ANNUARIO SPORTIVO 2021 - Regolamento di Settore Auto Storiche

Rally Storici – Trofeo Rally di Zona Auto Storiche

IL PRESENTE REGOLAMENTO DI SETTORE È INTERAMENTE SUBORDINATO ALLA OSSERVANZA DEL PROTOCOLLO SANITARIO EMANATO DA ACI E DALLE DISPOSIZIONI GOVERNATIVE RIGUARDANTI L'EMERGENZA COVID 19.

LE NORME TRANSITORIE SONO INDICATE IN COLORE ROSSO E PRECEDUTE DALLA DICITURA "NT"

Norme 2021 / NT - Norme Transitorie Covid-19

(le modifiche sono indicate a lato del Testo con una barretta verticale)

Cronologia

Articolo Modificato	Data di Modifica	Data di Pubblicazione

Sommario

Rally Storici – Trofeo Rally di Zona Auto Storiche

Rif.		Pag.
-	PREMESSA	4
-	LINEE GUIDA	4
1.	CALENDARIO MANIFESTAZIONI E DISTANZE TEMPORALI DELLE GARE	4
1.1.	Calendario Gare – Condizioni	4
1.2.	Candidatura e Diritto al Titolo	5
1.3.	Procedura e Requisiti per Titolazione FIA	5
1.4.	Concomitanza delle Date	5
1.5.	Zone Geografiche – ALLEGATO 2	6
1.6.	Abbinamento con Altre Tipologie di Gare	6
1.7.	Gare Abbinate – Partenze	7
2.	VETTURE AMMESSE – ALLEGATO 5	7
2.1.	Classi	7
3.	TASSE D'ISCRIZIONE ALLE GARE – Allegato 3	7
3.1.	Modalità di Iscrizione	7
3.2.	Modalità di Spedizione delle Iscrizioni	9
3.3.	Registrazione delle Iscrizioni	9
3.4.	Precedenza delle Iscrizioni	10
3.5.	Sorteggio	10
4.	UFFICIALI DI GARA – SICUREZZA – Osservatori	12
4.1.	Ufficiali di Gara (UUG)	12
4.2.	Collegio dei Commissari Sportivi (CCSS)	12
4.3.	Supervisore alla sicurezza	12
4.4.	Delegato all'Allestimento del Percorso (DAP)	14
4.5.	Osservatori	14
4.6.	Delegato ACI Sport	14
4.7.	Delegato FIA alla Sicurezza	14
4.8.	Controllo del percorso e delle PS da parte degli Ufficiali di Gara	14
5.	ORGANIZZAZIONE SERVIZIO MEDICO NELLE GARE	15
6.	SVOLGIMENTO DELLA MANIFESTAZIONE	15
6.1.	Definizioni	15
6.2.	Regolamentazione della Gara	21
6.3.	Assicurazioni	22
6.4.	Equipaggi	23
6.5.	Nuova Partenza	24
6.6.	Luogo di Assistenza e Tempo Concesso	23
6.7.	Verifica delle Vetture Riammesse	24
6.8.	Penalità previste per il rientro in gara	25
6.9.	Percorso, Road-Book, Tabella di Marcia e Documenti Standard	25
6.10.	Targhe del Rally, Numeri di Gara e Pubblicità	26
6.11.	Norme di Circolazione	28
6.12.	Comportamenti Ostruzionistici e Antisportivi (Divieto)	28
6.13.	NT Assistenza (Condizioni Generali) – Allegato 9	28
6.14.	Sistema di Localizzazione delle Vetture (Tracking System)	30
6.15.	NT Ricognizioni	30
6.16.	NT Verifiche Amministrative e Tecniche	33
6.17.	Verifiche Finali	34
6.18.	Partenze (APRIPISTA)	35
6.19.	Procedure per il funzionamento dei Controlli	36
6.20.	Concorrenti e Conduttori ammessi	47
6.21.	Pneumatici	48

7. CLASSIFICHE DI GARA 48
7.1. Classifica generale della gara 48
7.2. Compilazione delle Classifiche 48
7.3. Pubblicazione dei Risultati 49
7.4. Premi 51

8. TITOLI IN PALIO 51
8.1 Disposizioni Comuni 51
8.2. Denominazione dei Titoli - Allegato 8 5
8.3 Punteggi 52
8.4. Classifiche Finali - Aggiudicazione dei Titoli 52
8.5. Classifiche Speciali 52
8.6. Coppa Scuderie 52
8.7. Ex-aequo (di gara) 53

9. RECLAMI E APPELLI 53

10. DEFINIZIONI E DISPOSIZIONI COMUNI 53
10.1. Licenza C Nazionale - Licenza Sicilia/Sardegna Light – Limitazioni 54

11. ALLEGATI 55

ALLEGATO 1 – Calendario Gare 55

ALLEGATO 2 – Zone Geografiche 55

ALLEGATO 3 – Tasse Iscrizione alle Gare 56

ALLEGATO 4 – Sanzioni 56

ALLEGATO 5 – Tabella Vetture Ammesse 57

ALLEGATO 6 – Fac-Simile Scheda di Ricognizione 58

ALLEGATO 7 – Tabella Assegnazione Punti 59

ALLEGATO 8 – Riepilogo dei Titoli, Trofei, Coppe in palio 60

ALLEGATO 9 – NT- Parchi di Assistenza – Zona di Servizio Remoto - Rifornimento 61
1. NT - Parco Assistenza 60
2. NT - Zona di Servizio Remoto 61
3. Area Tecnica - Area di Lavoro - Area Gommisti 61
3.1. Area Tecnica 62
3.2. Area di Lavoro 62
3.3 Area Gommisti 62
3.4 NT - Circolazione all'interno del Parco Assistenza 63
4. Rifornimento di Carburante o Refueling 63
4.1 Zone di Rifornimento (Refueling) 63

ALLEGATO 10 - FORMAT Dati Classifiche 65

ALLEGATO 11 - Procedura di sicurezza in caso di Incidente 66

PREMESSA

Per il **2021** ACI Sport indice in ciascuna delle 4 Zone il Trofeo Nazionale denominato "Trofeo Rally di Zona Rally Auto Storiche" (di seguito denominato con l'abbreviativo TRZ) per ognuna delle 4 Zone: 1° Nord-Ovest, 2° Nord-Est, 3° Centro, 4° Sud. Per ciascuna delle quattro Zone il Trofeo sarà articolato su 4 Rally disputati nelle Regioni di competenza, complessivamente 16 gare. Maggiori dettagli circa i Rally validi per il TRZ sono pubblicati sul sito ACI Sport (Vd. All. 1).
Nel caso in cui in una Zona non fosse possibile individuare un sufficiente numero di 4 gare valide, la Commissione Autostoriche potrà selezionare ed attribuire la validità per il TRZ anche a gare ubicate in altre Zone, preferibilmente in regioni limitrofe.

LINEE GUIDA

- La Commissione Auto Storiche selezionerà annualmente 4 Rally Storici per ogni Zona;
- Tutti i Concorrenti licenziati ACI Sport o di altra ASN Europea (FIA) possono partecipare ai Rally validi per il TRZ;
- È ammessa la partecipazione anche di piloti stranieri, purché dotati di licenza internazionale FIA;
- I Piloti Prioritari inseriti annualmente nelle liste "A" e "B redatte da ACI Sport non concorreranno all'assegnazione del Trofeo nell'anno successivo alla pubblicazione;
- Possono partecipare al TRZ le vetture appartenenti ai Periodi FIA E/F/G1/G2/H1/H2/I/J1/J2 di cui alla tabella in Allegato 5
- Per l'assegnazione dei Titoli saranno conteggiati i 3 migliori punteggi acquisiti tra 4 gare valide;
- Il numero minimo di gare necessario per essere classificati è di 3 Rally per ciascuna Zona.
- Al termine del Campionato ciascuna Zona (4) esprimerà il proprio vincitore del Trofeo Rally di Zona;
- Al termine del Campionato, i vincitori delle 4 Zone si sfideranno in una gara finale, allo scopo di assegnare il Titolo Nazionale TRZ Assoluto.

1. CALENDARIO MANIFESTAZIONI E DISTANZE TEMPORALI DELLE GARE

1.1. Calendario Gare - Condizioni

1.1.1. Un Rally alla prima edizione non può essere valevole per alcun Campionato, Trofeo o Coppa.

1.1.2. Per essere iscritto nel calendario Internazionale, un Rally deve avere anzianità Nazionale di almeno due anni oppure essere titolare di una validità ACI Sport.

1.1.3. 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.

1.1.4. 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.

1.1.5. 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.

1.1.6. Le eventuali altre gare iscritte dal medesimo Organizzatore saranno prese in considerazione successivamente, compatibilmente alle disponibilità di date.

1.1.7. 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.

1.1.8. 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.

1.2. Candidatura e Diritto al Titolo

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

1.2.2. I Rally che intendono candidarsi per il titolo TRZ ACI Sport saranno valutati al termine della stagione sportiva in base a:

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

1.2.3. Le gare saranno selezionate secondo i criteri qualitativi sotto indicati 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 miste (storiche + moderne)
e. Chilometraggio totale delle PS: minimo 60 e massimo 90 Km.

1.2.4. 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;

1.2.5. 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;

1.2.6. 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;

1.2.7. 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.

1.3. Procedura e Requisiti per Titolazione FIA

Per i Rally TRZ non è prevista la titolazione FIA.

1.4. Concomitanza delle Date

1.4.1. I Rally Autostoriche Titolati per il 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;

1.4.2. ACI Sport si riserva in via eccezionale e comunque per giustificati ed inderogabili motivi, la facoltà di concedere deroghe per minori distanziamenti;

1.4.3. In ogni caso il calendario dei rally validi per il TRZ dovrà prevedere che gli stessi si svolgano in un arco temporale che copra gran parte dell'anno solare, auspicabilmente con inizio del TRZ in periodo non successivo al mese di febbraio, e termine del medesimo in periodo non anteriore al mese di novembre;

1.4.4. Ferme le date previste per le gare valide per il Campionato Europeo, gli Organizzatori che vorranno mantenere la validità per il TRZ dovranno adeguarsi alla suddetta ripartizione temporale, scegliendo date compatibili con la stessa. Non saranno consentiti successivi cambi di data;

1.4.5. In merito alla scelta delle singole gare valide per il TRZ, il meccanismo di selezione delle stesse dovrà assicurare che le gare di maggior profilo siano quelle che tali appaiono dalle relazioni redatte da osservatori competenti ed allineati sulla modalità di espressione del loro giudizio, nonché dai giudizi dei Concorrenti;

1.4.6. Allo scopo, oltre al rapporto degli osservatori, al termine di ogni gara verrà richiesto a tre Concorrenti estratti a sorte prima della partenza della gara, di compilare un questionario finalizzato ad esprimere il loro giudizio sulla gara stessa;

1.4.7. 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 TRZ, salvo specifici accordi tra gli Organizzatori o deroghe stabilite da ACI Sport.

1.5. Zone Geografiche – ALLEGATO 2

Le zone geografiche sono definite sulla base delle suddivisioni regionali.

1.6. Abbinamento con Altre Tipologie di Gare

1.6.1. I Rally Autostoriche possono essere abbinati esclusivamente:

a. Alle manifestazioni della tipologia All-Stars Autostoriche;
b. Alla Regolarità Sport Autostoriche;
c. Ai Rally per auto Moderne;
d. Alla Regolarità a Media Autostoriche;

1.6.2. 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 TRZ verrà data preferenza alle gare organizzate per sole Autostoriche;

1.6.3. Non è consentito l'abbinamento ai Rally Ronde ed ai Rally Day;

1.6.4. 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.

