteria in dotazione o a spinta. Gli Equipaggi non possono farle ripartire, sotto pena di esclusione, con una batteria ausiliaria esterna;
j) È tuttavia consentito spingere la vettura fuori dal PC e quindi procedere al suo avviamento sostituendo la batteria in dotazione con una di scorta.

22.2 Riparazioni in Parco Chiuso

a) Se i Commissari Tecnici constateranno che una vettura sia in uno stato incompatibile con la sicurezza di una normale circolazione stradale, detta vettura dovrà essere riparata alla presenza di un Commissario Tecnico. In difetto la vettura non sarà autorizzata a proseguire;
b) In questo caso i minuti impiegati per la riparazione saranno considerati come minuti di ritardo, al fine di impedire all'Equipaggio di evitare la relativa penalizzazione. La penalità sarà pari ad un minuto per ogni minuto o frazione di minuto impiegata. Allo stesso Equipaggio verrà eventualmente assegnato un nuovo orari di partenza dopo l'effettuazione della riparazione, nel caso questa abbia richiesto un tempo tale da oltrepassare l'orario precedentemente previsto per la partenza;
c) Come eccezione al regime di PC, e sotto il controllo di un Commissario autorizzato o di un Commissario Tecnico, è permesso agli Equipaggi in PC, nelle zone di Riordino e nei parchi di fine Tappa di sostituire il parabrezza od il lunotto posteriore con possibilità di aiuto esterno, fino a 3 persone del team;
d) Se per la sostituzione del parabrezza si renderà necessario un sommario intervento su parti della carrozzeria e/o del roll-bar, saranno applicate le penalità previste dal precedente punto b)
e) Queste riparazioni dovranno essere completamente terminate prima dell'ora di partenza; in caso contrario, l'ulteriore tempo impiegato sarà penalizzato secondo quanto previsto dal precedente punto b)
f) Una volta parcheggiata la vettura, l'Equipaggio dovrà obbligatoriamente spegnere il motore e lasciare immediatamente il PC, nel quale non potrà più accedere senza autorizzazione.

22.3 Comportamento in Parco Chiuso

a) Ogni manovra e/o esibizione di sbandata controllata (dérapage) nel PC di arrivo è vietata. L'infrazione a questa norma verrà sanzionata dai CS o dal GU a loro discrezione, nei casi più gravi potendo arrivare fino alla esclusione dalla gara;
b) La mancata o tardiva consegna delle vetture al PC oppure il loro allontanamento dallo stesso prima dell'autorizzazione del DG tramite gli Ufficiali di gara addetti, comporterà una sanzione che potrà arrivare fino all'esclusione dalla classifica, su decisione del Collegio dei CS.

23 PUBBLICAZIONE DEI RISULTATI - CLASSIFICHE

23.1 Pubblicazione dei Risultati

- Durante il Rally le classifiche dovranno essere pubblicate tenendo presenti le seguenti disposizioni:
a) Classifica non ufficiale distribuita dalla DG durante una Tappa;
b) Classifiche parziali non ufficiali: classifiche pubblicate alla fine di una Tappa;
c) Classifiche finali ufficiali: classifiche pubblicate dalla DG alla fine del Rally;
d) Classifiche ufficiali definitive: classifiche approvate dai CCSS;
e) Tutte le classifiche finali ufficiali sono firmate dal DG e la classifica ufficiale definitiva è sottoscritta dal Collegio dei CCSS;
f) Le classifiche devono evidenziare i risultati delle PS così come ogni altra penalità espressa in tempo;
g) La classifica è provvisoria dalla pubblicazione nell'Albo Ufficiale di Gara e definitiva alla fine della manifestazione dopo essere stata sottoscritta dai CCSS;
h) Nel caso di Rally su più Tappe, per determinare l'ordine di partenza della Tappa successiva possono essere pubblicate, nell'Albo Ufficiale di Gara, classifiche parziali non ufficiali al termine di ciascuna Tappa. In questo caso il RPG deve precisare la località e gli orari di esposizione;
- Il compilatore delle classifiche è il DG o un suo incaricato;

- È obbligatoria, con l'esposizione delle classifiche, l'esposizione dei tempi delle PS, delle penalità ai CO e delle eventuali altre penalità.

23.2 Formato e modalità di compilazione delle classifiche

- Le classifiche devono essere predisposte a cura del capo del Servizio di Cronometraggio sulla base dei dati ufficiali rilevati dai Cronometristi e/o forniti dai Giudici di merito secondo le prescrizioni del RPG;
- La documentazione di gara prodotta dal Servizio di Cronometraggio dovrà rispettare il formato indicato nel punto e) successivo. Fanno parte di tale documentazione:
- Elenco Concorrenti e Conduttori iscritti
- Elenco Concorrenti e Conduttori verificati (Generale, Raggruppamenti/Categorie FIA, Gruppi, Classi)
- Ordine di partenza
- Classifiche delle PS (Generali)
- Classifiche dopo le PS (Generali)
- Classifica finale provvisoria (Generale)
- Classifiche ufficiali definitive (Generale, Raggruppamenti, Gruppi, Classi, Femminili, Over 60, Under 40, Trofei promozionali approvati da ACI Sport)
- Classifica per Scuderie
- Riepilogo delle penalità

a) Le classifiche devono essere esposte, sottoscritte dal DG e dal Capo Servizio Cronometraggio, nell'ora e nel luogo indicati dal RPG;
b) Le classifiche definitive, sottoscritte dal DG e dai CCSS, faranno parte dell'incartamento di chiusura da inviare ad ACI Sport per l'omologazione dei risultati;
c) Il format dovrà contenere nella parte superiore solo il nominativo della gara, il luogo di svolgimento, la validità, il marchio ACI Sport, l'eventuale marchio del Campionato Nazionale di riferimento l'eventuale marchio della FIA ed uno spazio per il logo FICr. laddove tale servizio sia svolto dalla Federazione;
d) L'eventuale pubblicità dell'Organizzatore dovrà essere posta esclusivamente nelle zone permesse.
e) Nel rispetto di quanto previsto precedentemente, le classifiche dovranno contenere le seguenti indicazioni:

- Numero di gara, nominativi dei due Conduttori (COGNOME e nome), nominativo del Concorrente
- Priorità del primo Conduttore;
- Marca e modello della vettura utilizzata;
- Nominativo della Scuderia di appartenenza (solo se in possesso di regolare licenza ACI Sport in corso di validità);
- Raggruppamento, Gruppo e Classe di appartenenza con la relativa cilindrata;
- Indicazione della posizione assoluta, Raggruppamento, Gruppo e Classe;
- Tempo complessivo delle PS;
- Penalità riportate ai CO;
- Penalità varie;
- Tempo totale;
- Distacco dal Concorrente precedente;
- Equipaggi Femminili (indicati con la lettera F);
- Appartenenza alla classifica Over 60 (indicati con la lettera O);
- Appartenenza alla classifica Under 40 (indicati con la lettera U);
- Appartenenza ad uno o più Trofei promozionali (solo se approvati da ACI Sport).
- Ad integrazione di quanto sopra è necessario tenere presente:

a) Nel caso di una nuova partenza di un Equipaggio, dopo un ritiro nelle gare che si svolgono in più Tappe, questi dovrà apparire nelle classifiche di PS ed in quelle "dopo la PS" (evidenziato da un asterisco accanto ai nomi dei Conduttori) e nella classifica finale di gara, a condizione di avere percorso almeno il 70% del chilometraggio delle PS previste nel RPG ed effettivamente disputate;
b) È necessario indicare anche i Conduttori ritirati, non classificati od esclusi specificando rispettivamente il numero della PS o del CO dove è avvenuto il ritiro, oppure la motivazione per non essere classificati e la norma relativa all'esclusione;
c) I tempi assegnati agli Equipaggi dovranno essere evidenziati sulle classifiche "della PS" mediante specifico carattere identificativo posto accanto al tempo stesso ed indicato in calce alle stampe.

23.3 Classifiche generale di Gara (Valido per i rally NON titolati)

a) Classifica del 1°, 2°, 3° e 4° Raggruppamento (separatamente)
b) Classifica Trofeo Rally Conduttori, premierà l'Equipaggio vincitore assoluto della gara
c) Classifica di Gruppo: 1/3 (congiuntamente) e 2, 4, N, A, B (separatamente)
d) Classifiche di Classe

e) Classifica Femminile - Riservata agli Equipaggi formati da una 1ª Conduttrice e una 2ª Conduttrice
f) Classifica Scuderie

23.4 Compilazione delle Classifiche

- Le classifiche: Generale finale, di Raggruppamento, di Gruppo, di Classe e speciali sono ottenute sommando i tempi impiegati nelle PS e/o assegnati alle penalità per i CO nonché alle altre penalità espresse in tempo;
- Per la compilazione delle classifiche sarà convenzionalmente utilizzata la lettera "U" come abbreviativo allo scopo di identificare congiuntamente tutte le vetture T/TC/GT/GTS (Gruppo 1/2/3/4) appartenenti al 1° Raggruppamento;
- La graduatoria segue l'ordine crescente dei tempi totali dei singoli Equipaggi, espressi in Ore, Minuti primi, Minuti secondi e Decimi di secondo.

23.5 Classifica Scuderie

- La Scuderia si intende validamente partecipante ai fini dell'assegnazione dei punteggi, con almeno 1 Conduttore classificato.
- In ogni gara sarà redatta una classifica Scuderie sulla base delle quattro classifiche assolute di Raggruppamento sommando, per ciascuna Scuderia, i punti assegnati ai tre migliori classificati indifferentemente nei rispettivi Raggruppamenti, secondo la seguente tabella: dal 1° al 10° punti 15-12-10-8-6-5-4-3-2-1. In questa classifica saranno considerate, a seguire, anche le Scuderie con due o un Conduttori/e classificati/o;

24 EX-AEQUO (Nella classifica finale di un Rally)

In caso di ex-aequo, la precedenza sarà data all'Equipaggio che ha realizzato il miglior tempo nella prima PS. Qualora l'ex-aequo permanesse, saranno presi in considerazione i tempi realizzati nella seconda PS, nella terza e così di seguito fino all'ultima. Tale norma può essere applicata in ogni momento durante il Rally. Per risolvere i casi di ex-aequo saranno prese in considerazione solo le PS regolarmente portate a termine da tutti gli Equipaggi.

25 RECLAMI (SI RINVIA AL RSN)

26 PREAVVISO DI APPELLO (SI RINVIA AL CODICE DI GIUSTIZIA)

27 PREMI

27.1 Premi in denaro

a) Sono facoltativi nei Rally di Campionato Italiano e di Trofeo. Se previsti, sono al lordo delle ritenute di legge. Nel caso in cui siano previsti, l'Organizzatore potrà prevedere un aumento delle tasse di iscrizione per un valore non superiore al 10% degli importi indicati nel RSN.
b) Non sono ammessi negli altri Rally.