1.6.5. 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.

1.6.6. Il Supervisore della gara moderna opererà anche per la gara storica.

1.6.7. 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.

1.7. Gare Abbinate – Partenze

1.7.1. Gara con Titolazione Moderna maggiore della Titolazione Storica:

- Parte per prima la gara moderna;

1.7.2. Gare con Titolazione Storica abbinate a gara moderna senza Titolazione:

- Parte per prima la gara con maggior titolazione;

1.7.3. 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;

1.7.4. 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.

2. VETTURE AMMESSE – ALLEGATO 5

2.1 Classi

Le Classi sono sempre costituite indipendentemente dal numero di Concorrenti verificati in ciascuna di esse.

3. TASSE D'ISCRIZIONE ALLE GARE – ALLEGATO 3

3.1. Modalità di Iscrizione

3.1.1. 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.

3.1.2. 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.

3.1.3. Le iscrizioni devono essere tenute aperte fino alla data indicata sul RPG. La chiusura delle iscrizioni deve avvenire al più tardi entro le 18.00 del lunedì precedente la data di inizio del Rally

3.1.4. Non sono ammesse iscrizioni condizionate.

3.1.5. 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 3 giorni 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.

3.1.6. 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;

3.1.7. 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;

3.1.8. La sostituzione di un Concorrente dopo la data di chiusura delle iscrizioni è vietata. Il cambio di conduttore è permesso solo prima della chiusura delle iscrizioni, a condizione che non sia vietato negli RPG. Il cambio di conduttore è permesso dopo la chiusura delle iscrizioni solo se ciò non implichi un cambiamento di concorrente.
Dopo la pubblicazione dell'elenco degli iscritti, il cambio, se previsto dal RPG, deve essere autorizzato dal Collegio dei Commissari Sportivi;

3.1.9. La sostituzione di due membri dell'Equipaggio o del Concorrente è sottoposta all'approvazione di ACI Sport (gare valevoli per titoli Nazionali).

3.1.10. 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.

3.1.11. 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 tale vettura al gruppo e/o alla Classe cui realmente appartiene.

3.1.12. 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.

3.1.13. 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. Se il rifiuto riguarda un pilota che ha ottenuto punti in uno dei Campionati FIA nei due anni precedenti, l'Organizzatore dovrà inviare alla FIA tramite ACI Sport o ad ACI Sport una relazione dettagliata sui motivi che hanno determinato il rifiuto stesso.

3.1.14. 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.

3.1.15. 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

3.1.16. La tassa d'iscrizione può essere parzialmente rimborsata nelle particolari condizioni eventualmente previste dal RPG.

3.1.17. 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

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

3.2. Modalità di Spedizione delle Iscrizioni FARE RIFERIMENTO AL PROTOCOLLO GENERALE EMERGENZA COVID-19

3.2.1. Le domande di iscrizione devono essere spedite all'Organizzatore tramite lettera raccomandata, Corriere o posta elettronica (e-mail) contenenti il modulo di domanda predisposto dall'Organizzatore, oppure una domanda sostitutiva, come previsto dal RSN, debitamente compilata in ogni sua parte e sottoscritta dal Concorrente.

3.2.2. All'atto della domanda d'iscrizione, sia per il Concorrente che per i Conduttori, le licenze devono essere in corso di validità e comunque non sottoposte a sanzione disciplinare e/o a sospensione di validità.

3.2.3. Le domande inviate per posta devono essere anticipate via fax o posta elettronica contenenti la prova dell'avvenuto pagamento della tassa d'iscrizione.

3.2.4. Per consentire all'Organizzatore di programmare, negli stessi orari, le Verifiche delle vetture appartenenti alla stessa squadra di assistenza, nella domanda di iscrizione il Concorrente deve indicare la squadra di assistenza dell'Equipaggio, se ne dispone.

3.2.5. Le maggiorazioni a carico dei Concorrenti Persone Giuridiche, o per la mancata accettazione della pubblicità dell'Organizzatore, possono essere versate entro il termine delle Verifiche ante gara.

3.2.6. Le domande d'iscrizione anticipate via fax devono essere confermate dal versamento della tassa d'iscrizione, entro il giorno di chiusura delle iscrizioni stesse.

3.2.7. Una Scuderia o una associazione sportiva che non sia titolare di licenza di Concorrente Persona Giuridica, può inviare con uno stesso plico o Corriere più domande di iscrizione per conto di Concorrenti associati a condizione che sia titolare di licenza di "Scuderia" in corso di validità, da indicare nella domanda.

3.2.8. La mancata osservanza delle disposizioni del presente paragrafo comporta la nullità delle domande d'iscrizione. Sono inoltre da considerare nulle le domande di iscrizione spedite prima della data di apertura delle iscrizioni.

3.2.9. La mancata accettazione delle domande di iscrizione per eccedenza rispetto al numero massimo degli iscritti ammessi, ed ogni rifiuto di iscrizione ai sensi del RSN devono essere notificati ai Concorrenti interessati nei modi e nei termini previsti dal RSN.

3.3. Registrazione delle Iscrizioni

3.3.1. La selezione per l'accettazione delle singole domande va fatta immediatamente dopo il termine di chiusura delle iscrizioni stesse;

3.3.2. Gli Organizzatori sono tenuti a registrare tutte le singole domande di iscrizione (comprese quelle spedite da una Scuderia o associazione sportiva utilizzando una stessa assicurata o Corriere) e ogni altra comunicazione relativa in un protocollo numerato progressivamente secondo la data di arrivo dell'assicurata postale o del Corriere;

3.3.3. La documentazione comprovante la data di spedizione delle domande d'iscrizione e la loro data di arrivo deve essere conservata dagli Organizzatori;

3.3.4. ACI Sport si riserva di controllare, nei modi e nei termini che riterrà opportuni, il protocollo delle iscrizioni e la relativa documentazione;

3.3.5. Gli Organizzatori sono tenuti a comunicare il numero di protocollo al Concorrente interessato che ne faccia richiesta.

3.4. Precedenza delle Iscrizioni

3.4.4. 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);

3.4.5. 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 Conduttori che si trovano, nella classifica provvisoria assoluta, entro le prime 15 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 della assicurata o Corriere;

3.4.6. Nella prima gara titolata dell'anno, si terrà conto delle classifiche finali del TRZ dell'anno precedente;

3.4.7. 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 del TRZ dell'anno precedente;

3.4.8. 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;

3.4.9. In caso di domanda di iscrizione in numero superiore a quello previsto dall'Organizzatore, si applicano le disposizioni del successivo Art. 3.5.1.

3.5. Sorteggio

Non applicabile alle gare FIA

3.5.1. 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. 3.4.2, le restanti verranno sottoposte a sorteggio;

3.5.2. 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;

3.5.3. 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;

3.5.4. L'Organizzatore è tenuto a rendere noti i risultati del sorteggio non soltanto degli Equipaggi ammessi dal sorteggio, ma anche di quelli esclusi;

3.5.5. 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.

4. UFFICIALI DI GARA – SICUREZZA – OSSERVATORI

4.1. Ufficiali di Gara (UUG)

Sono Ufficiali di Gara (UUG)

a. Commissari Sportivi (CCSS)
b. Direttore di Gara (DG) e suoi aggiunti
c. Commissari Tecnici (CCTT)
d. Capi-Posto
e. Verificatori Sportivi e Tecnici (CCTT)
f. Commissari di Percorso
g. Addetto alle Relazioni con i Concorrenti
h. Delegato all'Allestimento del Percorso
i. Segretario/a di Manifestazione
j. Supervisore alla Sicurezza

4.2. Collegio dei Commissari Sportivi (CCSS)

4.2.1. Necessitano del CCSS:

a. Tutte le gare Titolate
b. Le gare per cui si richiede una Titolazione per l'anno successivo
c. Le gare Internazionali non Titolate

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

4.3. Supervisore alla sicurezza

A. MANSIONI, ATTIVITÀ E PROCEDURE

4.3.1. Sarà nominato dalla Direzione per lo Sport Automobilistico, sentito il parere della Commissione Autostoriche un Supervisore per ciascun rally, la cui nomina sarà comunicata all'Organizzatore.

4.3.2. 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.

4.3.3. 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.

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

4.3.5. 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 Direttore di Gara ed Il DAP.

4.3.6. 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.

4.3.7. 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 dal Cap. IV° Appendice 8 NG Rally;

4.3.8. 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.

4.3.9. Il Supervisore una volta visionato il piano di sicurezza definitivo potrà richiedere all'Organizzatore di modificarlo.

4.3.10. Il Piano di Sicurezza sarà valido solo una volta che verrà apposto l'OK da parte del Supervisore.

B. CONTROLLO FORMALE

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

4.3.12. 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.

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

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

C. CONTROLLO PRATICO

4.3.15. Il Supervisore, durante l'effettuazione della gara dovrà controllare che gli apprestamenti di sicurezza previsti dal Piano di Sicurezza siano stati eseguiti.

4.3.16. 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.

4.3.17. 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.

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

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

4.3.20. 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.

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

4.4. Delegato all'Allestimento del Percorso (DAP)

4.4.1. L'Organizzatore deve designare un Delegato dell'allestimento del percorso (DAP).

4.4.2. 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, dovrà inoltre verificare il posizionamento del pubblico al momento del suo transito, comunicando al DG eventuali possibili situazioni critiche da far controllare, in via ultimativa, agli apripista che seguono.

4.4.3. 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.

4.5. Osservatori

4.5.1. In tutte le gare valevoli o candidate per un titolo internazionale, l'Osservatore sarà designato dalla FIA;

4.5.2. In tutte le gare valevoli o candidate per un titolo Nazionale, il Commissario Sportivo presidente del Collegio valuterà la manifestazione;

4.5.3. In casi particolari, la Commissione Autostoriche può incaricare un suo componente ad effettuare una osservazione della gara con spese a carico dell'Organizzatore.

4.6. Delegato ACI Sport

Si rimanda ai RDS

4.7. 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.

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

4.8.1. 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.

4.8.2. 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".
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.

5. ORGANIZZAZIONE SERVIZIO MEDICO NELLE GARE

In conformità al RSN Appendice 8 Regolamentazione Medica

6. SVOLGIMENTO DELLA MANIFESTAZIONE

6.1. Definizioni

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 PS a velocità libera su tratti chiusi al traffico.
Le prove speciali (PS), potranno essere organizzate esclusivamente su strade chiuse alla circolazione ordinaria, o su circuiti permanenti o semi-permanenti.
La classifica nei Rally è ottenuta sommando i tempi impiegati nelle prove speciali alle penalità per i controlli orari, nonché alle eventuali altre penalità espresse in tempo.
La velocità media di percorrenza non deve superare 50 km/h. nei tratti di trasferimento mentre la velocità media nelle Prove Speciali non deve superare 100 km/h.
Il percorso di un rally comprende tappe, sezioni, settori, prove speciali, riordini, parchi assistenza.
La durata massima può essere di 48 ore per un rally nazionale e di 72 ore per un rally internazionale.
La durata va calcolata dall'inizio delle verifiche ante gara fino all'arrivo della prima vettura; ACI SPORT si riserva la facoltà di autorizzare differenti modalità di durata.
La durata massima di guida, per ogni giorno di gara, non può essere superiore alle 12 ore, cui si possono sommare massimo tre ore per eventuali riordini.
La durata di un riordino deve essere compresa tra un minimo di 20' ed un massimo di 180'.
In tutti i rally nazionali e internazionali titolati per il TRZ, la lunghezza complessiva delle Prove Speciali non potrà essere inferiore a **60** Km e superiore a **90** km.
In tutte le tipologie di Rally devono essere previste un numero minimo di due prove speciali, ognuna delle quali può essere ripetuta al massimo tre volte; il numero complessivo delle prove speciali non può essere inferiore a quattro.
Il totale dei Km delle prove speciali, in ogni singola tappa, non può essere superiore al 50% del totale dei Km dell'intero percorso della tappa.
Ogni Rally inizia con le Verifiche amministrative e tecniche, 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.

Tappa

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

Prova Speciale (PS)

Tratto di percorso obbligatoriamente chiuso al traffico, compreso tra due Controlli Orari (CO), da percorrersi a velocità cronometrata.

a. Le prove speciali (PS), potranno essere organizzate esclusivamente su strade chiuse alla circolazione ordinaria, o su circuiti permanenti o semi-permanenti.
b. La classifica nei Rally è ottenuta sommando i tempi impiegati nelle prove speciali alle penalità per i controlli orari, nonché alle eventuali altre penalità espresse in tempo.
c. La velocità media di percorrenza non deve superare 50 km/h. nei tratti di trasferimento mentre la velocità media nelle Prove Speciali non deve superare 100 km/h.
d. Il percorso di un rally comprende tappe, sezioni, settori, prove speciali, riordini, parchi assistenza.
e. La durata massima può essere di 48 ore per un rally nazionale e di 72 ore per un rally internazionale.
f. La durata va calcolata dall'inizio delle verifiche ante gara fino all'arrivo della prima vettura; ACISPORT si riserva la facoltà di autorizzare differenti modalità di durata.

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)

a. Le modalità di svolgimento ed organizzazione devono essere conformi a quanto indicato per le Prove Speciali e devono essere indicate nel RPG.
b. 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.
c. In caso di ripetizione della Super Prova Speciale, il percorso può essere utilizzato anche nel senso di marcia contrario.
d. 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.
e. 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.

f. 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.

g. È ammessa l'utilizzazione di segnalazioni con bandiere gialle secondo le disposizioni dell'Allegato H al Codice Internazionale.
h. In caso di esposizione della bandiera gialla, i concorrenti devono immediatamente ridurre la velocità in maniera significativa.
i. 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.
j. In ogni caso, gli equipaggi parzialmente o totalmente responsabili dell'esposizione della bandiera gialla non possono beneficiare di quanto previsto nel precedente capoverso.
k. 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:
     1. l'equipaggio deve essere considerato transitato senza penalità al controllo orario immediatamente successivo alla Super Prova Speciale;
     2. l'equipaggio è soggetto alle usuali norme, regolamenti, restrizioni di assistenza e penalità in tempo previste nel Rally;
     3. 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;
     4. 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.
l. Con esclusione delle gare TRZ, la Super Prova Speciale, se prevista, può essere effettuata all'inizio e/o alla fine di ogni tappa/giornata del rally.
m. La sua classifica non deve determinare l'ordine della nuova partenza del Rally.
n. 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.

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.

Controllo Orario (CO)

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.

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

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.
La durata di un riordino deve essere compresa tra un minimo di 20' ed un massimo di 180'.

Neutralizzazione

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

Parco Chiuso (PC)

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

Circolari Informative

Comunicazioni ufficiali scritte, facenti parte integrante del RPG, finalizzate alla sua modifica, interpretazione e integrazione.

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.

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.

Tabella di Marcia (TdM)

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

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 a 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.

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.

Licenze (Limitazioni)

Si precisa che i titolari di Licenza nazionale 'C' sono abilitati alla guida delle vetture elencate nel presente RDS ad eccezione delle auto appartenenti a seguenti Raggruppamenti/Classi:

a. Auto Storiche
   - 1º Raggruppamento, periodi E/F/G1, Gr. 1, 2, 3, 4 Cilindrata >2000 cc
   - 2º Raggruppamento, periodi G2/H1, Gr. 1, 2, 3, 4 Cilindrata >2000 cc
   - 3º Raggruppamento, periodi H2/I, Gr. 1, 2, 3, 4 Cilindrata >2000 cc
   - 4º Raggruppamento, periodo J1, Gr. N, A Cilindrata >2000 cc., Gr. B Cilindrata >1600 cc
   - Categoria J2 (1986-1990), Gr. N/A Cilindrata >2000 cc, Gr. B (tutti)
b. Per la guida delle auto sopraelencate è necessario essere titolari di licenza C Nazionale/Senior o di licenza Internazionale C/R, C/R Historic o altre Licenze di livello superiore. Informazioni dettagliate sono ottenibili da questo link.

Partenti e Partiti

a. Sono "partenti" i Conduttori che, superate le operazioni di verifica ante gara, vengono compresi nell'elenco dei verificati e quindi ammessi alla partenza.
b. Sono "partiti" i Conduttori che hanno preso la partenza.

Regolamento Particolare di gara (RPG) - Condizioni di pubblicazione

Il RPG, stampato in formato A5 (formato obbligatorio solo per le gare FIA), deve essere in totale conformità con le prescrizioni elencate nel presente RDS.

6.2. Regolamentazione della Gara

6.2.1. 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

6.2.2. 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.

6.2.3. 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.

6.2.4. Regolamento particolare di gara (RPG)

Il RPG deve essere in totale conformità con le prescrizioni elencate:

a. Nel Codice Sportivo Internazionale e nel RSN
b. Nel regolamento di settore (RDS)
c. Nei regolamenti specifici del Campionato di riferimento

d. In ogni ulteriore regolamentazione o interpretazione pubblicata da ACI Sport;
e. Il RPG deve essere redatto utilizzando il Regolamento di Gara tipo predisposto da ACI Sport per tutte le gare, utilizzando i testi pubblicati sul sito di ACI Sport;
f. Il RPG da approvare, completato in ogni sua parte con allegate la Tabella delle Distanze dei Tempi (TTD) e la planimetria del percorso, dovrà essere inviato ad ACI Sport con il seguente anticipo rispetto alla data di effettuazione della gara stessa:
    1. 70 giorni per le gare valevoli per i Campionati Internazionali
    2. 60 giorni per tutte le altre gare;
g. 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;
h. I Regolamenti delle Serie Ufficiali dovranno essere presentati alla Segreteria della Commissione Rally Autostoriche entro e non oltre il giorno 1° febbraio dell'anno;
i. Per organizzare una Serie ufficiale di gare occorre essere titolari di licenza di Promoter e presentare il relativo Regolamento prima dell'inizio della Serie, alla Commissione Rally Autostoriche per l'esame e l'approvazione.

6.2.5. Modifiche al RPG

Le disposizioni del RPG possono essere modificate soltanto in conformità al RDS. Tutte le modifiche o disposizioni supplementari saranno pubblicate con Circolari numerate e datate stampate su carta gialla, che faranno parte integrante del RPG.

6.2.6. Applicazione ed interpretazione dei Regolamenti

a. Il DG è delegato all'applicazione delle disposizioni di gara del presente RDS, delle disposizioni del Campionato di riferimento e del RPG durante la manifestazione. Egli deve informare i CCSS di tutti gli avvenimenti rilevanti che richiedono l'applicazione delle disposizioni del Campionato di riferimento e del RPG;
b. Ogni reclamo presentato da un Concorrente dovrà essere sottoposto ai CCSS per la decisione, conformemente alle disposizioni del RDS;
c. I CCSS sono i soli abilitati a prendere una decisione nei casi non previsti dal RPG e dalla regolamentazione generale, previo studio del caso, conformemente alle disposizioni del RSN;
d. In tutte le gare titolate o candidate FIA la lingua ufficiale dovrà essere l'Inglese o il Francese. In caso di controversia sull'interpretazione dei Regolamenti, farà fede il solo testo inglese.
e. Il primo Conduttore, qualora il Concorrente non sia bordo della vettura durante il Rally, ne assume la responsabilità fatto salvo quanto previsto dal RSN in materia di reclami e di appelli;
f. Ogni comportamento scorretto, fraudolento, antisportivo compiuto dal Concorrente o dai membri dell'Equipaggio sarà giudicato dai CCSS, che potranno infliggere una sanzione fino all'esclusione dalla competizione e proporne il deferimento al Giudice Sportivo.

6.2.7. Prescrizioni di sicurezza per vetture ed equipaggi

a. È autorizzato il montaggio di protezioni inferiori come previsto dall'Allegato J. (Rif. norme previste per il Gr. N);
b. È obbligatorio il montaggio di un sistema di estinzione nel vano motore/abitacolo e di un estintore brandeggiabile conforme alle prescrizioni di sicurezza del regolamento tecnico del RDS Autostoriche;

c. I Conduttori normalmente seduti in assetto di gara, con le cinture di sicurezza allacciate, devono essere in grado di azionare manualmente il sistema di estinzione;
d. Le vetture iscritte o condotte dai titolari di licenza ACI Sport in aggiunta a quanto già indicato nelle prescrizioni di sicurezza del regolamento tecnico del RDS Autostoriche devono avere a bordo le seguenti dotazioni di sicurezza per tutta la durata del Rally:
    - Una lampada a luce bianca/rossa intermittente
    - Un triangolo rosso riflettente che in caso di arresto in PS deve essere collocato in maniera ben visibile almeno 50 metri prima della vettura ferma per preavvertire gli Equipaggi delle vetture che seguono
    - Centine di sicurezza (ROPS) conformi alle prescrizioni dell'Allegato VI al Regolamento Tecnico del RDS Autostoriche
    - I punti del ROPS che possono venire in contatto con i corpi degli occupanti, devono essere protetti con rivestimento resistente al fuoco. Nelle zone in cui i caschi degli occupanti possono venire a contatto con il ROPS, il rivestimento di protezione deve essere conforme alla norma FIA 8857-2001 tipo A (vedi Lista tecnica n. 23 “Imbottitura di protezione delle armature di sicurezza omologata dalla FIA”) (All. VI art. 1.2.3.3.3).
    - Cinture di sicurezza conformi alle prescrizioni di sicurezza del regolamento tecnico del RDS Autostoriche che in prova speciale devono essere obbligatoriamente allacciate. Ai Conduttori che si presentassero alla partenza di una PS con le cinture non allacciate, la partenza non deve essere data prima che gli stessi abbiano provveduto ad allacciarle.
    - Per tutto lo svolgimento dei rally, due taglierini per cinture devono essere a bordo delle vetture e devono essere facilmente accessibili a pilota e navigatore seduti con le cinture allacciate.
    - Sedili conformi alle prescrizioni di sicurezza del regolamento tecnico del RDS Autostoriche.
    - Para-spruzzi: il loro montaggio è obbligatorio soltanto nel caso in cui il RPG lo autorizzi o lo imponga. Se il RPG ne prevede il montaggio, i para-spruzzi devono essere conformi alle caratteristiche previste dall'Art. 252.7.7 dell’Allegato J.