27.2 Premi d'onore (Dotazione minima)

a) I premi d'onore, almeno due per Equipaggio, devono essere di valore congruo.
b) I premi d'onore devono essere previsti come minimo per gli Equipaggi classificati nei primi posti:
    - Vincitore Assoluto Rally
    - Primi 3 Classificati di ogni Raggruppamento (1°, 2°, 3°, 4°)
    - Primo classificato di ciascuna Classe ~~costituita~~
    - Altri (se previsti)

28 PILOTI PRIORITARI

L'inserimento negli elenchi ACI Sport avverrà, per i piloti con licenza ACI Sport o FAMS, con le seguenti modalità:

1. Vincitori Titoli Nazionali 2°/3°/4° Raggruppamento: prioritari A ACI Sport
2. Vincitori Camp. Europeo 2°/3°/4° Raggruppamento: prioritari A ACI Sport
3. Vincitori Trofei Nazionali 2°/3°/4° Raggruppamento: prioritari B ACI Sport
4. Vincitori Trofeo e Titoli Nazionali 1° Raggruppamento: prioritari B ACI Sport

a) I riferimenti sono relativi, per i titoli, ai risultati conseguiti nell'anno precedente; per le vittorie nelle gare Titolate ai risultati conseguiti sia nell'anno precedente che in quello in corso;
b) I primi elenchi Piloti Prioritari verranno pubblicati a inizio anno;
c) Dopo il primo anno i piloti che escono dall'elenco di priorità "A" ACI Sport sono assegnati all'elenco di priorità "B";
d) ACI Sport si riserva, con valutazione discrezionale, d'inserire d'ufficio nei propri elenchi piloti con rilevante capacità agonistica e piloti che stiano ottenendo rilevanti risultati agonistici nelle gare Titolate dell'anno in corso;

e) La cancellazione avviene d'ufficio trascorso un anno successivo a quello di inserimento nell'elenco di priorità "B" se non si sono verificate le modalità su indicate;
f) Per i quattro vincitori dei Titoli Nazionali di Raggruppamento la cancellazione avviene d'ufficio trascorsi due anni successivi a quello di inserimento.

29 INTERRUZIONE DI UN RALLY (PUNTEGGI)

Una gara può essere interrotta qualora le ostruzioni e/o lo stato del fondo stradale fossero tali da non permettere ad alcuna vettura Concorrente la prosecuzione della gara;

- Se al momento dell'interruzione la lunghezza delle PS portate a termine è inferiore al 30% della lunghezza minima complessiva delle PS per la tipologia alla quale appartiene il Rally, il Rally stesso è da considerarsi annullato;
- Se la lunghezza delle PS portate a termine è compresa tra il 30% ed il 60% della lunghezza minima complessiva delle PS per la tipologia alla quale appartiene il Rally, il Rally stesso è considerato valido, ma i punteggi relativi al titolo Nazionale per il quale è valevole sono ridotti del 50%;
- Se invece al momento dell'interruzione la lunghezza delle PS portate a termine è superiore al 60% della lunghezza minima complessiva delle PS per la tipologia alla quale appartiene il Rally, il Rally stesso è considerato come ultimato e valido, quindi, a tutti gli effetti;
- Le norme di cui sopra si applicano anche nel caso in cui il percorso delle PS venga ridotto prima dell'inizio del Rally e tale riduzione porti il chilometraggio delle PS al di sotto dei limiti richiesti.

30 CALENDARIO MANIFESTAZIONI E DISTANZE TEMPORALI DELLE GARE

30.1 Calendario Gare - Condizioni

- Gli Organizzatori che intendono iscrivere una manifestazione nel calendario Nazionale devono inoltrare la richiesta ad ACI Sport entro i termini e con le modalità comunicate annualmente mediante circolare tramite il servizio informatizzato online.
- Un Rally alla prima edizione non può essere valevole per alcun Campionato, Trofeo o Coppa;
- Per essere iscritto nel calendario Internazionale, un Rally deve avere anzianità Nazionale di almeno due anni oppure essere titolare di una validità ACI Sport;
- Le iscrizioni delle gare a calendario come prima edizione e/o delle gare annullate nell'anno precedente saranno discusse ed eventualmente accettate solo dopo la stesura definitiva e la relativa approvazione del calendario, compatibilmente alla residua disponibilità di date;
- Le gare che dovessero essere escluse dal calendario per indisponibilità di date, entreranno in una lista di attesa e saranno prese in considerazione, secondo la tipologia, qualora non venissero disputate gare già regolarmente a calendario;
- Ogni Organizzatore, qualunque sia il numero di gare che intende iscrivere a calendario nell'ambito della stessa Regione o Zona, ne deve indicare un massimo di due, che avranno la precedenza nella definizione del calendario regionale o di zona;
- Le eventuali altre gare iscritte dal medesimo Organizzatore saranno prese in considerazione successivamente, compatibilmente alle disponibilità di date;

Ai fini delle assegnazioni di date, gli Organizzatori dei rally titolati potranno indicare la data di svolgimento della gara e una data di riserva. La data definitiva verrà comunque assegnata da Aci Sport e dal Promotore.

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

- Le iscrizioni delle gare, effettuate non in ottemperanza alle convenzioni in essere tra ACI Sport ed Enti di Promozione Sportiva, vanno inserite nel calendario Nazionale ACI Sport nella tipologia di gare a cui si riferiscono.

30.2 Candidatura e Diritto al Titolo ACI Sport

Una competizione, per ottenere o mantenere il titolo ACI Sport deve rispettare le prescrizioni di sicurezza emanate e recepite da ACI Sport;

I Rally che intendono candidarsi per una validità saranno valutati al termine della stagione sportiva in base a:

a) I rapporti dei Commissari Sportivi (CCSS) e dei Supervisori inviati da ACI Sport
b) Il giudizio della Commissione Autostoriche;

Le gare saranno selezionate secondo i criteri qualitativi sottoindicati ed introducendo un concetto di rotazione annuale:

a) Gara riservata alle sole vetture storiche
b) Valore storico della manifestazione
c) Gradimento da parte dei piloti testimoniato dal numero di iscrizioni nelle edizioni precedenti
d) PS ripetute non più di due volte per le gare abbinate (storiche + moderne)

e) Rapporto chilometrico tra PS e trasferimenti non inferiore al 30%. La Commissione Autostoriche potrà autorizzare percentuali inferiori nel caso di particolari e documentate esigenze, determinate da progetti di promozione e visibilità della gara, documentate dall'Organizzatore;

- Qualora lo ritenesse opportuno, la Commissione Autostoriche può incaricare un suo componente ad effettuare una "osservazione" di qualsiasi altra gara con spese a carico dell'Organizzatore;
- Per le gare che dovessero ancora svolgersi al momento della formulazione delle proposte per l'assegnazione delle validità Nazionali, la Commissione Autostoriche terrà conto dei rapporti ispettivi delle gare svolte nell'anno precedente;
- Qualora l'Organizzatore non rispettasse il regolamento approvato e/o le disposizioni di cui al presente RDS e suoi annessi, o comunque il rapporto ispettivo fosse oltremodo sfavorevole, ACI Sport potrà non concedere la validità per l'anno successivo;
- Se nel corso del Rally fossero rilevate consistenti condizioni di insicurezza per il pubblico e/o per gli Equipaggi, la manifestazione potrà essere cancellata dal calendario dell'anno successivo ad insindacabile giudizio della Commissione Autostoriche.
- Se un Rally, pur mantenendo la denominazione originaria cambia l'organizzatore, può perdere, con valutazione discrezionale di ACI-Sport , i diritti acquisiti in ordine ai titoli nazionali o di zona.
- Un Rally che cambi denominazione, può conservare o cambiare la validità, con valutazione discrezionale della Giunta Sportiva di ACI-Sport , sentita la Commissione Autostoriche, a condizione che l'Organizzatore resti lo stesso.

30.3 Procedura e Requisiti per Titolazione FIA

- L'Organizzatore che desidera iscrivere la propria competizione al calendario Internazionale della FIA deve inoltrare la relativa richiesta ad ACI Sport entro i termini e con le modalità comunicate annualmente mediante circolare, previo il parere positivo della Commissione Autostoriche;
- L'Organizzatore che oltre all'iscrizione di una competizione nel calendario Internazionale, desiderasse candidare la stessa competizione per un titolo FIA, deve farne espressa richiesta e richiedere anche l'invio di un osservatore FIA. Tutte le candidature FIA sono subordinate al parere favorevole della commissione Autostoriche. In caso contrario, la richiesta verrà considerata nulla.

30.4 Concomitanza delle date

- I Rally Autostoriche Titolati (CIRAS – CIRTS – TRZ) hanno diritto di precedenza nella definizione del calendario unicamente rispetto alle gare non titolate della loro stessa Zona e devono essere opportunamente distanziati tra loro di almeno tre ma, preferibilmente, quattro settimane;
- ACI Sport si riserva in via eccezionale e comunque per giustificati ed inderogabili motivi, la facoltà di concedere deroghe per minori distanziamenti;
- In ogni caso il calendario dei Rally con validità dovrà prevedere che gli stessi si svolgano in un arco temporale che copra gran parte dell'anno solare, auspicabilmente con inizio del Campionato in periodo non successivo al mese di febbraio, e termine del medesimo in periodo non anteriore al mese di novembre;
- Ferme le date previste per le gare valide per il Campionato Europeo, gli Organizzatori delle gare titolate che vorranno mantenere la validità per il Campionato Italiano dovranno adeguarsi alla suddetta ripartizione temporale, scegliendo date compatibili con la stessa. Dopo la discussione del calendario non saranno consentiti successivi cambi di data;
- In merito alla scelta delle singole gare titolate, il meccanismo di selezione delle stesse dovrà assicurare che le gare di maggior profilo siano quelle che tali appaiono dalle relazioni redatte da supervisori competenti ed allineati sulla modalità di espressione del loro giudizio, nonché dai giudizi dei Concorrenti;
- Su tutto il territorio Nazionale non sono ammesse effettuazioni di Rally Autostoriche in concomitanza con le gare Titolate;
- Nella stessa regione o nell'ambito di regioni diverse con sede di svolgimento compresa dentro un raggio di 300 km con riferimento alla località di partenza della gara, non sono ammesse effettuazioni di Rally Autostoriche nella settimana che precede e nella settimana che segue un Rally Autostoriche Titolato;
- Nella stessa provincia o nell'ambito di provincie della stessa Zona non sono ammesse concomitanze o effettuazioni di Rally Autostoriche non Titolati nella settimana che precede e nella settimana che segue un Rally titolato, salvo specifici accordi tra gli Organizzatori o deroghe stabilite da ACI Sport.

30.5 Zone Geografiche

RALLY AUTOSTORICHE – ZONE GEOGRAFICHE		
ZONA	AREA	REGIONI
1°	NORD OVEST	Piemonte, Valle d'Aosta, Liguria, Lombardia
2°	NORD EST	Veneto, Friuli V.G, Trentino, Alto Adige
3°	CENTRO	Emilia Romagna, Rep. S.Marino, Toscana, Umbria, Marche, Abruzzo, Lazio, Sardegna
4°	SUD	Molise, Campania, Puglia, Basilicata, Sicilia

30.6 Abbinamento con Altre Tipologie di Gare

- I Rally Autostoriche possono essere abbinati esclusivamente:
  - Alle manifestazioni della tipologia All-Stars Autostoriche
  - Alla Regolarità Sport Autostoriche
  - Ai Rally per auto Moderne
  - Alla Regolarità a Media Autostoriche;
- Fatte salve le manifestazioni che, organizzate in concomitanza di una gara moderna con la quale eventualmente condividano le medesime PS, abbiano comunque una vita totalmente autonoma (diversi luoghi di partenza di arrivo, diversi luoghi di verifica ecc.), ai fini dell'assegnazione della validità per il Campionato Italiano verrà data preferenza alle gare organizzate per sole Autostoriche;
- Non è consentito l'abbinamento ai Rally Ronde ed ai Rally Day;
- Il numero massimo di gare su indicate in abbinamento, è stabilito a tre tipologie:

Es. 1: Rally Autostoriche, Regolarità Sport, All-Stars Autostoriche
Es. 2: Rally Autostoriche, Regolarità a Media Autostoriche, Rally per auto Moderne;

APPENDICE 1 SICUREZZA NEI RALLY

La regolamentazione che segue è obbligatoria (ma non deve essere necessariamente inserita nel regolamento particolare). Ogni organizzatore potrà aggiungere altri apprestamenti atti a migliorare la sicurezza degli spettatori e degli equipaggi. Particolare attenzione dovrà essere prestata alle disposizioni dell'Allegato H del Codice Sportivo Internazionale.

- Prima dell'inizio della gara è obbligatorio il briefing del Direttore di gara, organizzato via web o cartaceo da consegnare a tutti i concorrenti. I concorrenti/conduttori che contravverranno all'obbligo del briefing verranno penalizzati con l'ammenda prevista dall'art. .

1. SICUREZZA GENERALE

1.1. Piano di Sicurezza

Dovrà essere predisposto un piano di sicurezza conforme a quanto previsto dall'Ordine dei Servizi e Piano di Sicurezza Tipo, in Formato A4, comprendente:

- Indice.
- Organizzazione.
- Programma gara.
- Linee Telefoniche.
- Il recapito ed il numero di telefono dei differenti servizi di sicurezza:
- Forza Pubblica - Ospedali - Pronto Soccorso - Vigili del Fuoco - Carri Soccorso – Mezzi di emergenza sanitaria.
- Ubicazione della Direzione di Gara.

I nomi dei differenti responsabili:

- Direttore di Gara
- Direttore di Gara Aggiunto
- Medico di Gara
- Delegato dell'allestimento del percorso.
- Piano di Emergenza Sanitaria.
- Servizio Carri Attrezzi lungo le prove speciali.
- Servizio antincendio e decarcerazione lungo le prove speciali.
- Compiti e disposizioni particolari del Capo Prova.
- Compiti dei veicoli Apripista e della vettura Scopa.
- Compiti dei Commissari di Percorso.
- Bandiere di segnalazione e cartelli segnaletici con relativa disposizione.
- Comunicazioni con la direzione gara.
- Istruzioni e funzionamento generale dei controlli.
- Servizio di cronometraggio.
- Servizio Radio e funzionamento delle postazioni radio.
- Orari di chiusura dei percorsi delle prove speciali, orari transito vetture ufficiali ACI-Sport (FIA) ed orari delle vetture apripista e della prima vettura in gara.
- Tabella tempi e distanze con Planimetria generale del percorso.
- Pagina riepilogativa per le coordinate GPS.
- Schede riassuntive dei servizi alla partenza, parco assistenza, riordino, area refuelling, area punzonatura pneumatici ed arrivo.
- Scheda riassuntiva dei servizi per ogni prova speciale e shakedown (se previsto).
- Planimetrie dettagliate Prove Speciali.
- Pagine riportanti i simboli del road-book.
- Road Book di servizio per ogni Prova Speciale e shakedown (se previsto).
- Eventuali allegati alle Prove Speciali riportanti il posizionamento delle chicane ed allestimenti di sicurezza.
- Eventuali allegati alle Prove Speciali riportanti gli allestimenti di protezione ai guard-rail (tipo, quantità, distanza chilometrica da Inizio PS).
- Modulo denuncia incidente.
- Modulo per segnalazioni penalità ai C.O. da segnalare alla direzione gara.
- Modulo per le segnalazioni partenza anticipata da start da segnalare alla direzione gara.
- Piano di evacuazione per ogni PS.
- Piano di percorso alternativo per ogni PS.

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

1.1.2 Il piano di sicurezza dovrà essere inviato ad ACI-Sport prima della effettuazione della gara seguendo la procedura prevista all'art. 6.3. In difetto, si intende revocata l'autorizzazione ad organizzare la gara. La documentazione attestante la trasmissione, a mezzo mail, posta o corriere, deve essere presentata dall'organizzatore al Commissario Sportivo Delegato in occasione della prima riunione ante gara.

Contestualmente all'invio del RPG ad ACI-Sport, l'Organizzatore è tenuto ad inviare al Medico Federale la richiesta di approvazione del Piano di Emergenza Sanitaria (PES), anche se incompleto di specifiche e nominativi.

Qualora il Medico Federale non sia nelle condizioni di approvare il PES in tempo utile affinché ACI-Sport possa rilasciare il permesso di organizzazione, il permesso verrà comunque rilasciato con obbligo di presentazione del PES approvato, al momento dell'insediamento del Collegio dei Commissari Sportivi.

1.2 Delegato dell'allestimento del percorso

1.2.1 Nel regolamento particolare di gara sarà designato un Delegato dell'allestimento del percorso. Egli farà parte dell'organizzazione e parteciperà alla redazione del piano di sicurezza. Deve inoltre illustrare, insieme al Direttore di Gara, il Piano di Sicurezza della gara, precisandone le modalità di attuazione e gli apprestamenti. Vedere art. 6.4.

La vettura del DAP dovrà essere dotata di telecamera., di almeno 5 bandiere rosse da consegnare in caso di necessità e, limitatamente ai rally su asfalto, di filler.

1.3 Controllo

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

1.3.2 Una attenzione particolare a tutte le procedure sulla sicurezza sarà prestata dal Commissario Delegato.

1.4 Identificazione degli Ufficiali di Gara sul percorso

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

- Capo prova rossa, con dicitura specifica
- Capo posto: rossa
- Incaricati alla sicurezza: verde
- Commissari di percorso:gialla
- Medici: bianca
- Cronometristi: blu scuro (salvo diversi accordi locali da riportare nel regolamento particolare)
- Organizzazione: azzurra

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

1.4.3 I mezzi di soccorso, decarcerazione, le ambulanze e i carri attrezzi devono essere dotati di Tracking.

2. SICUREZZA DEL PUBBLICO

Una delle priorità del piano di sicurezza è la predisposizione di ogni misura atta a garantire la sicurezza della popolazione e del pubblico.

Le misure seguenti, non limitative, che completano le prescrizioni dell'Allegato H del CSI sono obbligatorie per tutti i Rally.

La cura della protezione della sicurezza del pubblico e dei conduttori avrà un peso rilevante nel giudizio dato dall'ACI-Sport alla competizione ed in particolare nell'assegnazione della validità.

Il Pass rilasciato ai fotografi deve riportare la dicitura che lo stesso consente l''accesso nelle Prove Speciali esclusivamente nelle zone riservate al pubblico o nelle postazioni ad essi riservate, qualora esistenti ed approntate dagli organizzatori.

2.1 Film educativo (raccomandato per tutti i Rally)

Si raccomanda un filmato educativo sotto forma di spot pubblicitario della durata di 30", magari commentato da un pilota di notorietà. Non dovrà essere mostrato nessun incidente. Lo spot dovrà essere diffuso più volte.

2.2 Raccomandazioni per le Prove Speciali

2.2.1 La scelta della conformazione di ogni Rally dovrà prendere in considerazione le peculiarità del comportamento degli spettatori locali.

2.2.2 La scelta del percorso e dell'orario delle PS deve poter scoraggiare lo spostamento degli spettatori tra le prove.

2.2.3 Le ricognizioni sulle PS effettuate dagli equipaggi sono considerate fattore di sicurezza.

2.2.4 Il ritardo o l'annullamento di una prova per ragioni di sicurezza non potrà essere considerato come fattore penalizzante, salvo nel caso di problemi non correttamente previsti e/o causati dall'organizzatore.

2.2.5 Sono consigliate delle vetture munite di altoparlante, identificate come Vetture Servizio Informazione Rally, che percorreranno le PS prima dei veicoli apripista per informare gli spettatori di non occupare posizioni pericolose, accertandosi ove necessario che gli stessi se posizionati in aree di pericolo vengano rimossi in altre più sicure. La vettura

può essere rimpiazzata da un elicottero munito di altoparlanti. Questa operazione può necessitare di essere ripetuta più volte.

2.3 Controllo degli spettatori

2.3.1 Gli organizzatori, in collaborazione ove necessario con le Forze dell'Ordine, dovranno identificare e delimitare le zone a rischio, prima dell'arrivo del pubblico. Ogni zona di cui sopra dovrà essere segnalata nel piano di sicurezza.

In tutte le zone a rischio dovranno essere collocati cartelli "ZONA PERICOLOSA".

2.3.2 Lo spostamento del pubblico nella PS dopo il passaggio della vettura "0" o prima del passaggio della vettura "scopa", non deve interessare la sede stradale.

2.3.3 È consigliabile distribuire agli spettatori presenti sulla PS, ed anche a tutti i punti di accesso alla stessa, un volantino contenente le istruzioni sulla sicurezza.

2.3.4 Personale dell'Organizzazione e/o Agenti della Forza Pubblica dovranno essere presenti in numero adeguato sulle PS per garantire la sicurezza del pubblico. Il personale incaricato dall'Organizzatore dovrà indossare una pettorina verde, con ben visibile la scritta "SAFETY" (gare internazionali) oppure "SICUREZZA" (gare nazionali).

2.4 Rifornimenti e assistenza

Quando il pubblico è ammesso nelle zone dove avviene rifornimento o assistenza, gli organizzatori devono predisporre tutte le misure necessarie per mantenere il pubblico ad una opportuna distanza da ogni attività potenzialmente pericolosa.

2.5 Sicurezza nei percorsi di trasferimento

La predisposizione del percorso e della tabella tempi e distanze devono attentamente considerare i problemi di traffico e l'attraversamento dei centri abitati.

2.6 Informazioni

Informazioni indirizzate principalmente al pubblico saranno diffuse a mezzo di:

- giornali, radio e televisioni
- manifesti
- volantini
- passaggi sul percorso di un veicolo di informazione Rally equipaggiato con altoparlanti circa 45 minuti/1 ora prima del passaggio del primo veicolo.

3 . Veicoli "apripista" e Veicoli "scopa"

3.1 Veicoli apripista dei concorrenti

Le vetture apripista dei concorrenti (ricognitori) sono vietate.

3.2 Veicoli apripista degli Organizzatori

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

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

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

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

Chi conduce veicoli "0" deve essere in possesso almeno di licenza di Conduttore Internazionale C.

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

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

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

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

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

- Nel caso di gare abbinate che condividono lo stesso percorso di gara (Rally per Auto storiche preceduto da Rally per Auto moderne) tra le due gare dev'essere inserito un intervallo di tempo sufficiente ad assicurare il transito di almeno un apripista a precedere l'ingresso della prima auto storica nelle PS.

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

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

3.4 I Veicoli (apripista e scopa) non possono essere guidate dai piloti che si sono ritirati nello stesso Rally.

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

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

4. SICUREZZA DEGLI EQUIPAGGI

Riferimento Appendice 8 al RSN

4.1.1 Carri soccorso

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

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

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

4.1.2 Postazioni intermedie

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

4.1.3 Allo stop di ogni PS dovrà essere assicurata la presenza di un collegamento radio continuo con la Direzione di Gara e di 2 estintori da 4 Kg per ogni passaggio di prova.