6.3. Assicurazioni

6.3.1. 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

6.3.2. 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;

6.3.3. 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;

6.3.4. 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;

6.3.5. 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;

6.3.6. In caso di incidente il Concorrente od un suo rappresentante dovrà farne denuncia per iscritto alla DG al più tardi entro 24 ore;

6.3.7. Il comitato Organizzatore deve stipulare tutte le assicurazioni obbligatorie previste in questo RDS.

6.4. Equipaggi

6.4.1. L'ammissione di un terzo bordo, salvo il caso di trasporto di un ferito, potrà comportare l'esclusione dalla gara da parte dei CCSS;

6.4.2. Il nome del primo Conduttore e del copilota con apposta a fianco la riproduzione della loro bandiera Nazionale dovranno comparire sui due parafanghi anteriori della vettura;

6.4.3. 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;

6.4.4. Il ritiro di anche un solo membro dell'Equipaggio comporterà l'immediata esclusione da parte del DG. In caso di ritiro l'Equipaggio all'obbligo di darne tempestivamente comunicazione alla DG.

6.4.5. Segnalazioni di Sicurezza

Lungo il percorso delle prove speciali devono essere usate le bandiere rosse per segnalare l'arresto della Prova Speciale o della gara e le bandiere gialle per segnalare agli equipaggi in transito una situazione di pericolo. Se l'utilizzazione delle bandiere dovesse rendersi necessaria, la procedura di utilizzazione deve essere la seguente:

a. le bandiere gialle possono essere date in dotazione a tutte le postazioni dei Commissari di Percorso;
b. le bandiere rosse devono essere date in dotazione a ogni postazione intermedia;
c. le bandiere rosse possono essere esposte soltanto su disposizione del Direttore di Gara. La loro esposizione deve interessare tutte le postazioni intermedie precedenti l'incidente o l'interruzione. L'orario della loro esposizione deve essere annotato e comunicato ai Commissari Sportivi a cura del Direttore di Gara;
d. gli equipaggi ai quali è esposta la bandiera rossa devono immediatamente rallentare la velocità e seguire le istruzioni dei Commissari di Percorso e dei conduttori delle vetture di soccorso o di servizio che dovessero incontrare; il mancato rispetto di queste disposizioni può comportare l'adozione di

provvedimenti da parte del Collegio dei Commissari Sportivi fino all'esclusione nonché la richiesta di sospensione della licenza"

e. agli equipaggi ai quali è esposta la bandiera rossa deve essere assegnato un tempo forfetario secondo le disposizioni della presente Norma Generale;
f. nelle Prove Spettacolo possono essere utilizzati sistemi di segnalazione diversi (ad esempio luci lampeggianti) a condizione che tali sistemi siano descritti nel regolamento particolare di gara.

6.5. Nuova Partenza

(dopo un Ritiro nelle Gare che si Svolgono in più Tappe)

6.5.1. Qualora l'Organizzatore intenda avvalersi della clausola di rientro in gara, dovrà farne menzione nel RPG e prevedere l'orario limite entro il quale il Concorrente dovrà effettuare la comunicazione al DG;

6.5.2. Al Concorrente che non abbia disputato una PS su strada o circuito, e/o che non abbia passato l'ultimo CO della tappa precedente, o che abbia omesso di riportare la vettura in Parco Chiuso, sarà data la possibilità di rientrare in gara nella Tappa successiva. L'ordine di partenza della vettura riammessa sarà a discrezione del DG;

6.5.3. 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.

6.5.4. 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 PS previsto nel RPG ed effettivamente disputato;

6.5.5. Nessun punteggio sarà acquisito ai fini delle classifiche del TRZ e per l'assegnazione dei Titoli Nazionali

6.5.6. 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;

6.5.7. 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 dal presente RDS;

6.5.8. Per essere regolarmente classificata ed ottenere il suddetto punteggio, la vettura dovrà terminare regolarmente la Tappa conclusiva ed essere condotta al PC di fine gara dove dovrà rimanere fino alla pubblicazione dei risultati finali ufficiali;

6.6. 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.

6.7. Verifica delle Vetture Riammesse

6.7.1. Le vetture devono conservare il loro originale telaio/carrozzeria ed il blocco motore, così come presentati alle Verifiche tecniche ante gara;

6.7.2. Il Concorrente entro l'ora indicata nel RPG oppure, ove prevista, prima dell'inizio della riunione dei CCSS 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;

6.7.3. Qualora l'Organizzatore intenda avvalersi della clausola di rientro in gara, dovrà farne menzione nel RPG e prevedere l'orario limite entro il quale il Concorrente dovrà effettuare la comunicazione al DG.

6.8. 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 tappa 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. Nessun punteggio sarà acquisito ai fini delle classifiche del TRZ e per l'assegnazione dei Titoli Nazionali.

6.9. Percorso, Road-Book, Tabella di Marcia e Documenti Standard

6.9.1. 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, (art. 6.8.7) a meno che i CCSS decidano che ciò sia avvenuto per cause di forza maggiore;
e. Il Road-Book deve essere conforme a quello standard pubblicato all'Appendice di questo RDS. 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.

6.9.2. 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;
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 CCSS che decideranno in merito.

6.10. 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:

6.10.1. 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. 28×5 di altezza. Su questa targa uno spazio di cm 15×8 di altezza sarà riservata al numero di gara.

6.10.2. Pannelli porta numeri - Una serie di dimensioni massime cm. 50×60 di altezza.

6.10.3. 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.

6.10.4. 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.

6.10.5. Obbligo di presentazione vetture con targhe numeri di gara applicati
FARE RIFERIMENTO AL PROTOCOLLO GENERALE EMERGENZA COVID-19

a. I numeri e le targhe ufficiali di gara devono essere consegnati al più tardi in sede di controllo dei documenti Sportivi;
b. I Conduttori hanno l'obbligo di presentarsi alle successive Verifiche tecniche con i numeri delle targhe ufficiali di gara applicati.

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

6.10.7. Pubblicità
Vd. anche Art. 2.1.9 Regolamento Tecnico Auto Storiche.
È permesso ai Concorrenti di apporre liberamente qualsiasi pubblicità sulle loro vetture purché:

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

6.10.8. 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.

6.10.9. 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.

6.10.10. 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.

6.10.11. 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).

6.10.12. I Concorrenti che accetteranno la pubblicità facoltativa dell'Organizzatore dovranno riservare ad essa gli spazi indicati sul RPG

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

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

6.10.15. 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.

6.10.16. Ogni modulo non deve superare le dimensioni di cm 10x40. La loro posizione è libera, a meno che non sia espressamente vincolata dal RPG.

6.10.17. Le infrazioni alle norme sulla pubblicità saranno penalizzate a discrezione dei CCSS.

6.10.18. Gli Organizzatori dovranno accettare la collocazione degli Sponsor da parte di ACI Sport.

6.10.19. ACI Sport si farà carico di individuare ed installare le posizioni pubblicitarie degli sponsor di ACI Sport secondo gli schemi indicati nel presente RDS.

6.10.20. Ogni Organizzatore dovrà garantire ad ACI Sport lo spazio per la collocazione di due lotti 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.

6.10.21. ACI Sport si farà carico di individuare ed installare le posizioni pubblicitarie degli sponsor di ACI Sport secondo gli schemi indicati nel presente RDS.

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

6.11. Norme di Circolazione

6.11.1. Rispetto del Codice della Strada

a. Durante la durata della manifestazione, gli Equipaggi devono obbligatoriamente attenersi alle norme del C.d.S.
b. Prima infrazione: in conformità al RSN
c. Seconda infrazione: 5 minuti di penalità
d. Terza infrazione: esclusione dalla gara applicata dai CCSS

6.11.2. In caso di infrazione alle norme di circolazione, gli Agenti o Funzionari, constatata l'infrazione, dovranno contestarla ai Conduttori con i mezzi abituali a disposizione.

6.11.3. Notifica delle infrazioni stradali agli Organizzatori

a. Nel caso in cui gli Agenti non vogliano o non possano fermare la vettura per la contestazione, essi potranno chiedere l'applicazione delle penalizzazioni previste dal RPG, a condizione che la notifica dell'infrazione pervenga in forma ufficiale, per iscritto, entro il termine previsto per l'esposizione della classifica;
b. Alla fine dell'infrazione precisata, i fatti comprovati non siano suscettibili di interpretazioni diverse.

6.11.4. Divieto di rimorchiare, trasportare, spingere le vetture durante la gara

a. 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;
b. Ogni infrazione può comportare una penalità alla discrezione dei CSS che può arrivare fino all'esclusione.

6.12. 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.

6.13. NT- Assistenza (Condizioni Generali) – Allegato 9

FARE RIFERIMENTO AL PROTOCOLLO GENERALE EMERGENZA COVID-19

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.

NT - Le norme che regolano le modalità del servizio nelle Zone di *Servizio* Remoto e il rifornimento benzina nelle apposite zone adiacenti, rimangono quelle attualmente in vigore per i Parchi Assistenza e le zone di rifornimento ivi incluse le norme anti-Covid. Di conseguenza le assistenze al di fuori dei

Parchi Assistenza e delle Zone di servizio remoto, non potranno essere effettuate in quanto non può essere garantito il rispetto delle normative di prevenzione Covid.
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.

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

a. All'interno dei Parchi Assistenza;
b. Nelle aree denominate ' Zone di Servizio Remoto' come di seguito definite (v.6.13.7)
~~c. N.T Lungo tutto il percorso di gara, ad eccezione dei tratti individuati dall'Organizzatore, da segnalare preventivamente al Supervisore in fase di sopralluogo, da riportare sul R.P.G., la Tabella Tempi e distanze e sul Road-Book come "assistenza vietata", quali a titolo di esempio:~~
   - ~~Tratti di percorso particolarmente tortuosi e/o disagevoli (es. ampiezza della carreggiata inferiore ai 4 metri, centri abitati con strettoie, di difficile accesso per i veicoli di assistenza, ecc.)~~
   - ~~Il tratto di percorso immediatamente precedente e successivo (C.O.) al Parco Assistenza;~~

~~d. N.T.I veicoli dell'assistenza non sono autorizzati a parcheggiare od intervenire ad una distanza inferiore a 1000 metri da un posto di controllo;~~

c. 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.

~~6.13.2 **N.T.** Le assistenze ed il rifornimento di benzina sono liberi durante tutta la gara, salvo i casi espressamente indicati dal RPG.~~

6.13.2 Durante tutta la gara il rifornimento di benzina , è autorizzato unicamente:

a. all'interno delle stazioni di servizio (unicamente tramite le colonnine di distribuzione di carburante)
b. all'interno di aree di rifornimento (Zone Refueling) opportunamente attrezzate a cura dell'Organizzatore ed espressamente indicate nel RPG e nei documenti di Gara.

6.13.3 È obbligatorio in tutte le gare del TRZ l'inserimento di almeno un Parco Assistenza per ogni Tappa di gara, possibilmente ubicato in un tratto di percorso baricentrico rispetto alla zona di svolgimento del rally;

6.13.4 Il Parco Assistenza dovrà avere le caratteristiche descritte nell'Allegato 9.

6.13.5 Ove la distanza tra il Parco Assistenza e il successivo superi gli 80 Km. venga inserita una Zona di Servizio Remoto e preferibilmente su fondo asfaltato, come prevista dal regolamento sportivo FIA per il Campionato Europeo Rally Storici, e di cui in seguito vengono indicate le caratteristiche, adiacente alla quale verrà collocata un'area di rifornimento identificata con il simbolo già in uso nei rally moderni.