4.1.4 È a carico degli organizzatori il recupero ed il posizionamento a fine o inizio PS delle vetture che, durante l'effettuazione di una P.S., a seguito di guasto meccanico o perdita di controllo o incidente, siano uscite di strada e non siano più in grado di proseguire con i propri mezzi ovvero che, per gli stessi motivi si siano arrestate sul piano viabile della P.S.

Quando il recupero avviene con mezzi che l'Organizzatore ha posizionato sul percorso di gara, nulla è dovuto da parte del concorrente interessato. Nel caso in cui il recupero richieda l'intervento di mezzi particolari contrattati alla bisogna, il relativo costo è a carico del concorrente. In entrambi i casi l'Organizzatore non è responsabile per eventuali danni accidentali causati dall'operatore durante l'operazione di recupero.

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

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

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

4.2 Misure preventive

4.2.1 La chiusura delle prove speciali dovrà avvenire almeno un'ora prima dell'orario teorico di partenza della prima vettura.

Le strade interessate dovranno essere chiuse al traffico in entrambe i sensi, con decreto Amministrativo o Prefettizio.

Le strade e gli accessi alle prove speciali dovranno essere chiusi al traffico. Ciò dovrà avvenire secondo quanto segue:

a) Le strade principali o secondarie o quelle sulle quali sia prevedibile il passaggio di qualsiasi vettura dovranno essere chiuse e presidiate da personale dell'Organizzatore e/o dalle Forze dell'Ordine.

b)Le stradine e/o sentieri senza uscita dovranno essere chiuse con bandelle o transenne, con l'affissione di un avviso dell'effettuazione del Rally e del pericolo derivante dall'ingresso in prova speciale.

4.2.2 È compito dei veicoli apripista verificare la corretta applicazione dei sistemi di chiusura delle prove speciali e comunicare alla Direzione di Gara ogni manchevolezza al fine di poter provvedere opportunamente prima della partenza della prova.

4.2.3 Personale dell'organizzazione sarà dislocato lungo il percorso delle prove speciali per tenere il pubblico lontano dalle zone vietate con l'aiuto di cartelli, corde, transenne, fischietti e altoparlanti.

4.2.4 Le postazioni dei Commissari di Percorso devono essere posizionate lungo il percorso delle prove speciali tenendo conto delle sue caratteristiche orografiche e stradali e devono essere segnalate dal relativo numero progressivo avente come minimo le dimensioni di un foglio A4 plastificato di colore nero su fondo giallo.

I Commissari di Percorso addetti a tali postazioni hanno il compito di controllare il transito delle vetture in gara e segnalare al Capo Prova gli eventuali mancati transiti delle vetture in gara. Essi hanno inoltre il compito di segnalare al Capo Prova anche gli eventuali incidenti non appena ne vengano a conoscenza. Salvo casi di mancanza di segnale, le postazioni devono essere dislocate in modo da consentire una rapida segnalazione, mediante radio o telefono, tra i Commissari di Percorso, il Capo Prova e/o la Direzione di Gara. Nei punti critici delle prove speciali dovrà essere presente un Capo Posto, in collegamento con i commissari di percorso e la direzione di gara.

I Commissari di Percorso devono avere in dotazione il cartello di richiesta di soccorso medico con le stesse caratteristiche previste per il Road-book. L'esposizione di questo cartello avverrà solo nel caso in cui l'equipaggio infortunato non fosse in grado di esporre il proprio cartello oppure nel caso in cui la necessità di un intervento medico dovesse riguardare il pubblico.

4.2.5 Lungo il percorso delle prove speciali devono essere usate le bandiere rosse per segnalare l'arresto della Prova Speciale o della gara e le bandiere gialle per segnalare agli equipaggi in transito una situazione di pericolo.

Se l'utilizzazione delle bandiere dovesse rendersi necessaria, la procedura di utilizzazione deve essere la seguente:

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

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

c) le bandiere rosse possono essere esposte soltanto su disposizione del Direttore di Gara. La loro esposizione deve interessare tutte le postazioni intermedie precedenti l'incidente o l'interruzione. L'orario della loro esposizione deve essere annotato e comunicato ai Commissari Sportivi a cura del Direttore di Gara;

d) gli equipaggi ai quali è esposta la bandiera rossa devono immediatamente rallentare la velocità e seguire le istruzioni dei Commissari di Percorso e dei conduttori delle vetture di soccorso o di servizio che dovessero incontrare; il mancato rispetto di queste disposizioni può comportare l'adozione di provvedimenti da parte del Collegio dei Commissari Sportivi fino all'esclusione nonché la richiesta di sospensione della licenza"

e) agli equipaggi ai quali è esposta la bandiera rossa deve essere assegnato un tempo forfetario;

f) nelle Super Prove Speciali possono essere utilizzati sistemi di segnalazione diversi (ad esempio luci lampeggianti) a condizione che tali sistemi siano descritti nel regolamento particolare di gara.

4.3 Sorveglianza E SISTEMA DI COMUNICAZIONI RADIO.

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

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

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

I collegamenti devono essere finalizzati prioritariamente alla sicurezza; la trasmissione dei tempi deve avvenire soltanto nei momenti in cui non si pregiudichino le comunicazioni relative all'entrata ed all'uscita delle vetture nelle prove speciali.

4.3.2 Ogni postazione intermedia sarà identificata, sia sul road-book che sul percorso, da un pannello di circa 55 cm.. di diametro con il simbolo della radio, ovvero un lampo di colore nero su fondo blu.

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

4.3.4 Il controllo del passaggio di ogni equipaggio impegnato nella prova speciale dovrà essere predisposto sia in Direzione di Gara che da parte del Delegato all'allestimento del percorso. La scelta del sistema è lasciato alla discrezione del Direttore di Gara, ma dovrà permettere l'identificazione delle vetture mancanti in tempo breve. Ogni organizzatore deve scegliere ed indicare nel piano di sicurezza la procedura utilizzata per il controllo del passaggio degli equipaggi, indicando anche la procedura da seguire nel caso di mancanza di un equipaggio.

4.4 Sicurezza degli equipaggi

4.4.1 Ogni vettura concorrente dovrà avere a bordo un triangolo rosso riflettente che, in caso di arresto della vettura durante una prova speciale, dovrà essere collocato da un membro dell'equipaggio in un luogo visibile almeno 50 metri prima della vettura al fine di preavvertire i piloti delle vetture seguenti. Ogni equipaggio in difetto sarà soggetto all'imposizione di un'ammenda a discrezione dei Commissari Sportivi.

4.4.2 Gli equipaggi che si ritirano devono segnalarlo alla Direzione di Gara nel più breve tempo possibile. Tranne il caso di forza maggiore, gli equipaggi che non hanno segnalato il loro ritiro sono passibili di ammenda su decisione dei Commissari Sportivi.

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

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

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

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

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

4.5.3 Se al contrario un intervento medico si rendesse necessario, il simbolo SOS rosso dovrà essere esposto, con il numero di gara, se possibile, alle 3 vetture che seguono.

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

4.5.5 Questa norma va inserita nel road-book.

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

4.5.7 Un itinerario di evacuazione dovrà essere predisposto per ogni prova speciale. Lo stesso dovrà essere chiaramente indicato sul piano di sicurezza a mezzo di carte e diagrammi.

4.5.8 Il piano di emergenza sanitaria e l'operatività dello stesso saranno definiti in accordo con l'Organizzatore e il Direttore di Gara e approvati dal Medico Federale Regionale. Una copia del piano dovrà essere allegata all'incartamento di chiusura. È compito dell'Organizzatore allertare gli ospedali e il 118 (ove operativo) inviando copia del piano di emergenza.

4.6 Percorso alternativo

4.6.1 L'organizzatore dovrà prevedere per ogni prova speciale un percorso alternativo, suscettibile di essere usato nel caso non fosse possibile percorrere la prova. Il road-book del percorso alternativo deve essere inserito nel road-book della gara.

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

5. SICUREZZA DEGLI UFFICIALI DI GARA

5.1 Anche se è compito primario dell'Organizzatore provvedere alla sicurezza del pubblico e degli equipaggi, nondimeno anche la sicurezza degli ufficiali di gara è molto importante.

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

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

APPENDICE 2 PROCEDURE OBBLIGATORIE IN CASO DI INCIDENTE GRAVE

ART. 1 GESTIONE NEL PRIMO GIORNO DI CRISI

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

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

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

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

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

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

ART. 2 - GESTIONE NEI GIORNI SUCCESSIVI.

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

Eventuali comunicati per correggere distorsioni della notizia.

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

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

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

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

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

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

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

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

APPENDICE 3 SERVIZIO DI LOCALIZZAZIONE AUTO DA RALLY - TRACKING

Il servizio ha per oggetto la localizzazione satellitare dei veicoli che partecipano a competizioni automobilistiche denominate "Rally". Il monitoraggio consentirà di verificare la percorrenza, l'arresto, le soste, le rilevazioni del sussistere delle condizioni di pericolo per gli equipaggi e per terzi e le richieste di soccorso durante le prove speciali.

Per il triennio 2021-2023 la ditta fornitrice del servizio di localizzazione sarà la società RDS s.r.l. (d'ora in avanti RDS) con sede legale a Caltanissetta in Via De Gasperi 9, partita iva e codice fiscale 01395890856 – tel. 0934/581000 - n° fax 0934/1936869 – e-mail info@rdsitalia.it.

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

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

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

RDS fornirà a titolo gratuito almeno 5 (cinque) unità GPS portatili per veicoli o personale di servizio dell'organizzatore.

1. KIT di predisposizione e BOX GPS

Il KIT Rally (acquistato preventivamente dal concorrente) presenta un pulsante SOS, un pulsante OK, spie di monitoraggio dell'alimentazione e da cablaggi di connessione alla BATTERIA e al BOX GPS di RDS.

Il BOX GPS (di proprietà RDS) sarà installato dal personale addetto al servizio Tracking System durante le Verifiche ante-gara. Anche in questo dispositivo è presente il pulsante di richiesta di soccorso SOS e svolge la stessa funzione di quello posto nel KIT Rally.

Il KIT di predisposizione consentirà l'interfacciamento vettura/BOX e sarà facilmente installabile sulle vetture di gara.

Il montaggio del KIT a bordo del veicolo sarà effettuato a cura del possessore del veicolo, seguendo le istruzioni riportate in forma cartacea o mediante istruzioni scaricabili dal sito web della RDS.

In ogni caso il KIT dovrà essere posizionato in modo da consentire l'immediata raggiungibilità da parte di entrambi i membri dell'equipaggio, con cinture di sicurezza allacciate e consentirà all'equipaggio di attivare i segnali che dal BOX verranno inviati in direzione Gara.

Sul KIT di predisposizione è alloggiato il tasto retroilluminato di SOS, mentre il BOX avrà un sistema ottico di comunicazione eventi/allarmi, costituito da quattro spie di dimensione e luminosità evidenti, di diverso colore (rosso, giallo, verde, blu) che saranno controllate via software dalla Direzione Gara. L'equipaggio che riceve la segnalazione dovrà premere un apposito pulsante per confermare l'avvenuta ricezione del comando ottico.

La sostituzione del KIT di predisposizione in caso di difettosità o guasto accertato, è a carico di RDS salvo che venga accertata la responsabilità per dolo, colpa grave, negligenza, imperizia o manomissione in fase di installazione.

Il KIT di predisposizione sarà fornito da RDS a tutti i proprietari dei veicoli che ne faranno richiesta tramite invio del modulo d'ordine, ove deve essere specificato la quantità dei KIT di predisposizione richiesti, gli estremi del bonifico bancario di pagamento e l'indirizzo di spedizione.

Al ricevimento del bonifico di pagamento e, comunque, ad avvenuto accredito della somma dovuta presso la banca indicata, RDS emetterà regolare fattura, in formato elettronico, inviandola all'indirizzo di posta elettronica indicato nel modulo d'ordine e predisponendone la spedizione all'indirizzo di destinazione indicato.

Ove precedentemente concordato, la consegna potrà avvenire sui campi di gara; in questo caso senza costi di spedizione.

Il KIT sarà fornito al prezzo di €. 50,00 + IVA ai quali si aggiungono i costi di spedizione, e verrà recapitato all'indirizzo di spedizione indicato nel modulo d'ordine non oltre 15 giorni dalla data di ricevimento del bonifico di pagamento.

Il tecnico di RDS, durante le verifiche tecniche, accerterà la corretta e funzionale installazione del KIT di predisposizione sulle auto. Successivamente verranno forniti e collegati i BOX.

2. Cauzione

Durante le verifiche ante gara, gli equipaggi/proprietari saranno tenuti a versare a RDS una cauzione obbligatoria, pari a € 300,00 (trecento/00 – IVA compresa) per ogni BOX ritirato a garanzia del comodato d'uso. La cauzione dovrà essere versata dal concorrente/proprietario con titolo bancario intestato a RDS. Tale cauzione verrà resa alla restituzione del BOX. Il mancato conferimento della suddetta cauzione non consentirà all'equipaggio il ritiro del BOX necessario per la partecipazione alla competizione.

A fine manifestazione il BOX dovrà essere restituito nello stesso luogo di consegna o in luogo stabilito che verrà indicato al momento della consegna.

Cauzione stagionale: in alternativa sarà possibile versare una cauzione stagionale. La cauzione, in questo caso, dovrà essere corrisposta mediante bonifico bancario da effettuare su specifico c/c indicato dal fornitore del servizio. La cauzione potrà

essere rimborsata al concorrente/proprietario entro 3 giorni lavorativi dalla richiesta mediante bonifico bancario o in alternativa al termine della stagione agonistica.
A tale proposito si rende necessaria la compilazione dello specifico modello di rimborso con le coordinate bancarie del concorrente/proprietario e relativo recapito.
RDS rilascerà regolare ricevuta per la cauzione versata.
Qualora il BOX non venga restituito a fine manifestazione o venga restituito gravemente danneggiato per eventi particolari (incendio, incidente grave, ecc.) o manomesso o per danno causato da negligenza RDS incasserà la cauzione (emettendo successivamente regolare fattura).
Privacy: con il completamento dell'iscrizione alla manifestazione i concorrenti rilasceranno automaticamente autorizzazione al trattamento dei dati di localizzazione dei veicoli (raccolta necessaria al fine di garantire l'erogazione del servizio di localizzazione durante le prove speciali e i trasferimenti).
L'autorizzazione al trattamento dei dati di localizzazione delle vetture di servizio si intenderà automaticamente accettata dagli organizzatori interessati al servizio.
Le condizioni privacy e trattamento dei dati di cui sopra saranno pubblicate sul sito web del fornitore del servizio di tracking in modo tale che gli organizzatori e gli equipaggi ne possano prendere visione in qualsiasi momento.

3. Estensione territoriale

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

4. Procedura da parte degli organizzatori e condizioni di attivazione.

RDS organizzerà materiali, attrezzature e personale tecnico in forma totalmente automatica e autonoma e si attiverà per i contatti preliminari di rito con l'organizzatore.
L'organizzatore dovrà corrispondere a RDS il costo del servizio calcolato sul costo unitario di € 78,00 + IVA per ogni concorrente verificato. Il corrispettivo, calcolato sulla base degli equipaggi iscritti, dovrà essere corrisposto a RDS tramite bonifico bancario immediatamente dopo la chiusura delle iscrizioni. A seguito del bonifico RDS emetterà regolare fattura per l'importo ricevuto. Eventuali differenze che potrebbero scaturire (mancata verifica degli equipaggi iscritti o nuove iscrizioni in deroga) verranno conteggiate successivamente. Eventuali conguagli saranno regolarizzati tramite bonifico bancario.
L'accredito dovrà pervenire irrevocabilmente prima dello svolgimento della manifestazione. Non saranno consentite altre formule di pagamento. RDS ha l'obbligo di comunicare tempestivamente ad Aci Sport , l'avvenuta o la mancata ricezione del bonifico.
In caso di mancato pagamento, RDS provvederà a compilare e consegnare al Direttore di Gara, trasmettendone immediatamente copia ad ACI Sport , il nulla osta negativo inerente il servizio di localizzazione. Tale nulla osta rivestirà aspetto vincolante per l'esecuzione della manifestazione.
L'organizzatore si impegna a fornire, a proprio carico, vitto ed alloggio al personale della RDS che effettuerà il servizio di localizzazione per tutta la durata della manifestazione. L'ubicazione dell'alloggio deve essere nelle vicinanze del luogo sede della manifestazione.

5. Descrizione dei Servizi

Il sistema di monitoraggio della gara sarà predisposto e attivato nel medesimo locale della Direzione Gara. Dovrà prevedere un numero minimo di finestre di monitoraggio (una per ogni prova in contemporanea) e accessori vari compatibili con il servizio in base alle richieste del Direttore di Gara.
All'attivazione, il sistema opererà in modo che:

- venga visualizzato il corretto stato di alimentazione del BOX. Successive interruzioni di alimentazione del BOX durante la marcia del veicolo dovranno essere segnalate in tempo reale;
- venga visualizzato lo stato della batteria tampone;
- per tutto il tempo in cui un veicolo si troverà lungo il percorso, sia in prova speciale che nei trasferimenti, la sua posizione e relativa velocità, venga trasmessa ogni 5 secondi;
- ogni volta che un Veicolo si fermerà durante una prova, venga prontamente segnalato tale stato;
- vengano visualizzati con almeno tre cambi di colore i seguenti stati: "veicolo in movimento", "veicolo lento" e "veicolo fermo". Inoltre, il Sistema dovrà visualizzare lo stato di "crash/cappottamento", "richiesta di soccorso", "stato di OK", anzianità della ultima posizione trasmessa, livello batteria e orario GPS;
- ogni richiesta di SOS verrà automaticamente inoltrata alla Direzione Gara e ad ogni altra figura di riferimento individuata dal Direttore di Gara. Tale segnalazione dovrà recare gli estremi dell'equipaggio richiedente soccorso e la relativa posizione geografica al momento della richiesta;
- la Direzione Gara possa inviare ai concorrenti una segnalazione ottica per indicare una situazione di pericolo (bandiera rossa, veicolo fermo, intralcio percorso, ecc.);

- la posizione del veicolo venga visualizzata su base cartografica satellitare e stradale tridimensionale, con possibilità di modifica del campo visivo, della posizione del punto di vista dell'operatore in Direzione Gara, con possibilità di effettuare uno zoom sul dettaglio della posizione del veicolo e permettendo un accesso immediato alla ricostruzione del percorso di ciascun veicolo al fine di verificarne il rispetto del percorso di gara, i limiti di velocità durante i trasferimenti ed eventuali soste sospette;
- possa rilevare il superamento dei limiti di velocità imposti dal codice della strada;
- consenta la visualizzazione del servizio, previo rilascio di account di autorizzazione, da remoto mediante PC, tablet, ecc.;
- consenta la generazione del/dei report, per ciascun Concorrente, necessari a documentare dettagliatamente, in formato tabellare e grafico, con data, ora e posizione, diversi eventi ed evoluzioni della gara:

a) Report degli orari di transito nei punti prestabiliti (start, stop, intermedi, parchi, ecc.);
b) Report delle richieste di soccorso in formato tabellare o grafico
c) Report dei limiti di velocità
d) Report delle soste e relative durate
e) Report degli eventi determinati da interfacce esterne
f) Report di entrate / uscite da aree predeterminate
g) Report storico dei percorsi e performance in formato grafico e tabellare
h) Disponibilità a creare/generare report flessibili che soddisfino eventuali nuove esigenze sportive.

- consenta di operare con sistema trasmissione in fonia tra equipaggio e Direzione Gara.

6. Condizioni per la corretta operatività dei servizi

L'operatività dei servizi è subordinata al rispetto delle seguenti condizioni:

- l'Organizzatore è tenuto a fornire con almeno 30 gg. di anticipo dall'avvio della gara l'esatto percorso della stessa, indicando con precisione i punti di partenza, postazioni intermedie, postazioni commissari e di arrivo di ciascuna prova speciale. A questo proposito RDS sarà sempre disponibile a fornire supporto telefonico per la realizzazione del documento;
- l'Organizzatore deve garantire che tutti i dati siano esatti;
- l'Organizzatore è tenuto a comunicare prontamente a RDS l'eventuale cambiamento dei dati comunicati;
- in caso di guasto e/o mancato funzionamento di un BOX, RDS dovrà sostituirlo nel più breve tempo possibile;
- il Concorrente deve verificare che l'installazione del KIT di predisposizione sia stato correttamente eseguito prima di procedere alle verifiche pre-gara;
- il Concorrente deve mettere a disposizione del tecnico RDS il veicolo, per il collegamento del BOX GPS al KIT durante le verifiche pre-gara e, per le eventuali manutenzioni, nei parchi assistenza;
- il concorrente/proprietario s'impegna a non intervenire, modificare e/o alterare, direttamente e/o indirettamente la funzionalità del BOX;
- il Concorrente è obbligato a non rimuovere il BOX GPS dall'alloggiamento durante la gara e a non cedere, neanche provvisoriamente, l'uso o il possesso del BOX GPS a terzi;
- il concorrente/proprietario non deve intervenire direttamente e/o indirettamente sul BOX GPS e le sue componenti. Ogni intervento sullo stesso deve essere condotto da personale autorizzato della RDS;
- dopo eventuali collisioni, incidenti o eventi che possano aver causato malfunzionamenti o danneggiamenti al BOX, l'Equipaggio dovrà tempestivamente comunicare al personale tecnico RDS o alla Direzione Gara quanto accaduto al fine di organizzare la sostituzione del BOX;
- l'Organizzatore dovrà rendersi reperibile durante tutta la durata delle attività legate alla gara e nelle 2 giornate precedenti alla stessa;
- RDS garantirà comunque un numero di KIT di predisposizione e BOX sul campo di gara in numero tale da fare fronte a sostituzioni di emergenza o per equipaggi che non abbiano eseguito l'ordine del KIT.

7. Procedure di fine gara

A fine manifestazione tutti i concorrenti dovranno restituire il BOX in Direzione Gara, al palco di arrivo o altra postazione preventivamente concordata.