6.13.6 Alla zona di servizio remoto potranno accedere solo le vetture storiche e gli equipaggi ed i membri del team che abbiano effettuato il triage anti-Covid e quindi siano dotati dei bracciali e/o badge che lo certifichino.

6.13.7 Le Zone di Servizio Remoto devono :
- 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 (C.O)
- consentire ai veicoli di servizio di parcheggiare in un luogo sicuro

6.13.8 Dell'osservanza di quanto qui raccomandato dovrà essere dato conto nel rapporto ispettivo

6.13.9 L'Organizzatore dovrà inoltrare alla Segreteria AS, unitamente al RPG, adeguata documentazione che evidenzi dettagliatamente il Parco Assistenza e le zone di servizio remoto (v. art. 6.13.2 a, b) ~~di percorso~~ in cui l'assistenza dei veicoli è autorizzata ~~ed i tratti in cui è vietata.~~

6.14 Sistema di Localizzazione delle Vetture (Tracking System)

a. In tutti i Rally storici, siano essi abbinati o meno ai Rally per auto Moderne titolati, è obbligatoria l'adozione di tale sistema di localizzazione per tutte le vetture in gara, esclusivamente con finalità di ausilio alla DG. Il sistema fornirà la localizzazione dei veicoli durante lo svolgimento di ogni PS e la rilevazione del sussistere di condizioni di pericolo per gli Equipaggi. Garantirà inoltre la localizzazione delle vetture anche nel corso dei trasferimenti che i Concorrenti devono percorrere attenendosi scrupolosamente al tracciato indicato dall'Organizzatore, individuando eventuali scostamenti tra il percorso di gara e la posizione della vettura;
b. Il sistema potrà inoltre essere utilizzato per il controllo del comportamento di guida ed il rispetto del Codice della Strada da parte dei Concorrenti nei tratti di trasferimento;
c. Eventuali comportamenti non conformi alle norme del CdS saranno segnalate al CCSS che, a seconda della loro gravità, provvederà ad applicare le sanzioni previste di cui all'art. 6.11 Norme di circolazione;
d. Le modalità di effettuazione del sistema di localizzazione delle vetture in gara sono specificate, con apposita comunicazione, nel sito di ACI Sport.

6.15 Ricognizioni

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

6.15.2 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 del RPG;
b. È considerata ricognizione la sola presenza di un Conduttore sul percorso delle PS;
c. Nel periodo antecedente la partenza del Rally l'Organizzatore dovrà pubblicare sul RPG il programma e le restrizioni per le ricognizioni;
d. 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 RSN;
e. In nessun caso gli Equipaggi potranno percorrere le PS in senso contrario a quello di gara;
f. Durante ogni passaggio in una PS, solo l'Equipaggio è consentito a bordo della vettura.

6.15.3 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 Rally 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. Sono vietate le vetture staffetta che precedono quelle di ricognizione e collegamenti radio sulle vetture in ricognizione.

6.15.4 Scheda di ricognizione – Allegato 6

La scheda conforme al modello riprodotto 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 (trecento/00). La manomissione della scheda comporterà la non ammissione alla gara.

6.15.5 Controlli delle Ricognizioni **FARE RIFERIM. AL PROTOCOLLO GENERALE EMERGENZA COVID-19**

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 ho 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.

6.15.6 Sanzioni

a. I Conduttori segnalati per aver commesso un'infrazione alla regolamentazione delle ricognizioni devono essere sanzionati dal DG come indicato nel prospetto dettagliato Art. 11.4 – Allegato 4

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 Collegio dei CCSS.

6.15.7 Test con vetture da gara **FARE RIFERIM. AL PROTOCOLLO GENERALE EMERGENZA COVID-19**

Shakedown

a. Possono prendere parte allo shake-down soltanto i Concorrenti e i Conduttori che hanno effettuato le Verifiche sportive e tecniche ante gara;

b. Gli Organizzatori hanno la facoltà di prevedere almeno 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);

c. Nelle gare dove lo Shakedown è facoltativo, i Concorrenti possono aderire anche dopo la chiusura delle iscrizioni;

d. Il percorso deve avere una lunghezza massima di 3 km, deve essere chiuso al traffico e deve essere organizzato come una PS (medici, ambulanza, 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;

e. 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;

f. 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;
g. I Conduttori interessati devono effettuare il test utilizzando soltanto il percorso predisposto dall'Organizzatore, indossando l'abbigliamento ignifugo e i caschi, unitamente al dispositivo di ritenzione della testa (facoltativo nei Rally Autostoriche ad eccezione delle vetture appartenenti al Periodo J) e relativi dispositivi di sicurezza;
h. Durante l'effettuazione dei test con vetture da gara è obbligatoria la presenza di un'ambulanza di rianimazione completa di Equipaggio con a bordo un medico esperto in manovre rianimatorie.

6.15.8 **NT** ~~Test vetture non compresi nei programmi di gara~~

ARTICOLO TEMPORANEAMENTE MODIFICATO PER EMERGENZA COVID

~~I test di vetture non compresi nei programmi di gara, non essendo manifestazione sportiva agonistica, non sono soggetti ad autorizzazione di ACI Sport. Essi potranno essere effettuati solamente su espressa autorizzazione delle componenti delle pubbliche autorità e sono soggetti alle prescrizioni seguenti:~~

~~a. I test non compresi nei programmi di gara possono essere organizzati soltanto da titolari di Licenza di Organizzatore o di Costruttore ACI Sport in corso di validità, o dai team titolari di Licenza che rappresentino ufficialmente una Casa automobilistica costruttrice~~
~~b. Ad ogni turno di test potranno partecipare un numero massimo di 6 vetture~~
~~c. Ogni turno di test potrà avere una durata massima di 3 ore~~
~~d. Per ogni giornata di test potranno essere effettuati un massimo di 4 turni~~
~~e. I Conduttori dovranno essere in possesso di Licenza ACI Sport in corso di validità, adeguata alla vettura utilizzata~~
~~f. 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;~~
~~g. Qualsiasi infrazione a detta norma comporterà automaticamente l'esclusione dalla gara del Concorrente e dell'Equipaggio interessato;~~
~~h. La comunicazione dell'effettuazione dei test deve pervenire alla Segreteria della Commissione Rally Autostoriche almeno 10 giorni prima del loro svolgimento, e recare il preliminare parere del Delegato Regionale ACI Sport competente per territorio;~~
~~i. Dovranno essere garantite le misure di sicurezza mediche e tecniche così come previste per le PS;~~
~~j. Deve essere prevista la copertura assicurativa rispettando i massimali dei Rally;~~
~~k. ACI Sport potrà disporre controlli sulla regolarità dei test e sul rispetto delle presenti norme;~~
~~l. I licenziati che contravverranno alla presente disposizione verranno deferiti alla Procura Federale per le opportune sanzioni.~~

6.15.9 Test Pneumatici

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 pneumatici che non sia quello previsto nel programma della gara medesima. Qualsiasi

infrazione a detta norma comporterà l'esclusione dalla gara del Concorrente e dell'Equipaggio interessato.

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

6.16 NT Verifiche Amministrative e Tecniche

FARE RIFERIMENTO AL PROTOCOLLO GENERALE EMERGENZA COVID-19

6.16.1 ~~Verifiche prima della partenza e durante la gara:~~

~~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.~~

6.16.2 Identificazione dell'Equipaggio

a. Ogni Conduttore 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.

6.16.3 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.

6.17 Verifiche Finali

6.17.1 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.

6.17.2 L'assenza di uno dei sigilli di identificazione eventualmente apposti, previsti dal Regolamento Tecnico del presente RDS, comporterà l'esclusione.

6.17.3 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 in conformità alle prescrizioni del RDS.

6.17.4 L'elenco delle vetture da sottoporre a verifica tecnica d'ufficio deve essere esposto sull'Albo Ufficiale di Gara all'orario indicato nel programma. I Concorrenti hanno l'obbligo di farsi parte diligente per prendere visione di tale elenco e di mettere immediatamente a disposizione la vettura perché la stessa possa essere trasferita nella località sede delle Verifiche.

6.17.5 Un ritardo superiore a quanto stabilito dai CCSS o dal GU 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.

6.18 Partenze (APRIPISTA)

6.18.1 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.

6.18.2 Allineamento/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.

6.18.3 Partenza e nuova partenza
a. L'Equipaggio è autorizzato ad entrare nel PC di partenza 10 minuti prima della sua ora di partenza;
b. L'ora esatta di partenza figura sulla TdM di ciascun Equipaggio;
c. 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;

d. 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.

6.18.4 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.

6.18.5 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.

6.18.6 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.

6.18.7 Nel caso di nuova partenza dopo un ritiro nelle gare che si svolgono in più giornate vedi Art. 6.17.3

6.18.8 Ordine di partenza

a. 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
b. 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
c. L'Organizzatore potrà posizionare a sua discrezione tutti questi piloti, fermo restando la precedenza attribuita sulla base delle prestazioni delle vetture;
d. Gli Organizzatori 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;
e. La pubblicazione dell'ordine di partenza dovrà essere tassativamente preceduta dal visto di conformità da parte della Commissione, che sarà rilasciato entro 48 ore dalla ricezione del cronologico.
f. 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.

6.18.9 Elenco dei Piloti Prioritari

a. L'inserimento negli elenchi ACI Sport avverrà, per i piloti con licenza ACI Sport o FAMS, con le seguenti modalità:
    1. Vincitori Trofei Nazionali 2°/3°/4° Raggruppamento: prioritari A ACI Sport
    2. Vincitori Trofeo Nazionale 1° Raggruppamento: prioritari B ACI Sport
b. 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;

c. Gli elenchi Piloti Prioritari verranno pubblicati a inizio anno;
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 delle Priorità TRZ avviene d'ufficio trascorso l'anno successivo a quello di inserimento

6.18.10 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' sarà 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.

6.19 Procedure per il funzionamento dei Controlli

6.19.1 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.

6.19.2 Segnalazione generica dei Controlli

a. Devono essere utilizzati i cartelli visualizzati in Appendice (diametro minimo del simbolo cm. 70 circa, ad eccezione dei cartelli con la croce bianca e con il simbolo della radio che devono avere un diametro di cm. 70 circa);

b. La definizione delle aree di controllo è effettuata a mezzo di serie di tre cartelli come descritto in Appendice;

6.19.3 Segnalazione dei CO

a. L'inizio della zona di Controllo è indicato dal cartello n° 1 su fondo giallo;
b. La collocazione del posto di Controllo è indicata dal cartello n° 1 su fondo rosso, mentre la fine della zona di Controllo è indicata dal cartello n° 5 con tre barre trasversali nere su fondo beige (quest'ultimo non deve essere collocato nel caso segua una 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.

6.19.4 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 n° 2 (su fondo giallo) per l'inizio della zona di controllo ed il cartello n° 2 (su fondo rosso) per il posto di controllo, con il cartello n° 5 con tre barre trasversali nere su fondo beige ad indicare la fine della zona di controllo.

6.19.5 Segnalazione delle PS

a. La partenza è segnalata a mezzo di un cartello n° 3 su fondo rosso (la presegnalazione della linea di partenza non è necessaria nel caso la PS sia posta immediatamente dopo un CO, mentre il cartello n° 3 su fondo giallo è necessario in caso contrario; la fine della zona di controllo è indicata dal cartello n° 5 con tre barre trasversali nere su fondo beige);
b. La presegnalazione della linea di arrivo è effettuata a mezzo di un cartello n° 4 su fondo giallo. La linea di arrivo, fine PS, è segnalata a mezzo di un cartello n° 4 su fondo rosso.

6.19.6 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 n° 5 con tre barre trasversali nere su fondo beige.

6.19.7 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.

6.19.8 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).

6.19.9 Controlli Orari **FARE RIFERIM. AL PROTOCOLLO GENERALE EMERGENZA COVID-19**

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

6.19.10 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: 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;

i. 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;

j. 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;

k. 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;

l. 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.

6.19.11 Orario di partenza nei CO

a. 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;

b. Quando invece un CO è seguito da un controllo di partenza di PS, sarà applicata la seguente procedura:

c. Due controlli faranno parte di una sola zona di controllo, con l'applicazione di quanto indicato nel presente RDS 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.

d. 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 3' per permettere all'Equipaggio di prepararsi alla partenza e per il controllo della presenza dei dispositivi di sicurezza;

e. 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;

f. 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;

g. 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.

6.19.12 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.

6.19.13 Controlli di Riordino **FARE RIFERIM. AL PROTOCOLLO GENERALE EMERGENZA COVID-19**

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'.

6.19.14 Prove Speciali (PS) **FARE RIFERIMENTO AL PROTOCOLLO GENERALE EMERGENZA COVID-19**

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;
- Indossare un abbigliamento di protezione omologato come previsto dal RDS. 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 già menzionati 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 dell'Art. 6.18.10. h. 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 dai CCSS o dal GU;
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. 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.
l. Queste penalizzazioni non escluderanno comunque più gravi provvedimenti che i CCSS o il GU potranno prendere qualora lo ritengano necessario;
m. La penalità per falsa partenza deve essere comunicata all'Equipaggio interessato non appena possibile ad uno dei CO successivi;
n. 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;

o. Agli Equipaggi che, alla partenza di una PS, si rifiutassero di partire all'orario e nell'ordine stabiliti, sarà inflitta dai CCSS o dal GU, 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;

p. 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;

q. 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';

r. 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;

s. 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;

t. 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 dovrebbe essere la seguente:
   i. le bandiere gialle possono essere date in dotazione a tutte le postazioni dei Commissari di Percorso;
   ii. le bandiere rosse devono essere date in dotazione a ogni postazione Radio intermedia;
   iii. 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;
   iv. 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"
   v. agli equipaggi ai quali è esposta la bandiera rossa deve essere assegnato un tempo forfetario secondo le disposizioni della presente Norma Generale;
   vi. nelle Prove Spettacolo possono essere utilizzati sistemi di segnalazione diversi (ad esempio luci lampeggianti) a condizione che tali sistemi siano descritti nel regolamento particolare di gara.

6.19.15 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 CCSS o il GU 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.

6.19.16 Vetture Apripista degli Organizzatori

a. 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, con una sirena e con un impianto ricetrasmittente per le comunicazioni con la DG. 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;
b. Chi conduce veicoli "000" e "00" deve essere in possesso di licenza di Conduttore C Nazionale Auto o di Ufficiale di gara. Chi sta al fianco deve essere in possesso di licenza di Conduttore C Nazionale auto o di Ufficiale di Gara. Chi conduce veicoli "0" deve essere in possesso di licenza di Conduttore C/R oppure C/R Senior. Chi sta al fianco deve essere in possesso di licenza almeno di Conduttore C nazionale auto o di Ufficiale di Gara;
c. 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 PS ad andatura di sicurezza. In particolare, l'apripista "00" e, se previsto, l'apripista "000" dovranno comunicare al DG eventuali possibili situazioni

critiche del posizionamento del pubblico da far controllare, in via ultimativa, all'apripista "0" che segue.

d. Gli equipaggi dei veicoli apripista dovranno avere una grande esperienza di Rally al fine di poter fornire alla DG tutte le indicazioni ed i commenti sulle condizioni del percorso;
e. 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);
f. 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.
g. Nel caso di rally moderni e rally storici abbinati, sia che siano entrambe gare valide per un titolo ACI che non titolate, partono per prime le vetture del rally moderno con un intervallo di tempo ritenuto opportuno dal Direttore di Gara. Fanno eccezione i rally che hanno validità solo per un titolo storico e nessuna validità per il settore moderno in cui partono per prime le auto storiche.
h. 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. Il Supervisore della gara moderna opererà anche per la gara storica.
i. Tale intervallo ha lo scopo di verificare le condizioni percorribilità del percorso di gara ai fini della sicurezza e di assicurare la regolarità di svolgimento delle Prove Speciali da parte dei Concorrenti partecipanti al Rally storico.
j. 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.

6.19.17 Sicurezza degli Equipaggi **FARE RIFERIMENTO AL PROTOCOLLO GENERALE EMERGENZA COVID-19**

a. Ogni vettura Concorrente dovrà avere a bordo un triangolo rosso riflettente che, in caso di arresto della vettura durante una PS, 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 CCSS;
b. In caso d'incidente senza conseguenze che non richiede l'intervento del medico deve essere chiaramente mostrato agli Equipaggi di almeno 3 vetture che seguono immediatamente ed all'elicottero di soccorso (se presente) il cartello OK di colore verde (formato A4 ripiegato in A5) fornito dall'Organizzatore e in dotazione della vettura, con applicato il numero di gara. Ogni Equipaggio in difetto sarà soggetto all'imposizione di un'ammenda a discrezione dei CCSS;

c. In caso di incidente con conseguenze che richiedano l'intervento del medico deve essere esposto il relativo cartello di richiesta di soccorso medico ad almeno 3 vetture che seguono immediatamente;
d. Gli Equipaggi che si ritirano devono segnalarlo alla DG 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 CCSS;
e. È consigliabile avere a bordo un telefono cellulare. Gli Equipaggi che ne avessero la disponibilità sono invitati di comunicarlo in sede di verifica.

6.19.18 Parco Chiuso (PC) **FARE RIFERIMENTO AL PROTOCOLLO GENERALE EMERGENZA COVID-19**

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. 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;
b. L'ingresso al PC è vietato a tutte le persone salvo gli Ufficiali di Gara aventi una funzione specifica;
c. Alla partenza del Rally potrà essere previsto un PC di partenza dove le vetture dovranno essere condotte al massimo 4 ore prima della partenza;
d. Gli Equipaggi possono entrare in PC 10' prima del loro orario di partenza;
e. 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;
f. 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;
g. Non possono essere utilizzate coperture auto;
h. 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;
i. È tuttavia consentito spingere la vettura fuori dal PC e quindi procedere al suo avviamento sostituendo la batteria in dotazione con una di scorta.

6.19.19 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, sarà applicato il Regolamento Tecnico;
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 Regolamento Tecnico;
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.

6.19.20 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.

6.20 Concorrenti e Conduttori ammessi

6.20.1 Possono partecipare in qualità di Concorrenti e Conduttori, tutti i titolari delle licenze ACI Sport valide per i Rally, con le limitazioni di cui al RSN;

6.20.2 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 (Vd. Art.- 14 RSN);

6.20.3 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;

6.20.4 I Concorrenti e Conduttori potranno partecipare al TRZ di qualsivoglia Zona, indipendentemente dalla loro residenza, fermo restando che ogni punteggio acquisito sarà conteggiato esclusivamente per la classifica finale solo della Zona in cui lo stesso è stato conseguito;

6.20.5 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;

6.20.6 I Piloti Prioritari inseriti annualmente nelle liste "A" e "B" redatte da ACI Sport per i Rally Storici possono partecipare alle gare valide per il TRZ, ma non concorreranno all'assegnazione del Trofeo nell'anno immediatamente successivo al loro inserimento.

6.21 Pneumatici

(Vedi Art. 8 Norme Generali) 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, nelle gare valide per il TRZ, con pneumatici senza alcuna altra limitazione d'uso, 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.

6.21.1 Vetture del 1° Raggruppamento (fino al periodo G1): Il numero totale massimo di pneumatici utilizzabili per gara sarà di 14 incluse le scorte (senza alcuna distinzione tra pneumatici da asciutto o da bagnato).

6.21.2 Vetture del 2°, 3° e 4° Raggruppamento (periodi dal G2 al J2): Il numero totale massimo di pneumatici utilizzabili per gara sarà di 10 incluse le scorte. In aggiunta potranno essere utilizzati un numero libero di pneumatici da bagnato "*full wet*" scelti solo ed esclusivamente tra quelli elencati nella lista approvata dalla FIA: "FIA Authorized Historic Rally Wet Tyres List". Le vetture che dovessero utilizzare misure di pneumatici non elencate nella lista citata, dovranno essere incluse in una speciale lista denominata "Exception List" che darà la possibilità di utilizzare le stesse norme in vigore per le vetture del 1° Raggruppamento.

6.21.3 Vetture che utilizzano cerchi da 13" e sono iscritte al Trofeo Michelin: potranno utilizzare la stessa norma prevista per le vetture del 1° Raggruppamento e cioè si potranno usare un numero massimo per gara di 14 pneumatici incluse le scorte (senza alcuna distinzione tra pneumatici da asciutto o da bagnato).

7. CLASSIFICHE DI GARA

7.1. Classifica generale della gara

(al solo fine della compilazione di quanto segue):

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 assoluta Trofeo Conduttori Under 30 - Riservata al 1° Conduttore che, all'inizio del TRZ, non abbia ancora compiuto il 30° anno di età
g. Classifica assoluta Trofeo Conduttori Over 60 - Riservata al 1° Conduttore che, all'inizio del TRZ, abbia già compiuto il 60° anno di età
h. Classifica Scuderie

7.2. Compilazione delle Classifiche

7.2.1. Gli Organizzatori dovranno trasmettere alla Segreteria Autostoriche, entro 24 ore dal termine della gara, gli elenchi dei verificati, l'ordine di partenza e le classifiche generali e di Classe, possibilmente via e-mail, nel formato prescritto dall'Allegato 10;

7.2.2. 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;

7.2.3. 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;

7.2.4. La graduatoria segue l'ordine crescente dei tempi totali dei singoli Equipaggi, espressi in Ore, Minuti primi, Minuti secondi e Decimi di secondo.