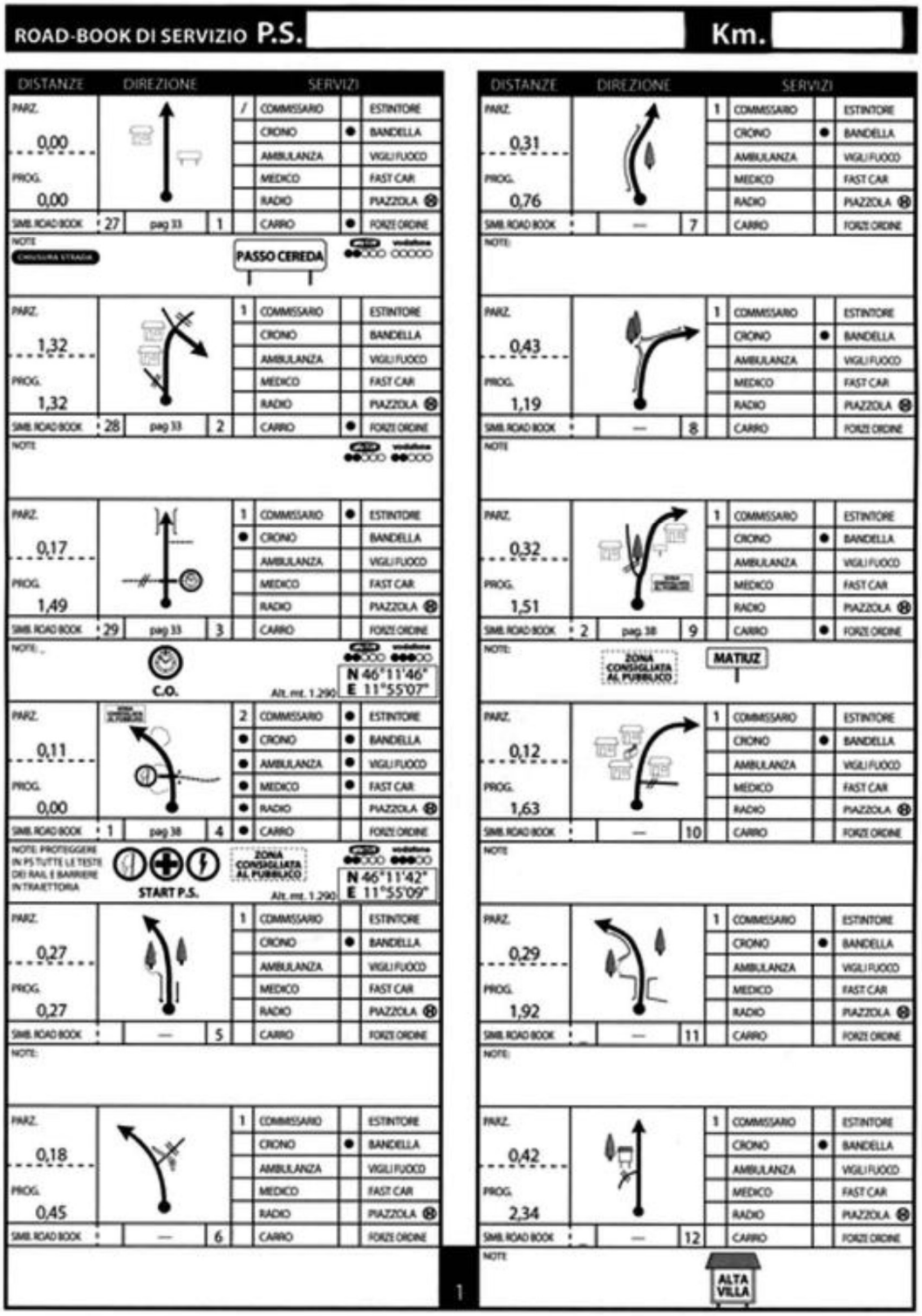
Altrettanto sarà tenuto a fare l'Organizzatore per i BOX montati sui mezzi di servizio.

Alla restituzione del BOX, verificata la corretta funzionalità dello stesso e l'assenza di manomissioni, l'addetto RDS restituirà il deposito cauzionale al Concorrente.

Entro 5 giorni dalla conclusione della gara, se necessario, RDS potrà fornire, su richiesta di ACI Sport, i dati registrati sul server del Tracking System GPS.

Il Concorrente e l'Organizzatore, s'impegnano anche a non manomettere, intervenire, rimuovere e/o compromettere la funzionalità del BOX.

APPENDICE 4 ORDINE DI SERVIZIO (Fac Simile A-B)



ROAD-BOOK DI SERVIZIO P.S. Km.

DISTANZE	DIREZIONE	SERVIZI			
PARZ. 0,00 / PROG. 0,00		/	COMMISSARIO		ESTINTORE
			CRONO	●	BANDELLA
			AMBULANZA		VIGILI FUOCO
			MEDICO		FAST CAR
			RADIO		PIAZZOLA ⊗
SIMB. ROAD BOOK: 27	pag 33	1	CARRO	●	FORZE ORDINE
NOTE: CHIUSURA STRADA	PASSO CEREDA				
PARZ. 1,32 / PROG. 1,32		1	COMMISSARIO		ESTINTORE
			CRONO		BANDELLA
			AMBULANZA		VIGILI FUOCO
			MEDICO		FAST CAR
			RADIO		PIAZZOLA ⊗
SIMB. ROAD BOOK: 28	pag 33	2	CARRO	●	FORZE ORDINE
NOTE:					
PARZ. 0,17 / PROG. 1,49		1	COMMISSARIO	●	ESTINTORE
		●	CRONO		BANDELLA
			AMBULANZA		VIGILI FUOCO
			MEDICO		FAST CAR
			RADIO		PIAZZOLA ⊗
SIMB. ROAD BOOK: 29	pag 33	3	CARRO		FORZE ORDINE
NOTE: C.O.					N 46°11'46" E 11°55'07" Alt. mt. 1.290
PARZ. 0,11 / PROG. 0,00		2	COMMISSARIO	●	ESTINTORE
		●	CRONO	●	BANDELLA
		●	AMBULANZA	●	VIGILI FUOCO
		●	MEDICO	●	FAST CAR
		●	RADIO		PIAZZOLA ⊗
SIMB. ROAD BOOK: 1	pag 38	4	CARRO	●	FORZE ORDINE
NOTE: PROTEGGERE IN PS TUTTE LE TESTE DEI RAIL E BARRIERE IN TRAIETTORIA	START P.S.		ZONA CONSIGLIATA AL PUBBLICO		N 46°11'42" E 11°55'09" Alt. mt. 1.290
PARZ. 0,27 / PROG. 0,27		1	COMMISSARIO		ESTINTORE
			CRONO	●	BANDELLA
			AMBULANZA		VIGILI FUOCO
			MEDICO		FAST CAR
			RADIO		PIAZZOLA ⊗
SIMB. ROAD BOOK: —		5	CARRO		FORZE ORDINE
NOTE:					
PARZ. 0,18 / PROG. 0,45		1	COMMISSARIO		ESTINTORE
			CRONO	●	BANDELLA
			AMBULANZA		VIGILI FUOCO
			MEDICO		FAST CAR
			RADIO		PIAZZOLA ⊗
SIMB. ROAD BOOK: —		6	CARRO		FORZE ORDINE
PARZ. 0,31 / PROG. 0,76		1	COMMISSARIO		ESTINTORE
			CRONO	●	BANDELLA
			AMBULANZA		VIGILI FUOCO
			MEDICO		FAST CAR
			RADIO		PIAZZOLA ⊗
SIMB. ROAD BOOK: —		7	CARRO		FORZE ORDINE
NOTE:					
PARZ. 0,43 / PROG. 1,19		1	COMMISSARIO		ESTINTORE
			CRONO	●	BANDELLA
			AMBULANZA		VIGILI FUOCO
			MEDICO		FAST CAR
			RADIO		PIAZZOLA ⊗
SIMB. ROAD BOOK: —		8	CARRO		FORZE ORDINE
NOTE:					
PARZ. 0,32 / PROG. 1,51		1	COMMISSARIO		ESTINTORE
			CRONO	●	BANDELLA
			AMBULANZA		VIGILI FUOCO
			MEDICO		FAST CAR
			RADIO		PIAZZOLA ⊗
SIMB. ROAD BOOK: 2	pag 38	9	CARRO	●	FORZE ORDINE
NOTE:	ZONA CONSIGLIATA AL PUBBLICO	MATIUZ			
PARZ. 0,12 / PROG. 1,63		1	COMMISSARIO		ESTINTORE
			CRONO	●	BANDELLA
			AMBULANZA		VIGILI FUOCO
			MEDICO		FAST CAR
			RADIO		PIAZZOLA ⊗
SIMB. ROAD BOOK: —		10	CARRO		FORZE ORDINE
NOTE:					
PARZ. 0,29 / PROG. 1,92		1	COMMISSARIO		ESTINTORE
			CRONO	●	BANDELLA
			AMBULANZA		VIGILI FUOCO
			MEDICO		FAST CAR
			RADIO		PIAZZOLA ⊗
SIMB. ROAD BOOK: —		11	CARRO		FORZE ORDINE
NOTE:					
PARZ. 0,42 / PROG. 2,34		1	COMMISSARIO		ESTINTORE
			CRONO	●	BANDELLA
			AMBULANZA		VIGILI FUOCO
			MEDICO		FAST CAR
			RADIO		PIAZZOLA ⊗
SIMB. ROAD BOOK: —		12	CARRO		FORZE ORDINE
NOTE:	ALTA VILLA				

1

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

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

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

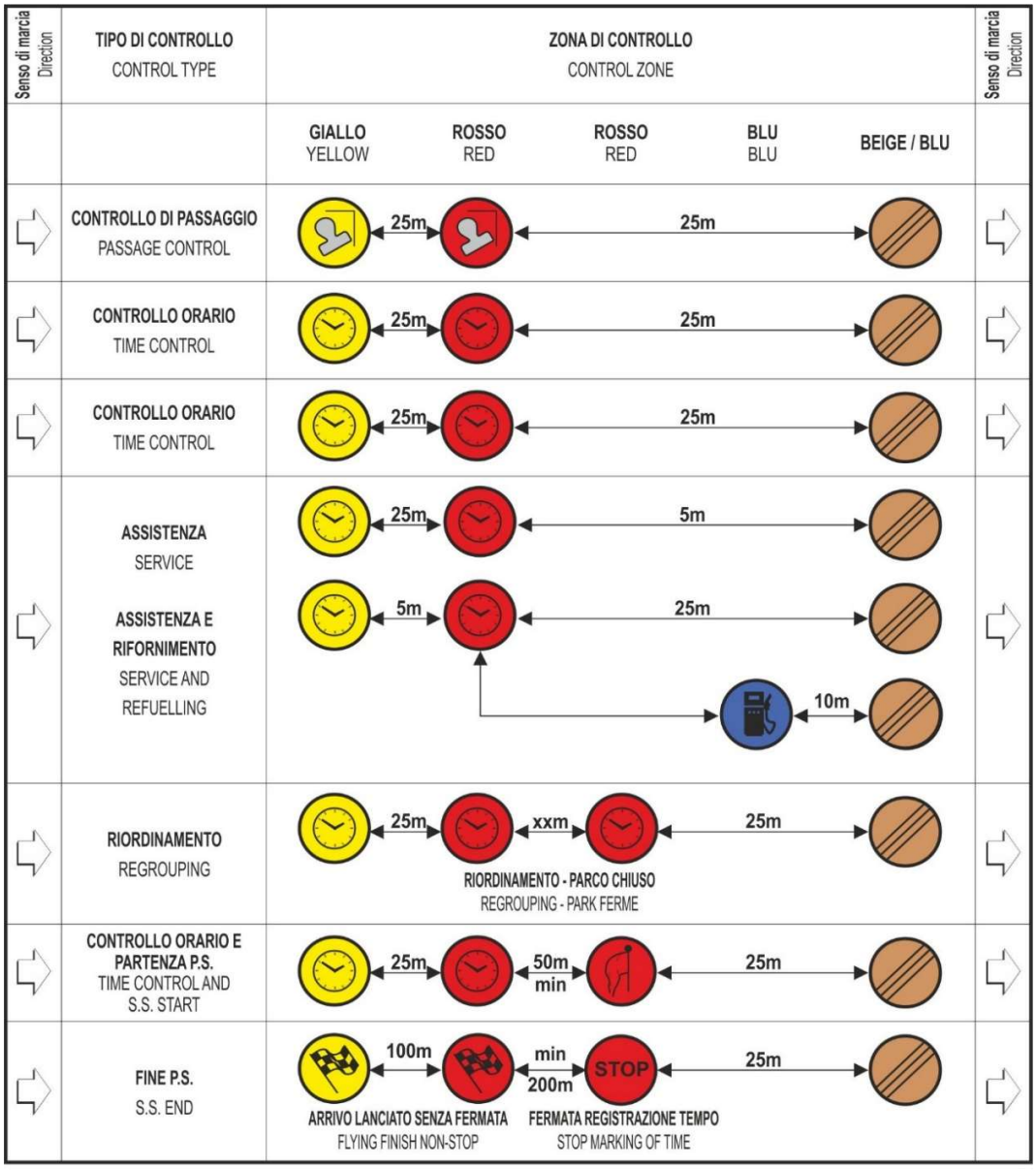
PARZ. 0,07 PROG. 0,00		●	COMMISSARIO	●	ESTINTORE
		●	CRONO	●	BANDELLA
		●	AMBULANZA	●	CARTELLI
		●	MEDICO	●	GAZEBO
		●	RADIO	Ⓗ	PIAZZOLA
SIMB. ROAD BOOK 1	START	●	CARRO		
NOTE START P.S. 44° 31.959' N 10° 31.182' E					
	alt. 384 mt.				

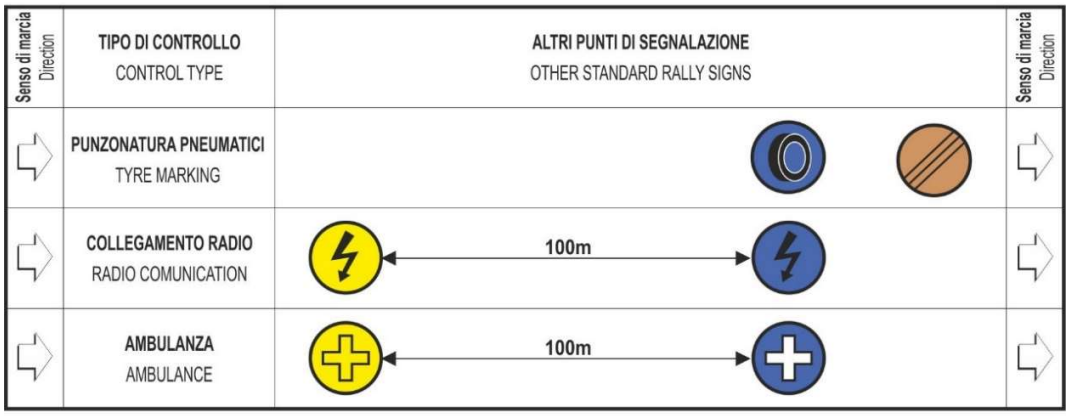
PARZ. 0,17 PROG. 0,17		●	COMMISSARIO		ESTINTORE
			CRONO		BANDELLA
			AMBULANZA		
			MEDICO		
			RADIO		
SIMB. ROAD BOOK			CARRO		
NOTE					
	alt. 375 mt.				

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

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

APPENDICE 5 CARTELLI DI SEGNALAZIONE STANDARD





DIMENSIONE DEI CARTELLI CIRCA 70cm - DIAMETER OF SIGNS ABOUT 70cm

APPENDICE 6 VETTURE AMMESSE (Non valido per le gare CIRTS)

RAGGRUPPAMENTI PERIODI GRUPPI			TABELLA RIASSUNTIVA VETTURE AMMESSE (Non valido per le gare CIRTS)				NOTE PER COMPILAZIONE
1° RAGGRUPP.	Periodo E fino al 1961	GRUPPO UNICO	Fino a 1000	Fino a 1600	Oltre 1600		Per la compilazione delle classifiche utilizzare esclusivamente le classi indicate in tabella ed identificate con gli esempi di seguito riportati: Per il 1° Raggruppamento verrà convenzionalmente utilizzata la lettera "U"come abbreviativo allo scopo di identificare congiuntamente tutte le vetture T/TC/GT/GTS (Gruppo 1/2/3/4) appartenenti al 1° Raggruppamento. (Es: 1 / U / 1600 o 1 / U / >1600) Per i Raggruppamenti 2°/3°/4° indicare; Raggruppamento/Gruppo/classe. (Es. 2 / TC / 2 / 1600 o 4 / J2 / B / >1600)
	Periodo F/G1 1962/1969		Fino a 1300	Fino a 1600	Oltre 1600		
2° RAGGRUPPAMENTO	Periodo G2/H1 1970/1975	T/GT Gruppi 1 & 3	Fino a 1600	Oltre 1600			
		TC Gruppo 2	Fino a 1600	Fino a 2000	Oltre 2000		
		GTS Gruppo 4	Fino a 1300	Fino a 1600	Fino a 2000	Oltre 2000	
3° RAGGRUPPAMENTO	Periodo H2/I 1976/1981	T/GT Gruppi 1 & 3	Fino a 1150	Fino a 1600	Fino a 2000	Oltre 2000	
		TC Gruppo 2	Fino a 1150	Fino a 1600	Fino a 2000	Oltre 2000	
		GTS Gruppo 4	Fino a 1600	Fino a 2000	Oltre 2000		
4° RAGGRUPPAMENTO	Periodo J1 1982/1985	Gr. N	Fino a 1600	Oltre 1600			
		Gr. A	Fino a 1300	Fino a 1600	Fino a 2000	Oltre 2000	
		Gr. B	Fino a 1600	Oltre 1600			
	Periodo J2 1986/1990	Gr. N	Fino a 1300	Fino a 1600	Fino a 2000	Oltre 2000	
		Gr. A	Fino a 1300	Fino a 1600	Fino a 2000	Oltre 2000	
		Gr. B	Fino a 1600	Oltre 1600			

APPENDICE 7 SCHEDA RICOGNIZIONI (Fac Simile formato almeno A5)

SCHEDA RICOGNIZIONI

1° Conduttore		2° Conduttore	
Nome:		Nome:	
Cognome:		Cognome:	
Licenza N°:		Licenza N°:	

Vettura

Marca:		Tipo:	
Targa:			

Note:

A. - La scheda deve essere obbligatoriamente esposta per tutta la durata delle ricognizioni

B. Gli UU.GG. E le persone incaricate dei controlli saranno muniti dei seguenti segni di riconoscimento:

1)

2)

APPENDICE 8 ROAD BOOK

ROAD-BOOK / RADAR TIPO

Istruzioni Base

- Lingua italiana per Rally nazionali e/o in inglese per i Rally con validità FIA e/o iscritti a calendario internazionale.
- Senso di lettura dall'alto verso il basso; in ogni disegno il punto di origine deve sempre essere in basso; per ogni pagina massimo 6 disegni.
- Può essere previsto un solo road-book per la totalità del Rally oppure un fascicolo per ogni giorno di gara.
- Documenti vari da inserire nel fascicolo: Tabella Distanze e Tempi, Simbologia, Comportamento in caso d'Incidente, Scheda di Ritiro.
- Inserire, in ogni fascicolo, la cartina del percorso (formato A5 o A4 pieghevole); di conseguenza la Tabella Distanze e Tempi sia stampata nella pagina di fronte.
- Le pagine di ogni fascicolo devono essere numerate progressivamente.
- Ogni pagina di settore deve riportare: n° settore, n° dei CO, Località CO, Tempo Imposto, Km, Media.
- Inserire planimetrie schematizzate dei seguenti settori/zone, con il posizionamento dei vari controlli: Parco Assistenza, Riordino, Parco Partenza, Parco Chiuso, Rifornimento Il percorso dell'eventuale shakedown deve essere inserito nel road-book del Rally.
- Alla fine del fascicolo devono essere inseriti i percorsi alternativi in caso di annullamento di ciascuna PS.
- I tempi Imposti devono essere indicati in ore e minuti.
- Deve essere riportata la base di calibratura del tripmaster utilizzata per le distanze.
- Il road-book deve essere stampato in formato A5 e rilegato nella parte sinistra utilizzando una spirale di un materiale resistente che ne permetta un'apertura a 360° senza modifiche durante il suo utilizzo.
- Le pagine devono essere stampate fronte/retro su carta di almeno 90 grammi.
- Per ogni PS devono essere inserite le foto indicanti il posizionamento dei vari Controlli e una cartina/schema riportante le seguenti informazioni: Percorso PS e viabilità limitrofa, posizionamento Controlli/Servizi e loro coordinate geografiche, orientamento/direzione nord.
- Tutti i settori devono iniziare con una nuova pagina; dopo l'ultimo simbolo di un settore precedente una PS anticipare il primo simbolo del settore successivo e coincidente con lo start PS (simbolo 1).
- Le informazioni ravvicinate (distanza inferiore ai 200 mt) di un settore non devono portare tratto di separazione.
- Colonna verticale tra Direzione e Informazioni: nera per fondo sterrato, bianca per fondo asfaltato; il cambiamento del tipo di fondo deve essere indicato chiaramente anche sul disegno.
- Per una veloce identificazione delle sole pagine interessate alle PS, inserire delle "linguette" numerate sui bordi esterni delle pagine stesse, scalate dall'alto verso il basso per evitare la sovrapposizione.
- Tutti i Controlli e i vari posizionamenti dei Mezzi di Servizio devono essere chiaramente riportati sui disegni utilizzando i relativi simboli.
- Devono essere riportate le coordinate geografiche, espresse in gradi e minuti (es. 43° 32,453') delle PS: CO, Start PS, Fine PS e Stop, oltre al Parco Assistenza, Riordino e Zona Rifornimento.
- Se esistenti sul percorso, riportare i numeri identificativi delle varie strade attraversate (A, SS, SP…).
- L'inserimento di località/direzioni non presenti sul percorso devono essere riportate tra parentesi.
- Le pagine inerenti le PS devono essere evidenziate in modo particolare: sfondo retinato e cornice.
- Con il punto esclamativo richiamare l'attenzione a particolari punti del percorso.
- Cercare di non inflazionare con troppe informazioni le pagine, lasciando un po' di spazio anche alle annotazioni personali del navigatore; usare caratteri di dimensioni tali da poter risultare sufficientemente leggibili.
- Cercare di riprodurre il più fedelmente possibile la cartellonistica risultante sul percorso.