7.3. Pubblicazione dei Risultati

7.3.1. Durante il Rally le classifiche dovranno essere pubblicate tenendo presenti le seguenti disposizioni:

a. Classifica non ufficiali: classifica 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;

7.3.2. Il compilatore delle classifiche è il DG o un suo incaricato;

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

7.3.4. Formato e modalità di compilazione delle classifiche

7.3.5. 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;

a. La documentazione di gara prodotta dal Servizio di Cronometraggio dovrà rispettare il formato indicato nel punto g) successivo. Fanno parte di tale documentazione:
    1. Elenco Concorrenti e Conduttori iscritti
    2. Elenco Concorrenti e Conduttori verificati (Generale, Raggruppamenti/Categorie FIA, Gruppi, Classi)
    3. Ordine di partenza
    4. Classifiche delle PS (Generali)
    5. Classifiche dopo le PS (Generali)
    6. Classifica finale provvisoria (Generale)
    7. Classifiche ufficiali definitive (Generale, Raggruppamenti, Gruppi, Classi, Femminili, Over 60, Under 30, Trofei promozionali approvati da ACI Sport)
    8. Classifica per Scuderie
    9. Riepilogo delle penalità
b. Le classifiche devono essere esposte, sottoscritte dal DG e dal Capo Servizio Cronometraggio, nell'ora e nel luogo indicati dal RPG;
c. 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;
d. 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;

e. L'eventuale pubblicità dell'Organizzatore dovrà essere posta esclusivamente nelle zone permesse.

f. Nel rispetto di quanto previsto precedentemente, le classifiche dovranno contenere le seguenti indicazioni:

1. Numero di gara, nominativi dei due Conduttori (cognome e nome), nominativo del Concorrente;
2. Marca e modello della vettura utilizzata;
3. Nominativo della Scuderia di appartenenza (solo se in possesso di regolare licenza ACI Sport in corso di validità);
4. Raggruppamento, Gruppo e Classe di appartenenza con la relativa cilindrata;
5. Indicazione della posizione assoluta, Raggruppamento, Gruppo e Classe;
6. Tempo complessivo delle PS;
7. Penalità riportate ai CO;
8. Penalità varie;
9. Tempo totale;
10. Distacco dal Concorrente precedente;
11. Equipaggi Femminili (indicati con la lettera F);
12. Appartenenza alla classifica Over 60 (indicati con la lettera O);
13. Appartenenza alla classifica Under 30 (indicati con la lettera U);
14. Appartenenza ad uno o più Trofei promozionali (solo se approvati da ACI Sport).

7.3.6. 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.

d. I conduttori non in possesso di licenza ACI Sport, FAMS o di altra ASN Europea saranno conteggiati ai fini della determinazione del numero dei partenti; la loro posizione in classifica di gara sarà comunque valida ai fini della determinazione del punteggio. Esempio: numero di partiti in classe 5

- 1° Classificato (italiano) 12 punti
- 2° Classificato (straniero) 10 punti
- 3° Classificato (italiano) 8 punti

7.3.7. Ex-Aequo (di Gara)

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 e per le quali non abbia trovato applicazione l'Art. 6.18.10.h.

7.3.8. 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;

7.3.9. 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;

7.3.10. 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%;

7.3.11. 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;

7.3.12. 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.

7.4. Premi

Premi in denaro

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

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
   - Primo di Gruppo Trofeo Rally Conduttori
   - Gr. 1 e 3 congiuntamente
   - Gr. 2, 4, N, A, B separatamente
   - Altri (se previsti)

8. TITOLI IN PALIO

8.1. Disposizioni Comuni

8.1.1. I titoli del settore Rally Autostoriche sono riservati ai Conduttori titolari di licenza di Conduttore ACI Sport o FAMS e alle Scuderie automobilistiche titolari di licenza Scuderie;

8.1.2. Se entrambi i Conduttori hanno conseguito il punteggio necessario all'assegnazione del Titolo, il titolo è aggiudicato ad entrambi;

8.1.3. Il Titolo è aggiudicato ai Conduttori e alle Scuderie con il maggior punteggio utile nelle rispettive classifiche finali con le modalità indicate di seguito;

8.1.4. Ai fini dell'assegnazione dei Titoli, il numero minimo dei Conduttori che hanno concorso all'aggiudicazione del Titolo stesso è di 3 (tre);

8.1.5. 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.

8.2. Denominazione dei Titoli - ALLEGATO 8

a) Trofeo Nazionale Conduttori Rally (Assoluto)
b) Trofeo Nazionale Conduttori Rally (Gruppo)
c) Trofeo Nazionale Conduttrici
d) Trofeo Nazionale Scuderie
e) Coppa Nazionale Conduttori di Classe
f) Coppa Nazionale Navigatori
g) Coppa ACI Sport Over 60
h) Coppa ACI Sport Under 30

8.3. Punteggi

8.3.1. Ai fini dell'assegnazione dei punteggi faranno fede i punti accumulati come da Tabella 7.

8.3.2. I punteggi sommabili deriveranno dai piazzamenti ottenuti per Raggruppamento e Classe, in funzione dal numero dei partenti.

8.3.3. Potranno essere utilizzati un numero massimo di 3 risultati tra quelli conseguiti da ciascun Conduttore nelle gare TRZ valide in ogni singola Zona nel corso della stagione.

8.3.4. Per potersi aggiudicare il Titolo i Conduttori dovranno partecipare almeno a un rally in due regioni diverse appartenenti alla medesima Zona.

8.3.5. In caso di una loro partecipazione ai Rally TRZ i conduttori Prioritari dell'Elenco "A" e"B" ACI Sport saranno considerati come "trasparenti" e quindi non prenderanno né toglieranno punti ai Conduttori partecipanti ai Trofei di Zona e non concorreranno alla quantificazione del numero dei verificati

8.4. Classifiche Finali - Aggiudicazione dei Titoli

8.4.1. Per poter essere inserito nelle classifiche finali per l'aggiudicazione di titoli, trofei e coppe ACI Sport ogni Conduttore dovrà aver preso la partenza ad almeno 3 gare.

8.4.2. La presente disposizione non si applica al Trofeo Conduttrici.

8.5. Classifiche Speciali

ACI Sport potrà istituire, con premi proposti e offerti da patrocinatori, classifiche speciali che, in ogni caso, non costituiscono titoli ufficiali, per premiare i partecipanti alle gare (Scuderie, Conduttori, navigatori, ecc.), o le vetture (marca, gruppo-categoria, cilindrata, ecc.).

8.6. Coppa Scuderie

8.6.1. Le Scuderie (regolarmente licenziate all'atto dell'iscrizione) interessate a partecipare al "Titolo Nazionale Scuderie Rally Autostoriche" dovranno inviare la domanda di iscrizione alla

Commissione Autostoriche (Segreteria Commissione Autostoriche c/o Direzione Sport Automobilistico ACI, Via Solferino, 32 - 00185 Roma, fax 06/44702225, e-mail: segreteriastoriche@aci.it;

8.6.2. L'elenco delle Scuderie che partecipano al TRZ sarà pubblicato sul sito di ACI Sport. Le Scuderie non iscritte non saranno classificabili né ai fini della classifica di gara né ai fini della classifica del Titolo Scuderie.

8.6.3. I punti saranno attribuiti dalla prima gara utile dopo il perfezionamento dell'iscrizione (farà testo la data di ricezione della e-mail).

8.6.4. Le Scuderie iscritte dovranno inoltrare, entro e non oltre la chiusura delle iscrizioni degli eventi, agli Organizzatori e alla Commissione, l'elenco dei conduttori che gareggeranno con i loro colori. Nessun Conduttore potrà cambiare Scuderia di appartenenza per tutta la durata del TRZ dell'anno in corso, pena la perdita dei punti ottenuti;

8.6.5. La Scuderia si intende validamente partecipante ai fini dell'assegnazione dei punteggi, con almeno due Conduttori iscritti alla gara. L'organizzatore dovrà pubblicare, contemporaneamente all'elenco partenti, l'elenco Scuderie partecipanti;

8.6.6. 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;

8.6.7. In ogni gara, alle prime 10 Scuderie della classifica Scuderie di cui al precedente art. 8.4.9.2, saranno assegnati i seguenti punteggi: 15-12-10-8-6-5-4-3-2-1;

8.6.8. Per l'aggiudicazione del Titolo, verrà redatta una classifica generale Scuderie comprendente in modo unitario tutti i punteggi di ogni Scuderia, che avrà partecipato ad almeno 3 gare valevoli per i Titoli;

8.6.9. Per risolvere eventuali casi di ex-aequo saranno presi in considerazione i piazzamenti nelle classifiche di Scuderia di ogni gara (maggior numero di primi posti, di secondi posti e così via). Persistendo la parità, saranno determinanti i piazzamenti dei Conduttori nelle classifiche assolute di Raggruppamento di gara (maggior numero di primi posti, di secondi posti e così via).

8.7. Ex-aequo (di gara)

Eventuali casi di parità saranno risolti prendendo in considerazione:

a. Per le classifiche di Coppa: il maggior numero di primi posti di Classe, di secondi posti e così via;
b. Per le classifiche del TRZ: il maggior numero di primi posti di Raggruppamento, di secondi posti e così via;
c. Persistendo la parità, verranno considerati i piazzamenti di Classe;
d. Se l'ex aequo permane, il Titolo sarà assegnato a colui che nel corso della stagione sportiva avrà condotto la vettura più anziana.

9. RECLAMI E APPELLI

Ogni reclamo dovrà essere presentato come stabilito dal RSN

a. I reclami devono essere presentati entro 30' dall'orario di pubblicazione delle classifiche finali provvisorie. Trascorso tale termine, nessun ulteriore reclamo potrà essere accettato, anche nel caso in cui le eventuali Verifiche tecniche dovessero protrarsi oltre tale termine;

b. L'eventuale variazione della classifica può essere decisa solo sulla base delle risultanze delle Verifiche tecniche post gara;
c. I Concorrenti possono interporre appello contro le decisioni dei CCSS, conformemente a quanto stabilito dal RNS.

10. DEFINIZIONI E DISPOSIZIONI COMUNI

10.1. Licenza C Nazionale - Licenza Sicilia/Sardegna Light - Limitazioni

a) 1°Raggruppamento - nessuna esclusione
b) 2° Raggruppamento – per. G2/H1: esclusione vetture Gr.2 (TC) e Gr. 4 (GTS) > 2000
c) 3° Raggruppamento – per.H2/I: esclusione vetture Gr. 2 (TC) e Gr. 4 (GTS) > 2000
d) 4° Raggruppamento – per. J1: esclusione vetture Gr. N/A > 2000, Vetture Gr. B > 1600;
e) Periodo J2 (1986-90) - esclusione Vetture Gr. N/A > 2000 - Vetture Gr. B

Per la guida delle auto sopraelencate è necessario essere titolari di licenza C Nazionale/Senior o di licenza Internazionale C/R, C/R Historic o altre Licenze di livello superiore.