Suggerimenti

- Nel caso di carreggiata ridotta indicare l'eventuale incrocio concorrenti.
- Inserire alla fine di ogni fascicolo il segnale SOS (rosso) e sul retro OK (verde) su un formato A4 pieghevole.
- Nell'ottica di un risparmio, nel caso in cui il percorso del Rally proponga delle ripetizioni (secondo o terzo giro identico), non è obbligatorio prevedere di nuovo i settori interessati dalla ripetizione. In questo caso le intestazioni delle pagine che contengano la ripetizione di settori e PS devono riportare la doppia o tripla numerazione. Deve di conseguenza essere previsto un "ritorno a pag. X "per il secondo e/o terzo passaggio.
- Si consiglia l'inserimento degli ospedali allertati e le loro coordinate geografiche.
- Utilizzare 2 misure di spessore del tratto indicante la strada, funzione della minore/maggiore importanza.
- Inserire una lista dei numeri utili della manifestazione.
- Alla fine del fascicolo una tabellina per inserire i tempi PS dei vari equipaggi.

PROCEDURA DI SICUREZZA IN CASO DI INCIDENTE (Da inserire nel Road-Book)

PROCEDURA DI SICUREZZA IN CASO DI INCIDENTE

Quando un equipaggio vede esposto il cartello rosso " SOS " , o vede una vettura che ha subito un grave incidente al punto che l'equipaggio coinvolto è purtroppo ancora all'interno della vettura e quindi non in grado di mostrare il cartello rosso " SOS " , è OBBLIGATO TASSATIVAMENTE a fermarsi e prestare assistenza all'equipaggio che necessita di aiuto .
Tutte le vetture che seguono devono fermarsi e in particolare la seconda vettura arrivata sul luogo dell'incidente DEVE comunicare alla postazione radio immediatamente successiva :

1. numero di gara della vettura coinvolta nell'incidente
2. se e quanti membri dell'equipaggio o degli spettatori sono feriti
3. se un membro dell'equipaggio o uno spettatore è immobilizzato dalla vettura coinvolta nell'incidente
4. luogo dell'incidente , riferendosi ai dati chilometrici del radar
5. tutte le informazioni vitali per impostare i soccorsi

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

APPENDICE 9 TABELLA DISTANZE E TEMPI

Tabella Distanze e Tempi

xx° Rally Xxxxx

xx - xx Maggio 20xx

Giorno 1 — **Venerdì xx Maggio 20xx**

Settore	C.O. / P.S.	Località	Distanze Km. P.S.	Distanze Km. Trasf.	Distanze Km. Totale	Tempo Imposto	1ª Vettura	Sezione
1	0	PAVIA - Partenza					15:31	Sezione 1
	0A	Montebello della Battaglia - Service IN		19,01	19,01	0:24	15:55	
2		**SERVICE "A"**		**19,01**	**19,01**	**0:15**		
3	0B	Montebello della Battaglia - Service OUT					16:10	
	ZR 1	Montebello della Battaglia - Rifornimento km alla prossima ZR 2	20,00	60,64	80,64			
	1	Xxxxxxxx		25,65	25,65	0:36	16:46	
4	*PS 1*	*"PS 1"*	*12,00*			0:04	*16:50*	
	2	Xxxxxxxx		9,64	21,64	0:26	17:16	
5	*PS 2*	*"PS 2"*	*8,00*			0:04	*17:20*	
	2A	Montebello della Battaglia - Service IN		25,35	33,35	0:45	18:05	
6		**SERVICE "B"**	**20,00**	**60,64**	**80,64**	**0:20**		
7	2B	Montebello della Battaglia - Service OUT					18:25	
	ZR 2	Montebello della Battaglia - Rifornimento km alla prossima ZR 3	20,00	98,41	118,41			
	3	Xxxxxxxx		25,65	25,65	0:36	19:01	
8	*PS 3*	*"PS 1 A"*	*12,00*			0:04	*19:05*	
	4	Xxxxxxxx		9,64	21,64	0:26	19:31	
9	*PS 4*	*"PS 2 A"*	*8,00*			0:04	*19:35*	
	4A	Montebello della Battaglia - Service IN		25,35	33,35	0:45	20:20	
10		**SERVICE "C"**	**20,00**	**60,64**	**80,64**	**0:45**		
11	4B	Montebello della Battaglia - Service OUT					21:05	
	4C	PAVIA P.zza Xyyyyyy - Arrivo 1° Giorno		18,76	18,76	0:25	21:30	
		TOTALI G1	**40,00**	**159,05**	**199,05**			

Tabella Distanze e Tempi

xx° Rally Xxxxx

xx - xx Maggio 20xx

Giorno 2 — **Sabato xx Maggio 20xx**

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

	Orari 1ª vettura	n° PS	km PS	km TR	TOT km	% PS	Alba - Tramonto
G1	15:31 - 21:30	4	40,00	159,05	199,05	20,09%	05:47 - 20:26
G2	09:01 - 19:20	6	81,00	220,11	301,11	36,79%	05:46 - 20:26
	TOTALI	**10**	**121,00**	**379,16**	**501,16**	**24,14%**	

APPENDICE 10 TABELLA DI MARCIA

RALLY NAZIONALI (Formato A4)

MARCHIO RALLY

data Rally

1ª SEZIONE

Nr. GARA

1° CONDUTTORE ..... LICENZA N° .....

2° CONDUTTORE ..... LICENZA N° .....

VETTURA .....

MARCA .....

TIPO .....

CONTROLLO A TIMBRO "A"

MARCHIO RALLY

data Rally

2ª SEZIONE

Nr. GARA

1° CONDUTTORE ..... LICENZA N° .....

2° CONDUTTORE ..... LICENZA N° .....

VETTURA .....

MARCA .....

TIPO .....

Nr. GARA

data Rally

TABELLA DI MARCIA
1ª SEZIONE

MARCHIO RALLY

PARTENZA
Nome Località
Partenza

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

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

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

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

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

STOP h ' — *(IN CASO DI OSTRUZIONE P.S.)* — h ' TEMPO SETT. RES.

STOP h ' " "
START
TEMPO P.S.

h ' TEORICO | h ' TEMPO SETTORE | h ' TRANSITO C.O1A | h '

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

Nr. GARA

data Rally

TABELLA DI MARCIA
2ª SEZIONE

MARCHIO RALLY

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

RIORDINO 1

h ' TEORICO DI PARTENZA | h ' TRANSITO C.O1B | USO CONCORRENTE

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

ASSISTENZA A

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

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

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

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

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

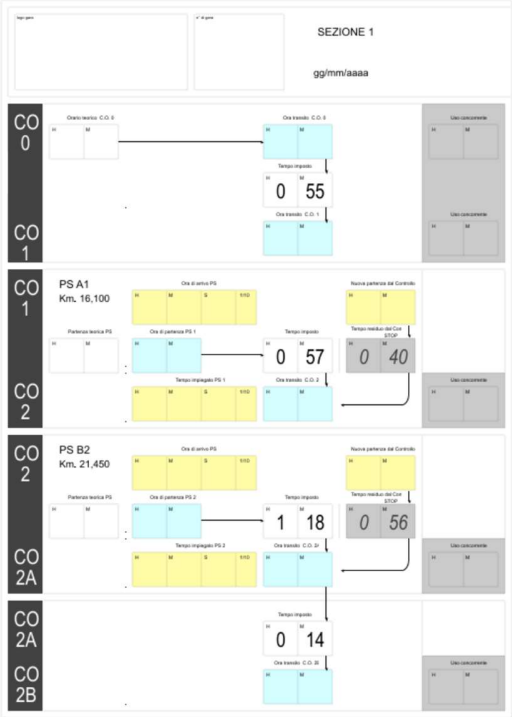
STOP h ' — *(IN CASO DI OSTRUZIONE P.S.)* — h ' TEMPO SETT. RES.

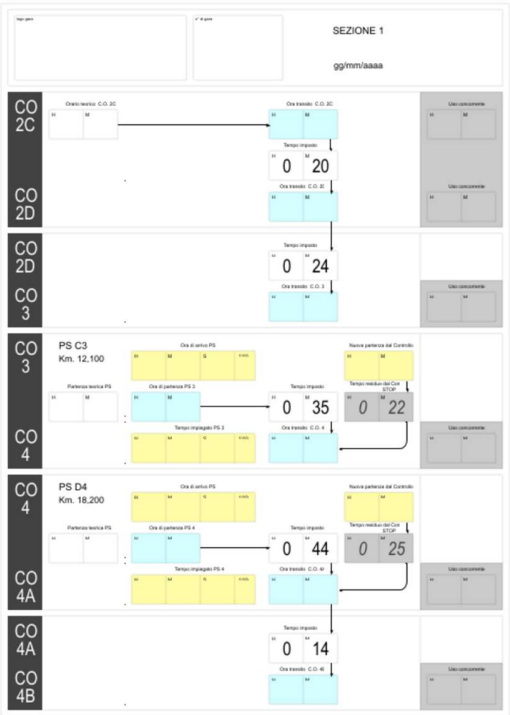
STOP h ' " "
START
TEMPO P.S.

h ' TEORICO | h ' TEMPO SETTORE | h ' TRANSITO C.O2A | h '

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

RALLY INTERNAZIONALI (Formato A4)





APPENDICE 11 TITOLI, TROFEI, COPPE IN PALIO

Disposizioni Comuni

- I titoli del settore Rally Autostoriche sono riservati ai Conduttori titolari di licenza di Conduttore ACI Sport o FAMS o altra ASN e alle Scuderie automobilistiche titolari di licenza Scuderie;
- Se entrambi i Conduttori hanno conseguito il punteggio necessario all'assegnazione del Titolo, il titolo è aggiudicato ad entrambi;
- Il Titolo è aggiudicato ai Conduttori e alle Scuderie con il maggior punteggio utile nelle rispettive classifiche finali con le modalità indicate di seguito;
- Ai fini dell'assegnazione dei Titoli, il numero minimo dei Conduttori (che hanno concorso all'aggiudicazione del Titolo stesso è di 3 (tre);
- A tutti i Conduttori penalizzati in una gara titolata con l'esclusione o penalità superiori, verranno detratti 10 punti in tutte le classifiche dei titoli per i quali gareggiano. Di seguito il riepilogo dei titoli/trofei/coppe previsti:

	CIRAS	CIRTS	TRZ (Per ognuna delle 4 zone)
TITOLI	Titolo Nazionale Conduttori di Raggruppamento (4 Campioni Italiani)	Titolo Assoluto Conduttori 2 Ruote Motrici (2RM)	
	Titolo Nazionale Scuderie	Titolo Assoluto Conduttori 4 Ruote Motrici (4RM)	
TROFEI	Trofeo Nazionale Conduttori Rally (Assoluto)	Trofeo Conduttori di Raggruppamento (4 Trofei)	Trofeo Nazionale Conduttori Rally (Assoluto)
	Trofeo Nazionale Conduttori Rally (Gruppo)		Trofeo Nazionale Conduttori Rally (Raggruppamento)
	Trofeo Nazionale Conduttrici		Trofeo Nazionale Conduttrici
			Trofeo Nazionale Scuderie
COPPE	Coppa Nazionale Conduttori di Classe	Coppa Conduttori di Classe	Coppa Nazionale Conduttori di Classe
	Coppa Nazionale Navigatori	Coppa Conduttrici	Coppa ACI Sport Over 60
	Coppa ACI Sport Over 60	Coppa Scuderie	Coppa ACI Sport Under 40
	Coppa ACI Sport Under 40		