11. ALLEGATI

1. Calendario Gare
2. Zone Geografiche
3. Tasse Iscrizione
4. Sanzioni
5. Vetture Ammesse (TRZ)
6. Fac-Simile Scheda Ricognizioni
7. Tabella Conteggio Punti
8. Titoli, Trofei, Coppe in palio
9. Parchi di Assistenza
10. Format Dati Classifiche
11. Procedura di Sicurezza in caso di Incidente

ALLEGATO 1 – Calendario Gare

TRZ/TROFEO DI ZONA RALLY AUTO STORICHE - CALENDARIO 2021						
ZONA	DATA	DENOMINAZIONE GARA	ORGANIZZATORE	PR	REGIONE	NOTE
1ª	27/02 - 28/02	4ª RIEVOCAZIONE STORICA RALLY ACI VARESE	A.S.D. RALLY DEI LAGHI	VA	Lombardia	
1ª	19/06 - 20/06	10° RALLY LANA STORICO	ASD VEGLIO 4X4	BI	Piemonte	
1ª	04/09 - 05/09	11° RALLY STORICO CITTÀ DI TORINO	R.T.MOTOREVENT S.S.D. A R.L.	TO	Piemonte	
1ª	06/11 - 07/11	3° GIRO DEI MONTI SAVONESI STORICO	A.S.D. SPORT INFINITY	SV	Liguria	
TUTTE	27/11 - 28/11	LA GRANDE CORSA	A.S.D. CLUB DELLA RUGGINE	TO	Piemonte	FINALE
2ª	12/02 - 14/02	3° LESSINIA RALLY HISTORIC	Rally Club Valpantena S.S.D. a R.L	VR	Veneto	
2ª	23/04 - 24/04	10° VALSUGANA HISTORIC RALLY	A.S.D. AUTOCONSULT	TN	Trentino	
2ª	09/10 - 10/10	16° RALLY DUE VALLI HISTORIC	AUTOMOBILE CLUB VERONA	VR	Veneto	
2ª	23/10 - 24/10	16° RALLY STORICO CITTA' DI BASSANO	BASSANO RALLY RACING	VI	Veneto	
3ª	05/06 - 06/06	VIII° ABETI STORICO	A. S. ABETI RACING	PT	Toscana	
3ª	16/07 - 17/07	4ª COPPA VILLE LUCCHESI	AUTOMOBILE CLUB LUCCA	LU	Toscana	
3ª	31/07 - 01/08	3° RALLY HISTORIC DI SALSOMAGGIORE T.	MEDIA RALLY E PROMOTION SSDRL	PR	Emilia R.	
3ª	23/10 - 24/10	6° TROFEO MAREMMA STORICO	MAREMMA CORSE 2.0 A.S.D.	GR	Toscana	
4ª	15/05 - 16/05	3° RALLY STORICO DEL SALENTO	AC LECCE	LE	Puglia	
4ª	10/07 - 11/07	21° RALLY DEI NEBRODI STORICO	CST SPORT ASD	ME	Sicilia	
4ª	07/08 - 08/08	5° TIRRENO HISTORIC RALLY	A.S.D. TOP COMPETITION	ME	Sicilia	
4ª	11/09 - 12/09	V° HISTORIC RALLY VALLE DEL SOSIO	COMUNE DI CHIUSA SCLAFANI	PA	Sicilia	

ALLEGATO 2 – Zone Geografiche

RALLY AUTO STORICHE - ZONE GEOGRAFICHE		
ZONA	AREA	REGIONI
1	NORD OVES	Piemonte, Valle d'Aosta, Liguria, Lombardia
2	NORD EST	Veneto, Friuli V.G, Trentino, Alto Adige
3	CENTRO	E.Romagna, R.S.Marino, Umbria, Toscana, Marche, Abruzzo, Lazio, Sardegna
4	SUD	Molise, Capania, Puglia, Basilicata, Lucania, Sicilia

ALLEGATO 3 – Tasse Iscrizione alle Gare

Tasse Iscrizioni ai Rally Auto Storiche (Euro)									
Tipologia Gara	Cilindrate fino 1300 KM di PS			Cilindrate da 1301 a 2000 KM di PS			Cilindrate oltre 2000 KM di PS		
	60/90	91/120	121/150	60/90	91/120	121/150	60/90	91/120	121/150
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 Euro 60,00 + IVA da aggiungere alla Tassa di Iscrizione									

ALLEGATO 4 – Sanzioni

Tipologia delle infrazioni	Tipologia dei Conduttori	
	Prioritari FIA e ACI iscritti al Campionato Italiano ACI Sport	Tutti gli altri Conduttori
Infrazioni commesse durante il periodo previsto per le ricognizioni regolamentate	Penalità 3 minuti e ammenda di 5.000€	Penalità 2 minuti e ammenda di 2.000€
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€	Non ammissione alla gara e ammenda di 5.000€

ALLEGATO 5 – Tabella Vetture Ammesse

RAGGRUPPAMENTI PERIODI GRUPPI CLASSI			Campionato Italiano Rally Auto Storiche Trofeo di Zona Rally Auto Storiche - - - TABELLA RIASSUNTIVA VETTURE AMMESSE			
1° RAGGRUPPAMENTO	Periodo E fino al 1961	T TC GT GTS	Fino a 1000	Fino a 1600	Oltre 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		

ALLEGATO 6 – Fac-Simile Scheda di Ricognizione

SCHEDA RICOGNIZIONI

1° Conduttore

Nome: _____

Cognome: _____

Licenza N°: _____

2° Conduttore

Nome: _____

Cognome: _____

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) _____

ALLEGATO 7 – Tabella Assegnazione Punti

Campionato Italiano Rally Auto Storiche
Campionato Italiano Rally Terra Storici
Trofeo di Zona Rally Auto Storiche
- - -
TABELLA DI ASSEGNAZIONE DEI PUNTI PER GARA

	Partiti	1°	2°	3°	4°	5°
RAGGRUPPAMENTO	1	4				
	2	6				
	3	8	6			
	4	10	8	6		
	5	12	10	8	6	
	> 5	14	12	10	8	6
	Partiti	**1°**	**2°**	**3°**	**4°**	**5°**
CLASSE	1	4				
	2	6				
	3	8	6			
	4	10	8	6		
	5	12	10	8	6	
	> 5	14	12	10	8	6
PARTENZA				1		
ARRIVO				1		

ALLEGATO 8 – Riepilogo dei Titoli, Trofei, Coppe in palio

Trofeo Rally Storici Di Zona
- - -
TABELLA RIEPILOGATIVA PER L'ASSEGNAZIONE DEI TITOLI - RAGGRUPPAMENTI/GRUPPI/CLASSI

RAGGRUPPAMENTI PERIODI GRUPPI			CLASSI				Elementi di Classifica				Trofei e Coppe Aci Sport in palio								
							CLASSI	GRUPPI	RAGGRUPPAMENTI	CLASSIFICA GENERALE	Titolo Naz. Conduttori (4 Raggruppamenti)	Trofeo Nazionale Conduttori Assoluto	Trofeo Nazionale Conduttori Rally di Gruppo	Trofeo Nazionale Conduttrici	Trofeo Nazionale Scuderie	Coppa Conduttori di Classe	Coppa Nazionale Navigatori	Coppa Conduttori Over 60	Coppa Conduttori Under 30
1° RAGGRUPPAMENTO	Periodo E fino al 1961	T TC GT GTS	Fino a 1000	Fino a 1600	Oltre 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 1600	Oltre 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			●	●					●			●			

N.B.: AVRANNO DIRITTO AI TITOLI, COPPE E TROFEI SOLTANTO I CONDUTTORI PRIMI CLASSIFICATI (Vd. Art. 8.2)

ALLEGATO 9 – NT Parco Assistenza –Zona di Servizio Remoto – Rifornimento

1. Parco Assistenza

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 20';
b. **NT** Distanza massima tra Parchi Assistenza: 80 Km.;
c. ~~Nell'impossibilità di creare un Parco Assistenza l'Organizzatore dovrà definire una zona di assistenza della lunghezza massima di 1 Km, in aree delimitate di cui sia possibile il controllodegli accessi;~~
d. Ove la distanza tra un Parco Assistenza e il successivo superi gli 80 Km. dev'essere inserita una Zona di Servizio Remoto, adiacente alla quale verrà collocata una Zona di Rifornimento identificata con un cartello di rifornimento su sfondo blu.
e. Il Parco Assistenza e le Zone di Servizio Remoto devono essere preferibilmente su fondo asfaltato;
f. I Parchi e le Zone di Servizio Remoto dovranno essere chiaramente indicati nel road-book
g. Alle Zone di Servizio Remoto potranno accedere solo le vetture storiche e gli equipaggi ed i membri del team che abbiano effettuato il triage anti-Covid e quindi siano dotati dei bracciali e/o badge che lo certifichino.
h. 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 o al Giudice Unico per adeguate sanzioni che potranno arrivare sino all'esclusione della gara;
i. 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.);
j. Nei parchi di 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 ufficiali di gara in servizio. In caso di violazione, sarà applicata un'ammenda da euro 517 a 2.583
e una penalità in tempo fino a 3';
k. Il servizio antincendio deve essere garantito dalla disponibilità di almeno 5 estintori aventi una capacità di 6 Kg ciascuno;
l. Durante lo svolgimento della gara deve essere disponibile per il parco assistenza un'ambulanza completa di equipaggio.

2. NT Zona di Servizio Remoto (RSZ)

a. Le Zone di Servizio Remoto devono:

- 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 (CO)
- consentire ai veicoli di servizio di parcheggiare in un luogo sicuro

b. Le norme che regolano le modalità del servizio nelle Zona Assistenza Remota e il rifornimento benzina nelle apposite zone adiacenti rimangono quelle attualmente in vigore per i Parchi Assistenza e le Zone di Rifornimento ivi incluse le norme anti-Covid.

c. Di conseguenza le assistenze al di fuori dei Parchi Assistenza e delle Zone Assistenza Remota, non potranno essere effettuate in quanto non può essere garantito il rispetto delle normative di prevenzione anti-Covid.

d. Durante lo svolgimento della gara deve essere disponibile per le Zone di Servizio ~~Assistenza~~ Remoto un'ambulanza completa di equipaggio.

3. Area Tecnica - Area di Lavoro - Area Gommisti

3.1. 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.

3.2. Area di Lavoro

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

3.3. Area Gommisti

3.3.1. 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.

3.3.2. 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.

3.3.3. Il costo degli spazi venduti non potrà superare l'importo massimo di 7,50 EURO per mq. (IVA esclusa).

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

3.4. Circolazione all'interno del Parco Assistenza

3.4.1. 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.

~~3.4.2. N.T. 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)

3.4.3. 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.

3.4.4. 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.

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

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

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

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

4. Rifornimento di Carburante o Refueling

a. Per tutti i Concorrenti il rifornimento di carburante è vietato nei Parchi Assistenza.
b. Il rifornimento è consentito soltanto all'interno delle stazioni di servizio (unicamente tramite le colonnine di distribuzione di carburante) che l'Organizzatore avrà individuato e comunicato ai Concorrenti, oppure all'interno di aree di rifornimento (Zone Refueling) opportunamente attrezzate a cura dell'Organizzatore.
c. All'interno delle stazioni di servizio non possono essere effettuate operazioni di assistenza.
d. Il controllo sull'osservanza di tale divieto sarà curato da Ufficiali di Gara.

4.1. Zone di Rifornimento (Refueling)

a. Le Zone Refueling devono essere poste all'uscita del Parco Assistenza e, comunque, nei due kilometri successivi, oltre a quelle in altre zone del percorso (remote refueling) che l'Organizzatore dovrà prevedere in funzione della limitata autonomia della Vetture Storiche.
b. Tutte le Zone Refueling dovranno essere inserite della TDT e Road-Book. L'ingresso e l'uscita saranno indicati da un cartello di rifornimento su sfondo blu.
c. All'interno della Zona Refueling ogni operazione non direttamente connessa al rifornimento di carburante è vietata.
d. All'interno della Zona Refueling dovrà essere rispettato un limite di velocità di 5 Km/h.
e. Durante le operazioni di refueling i motori devono essere spenti.
f. 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.
g. In caso di mancata messa in moto, la vettura può essere spinta fuori dalla Zona Refueling prima di effettuare operazioni per il riavviamento.
h. La Zona Refueling deve essere ben delimitata. Sono sufficienti anche le sole transenne ma dovranno garantirne l'isolamento completo.
i. L'Organizzatore dovrà prevedere la presenza di almeno due UU.GG. nella Zona Refueling.

ALLEGATO 10 - FORMAT Dati Classifiche

Elenco dei dati necessari alla compilazione delle classifiche per i Campionati,

a. Sono necessari i file seguenti, in formato TESTO:
   - Elenco Iscritti
   - Elenco Verificati
   - Ordine di Partenza 1ª Tappa
   - Ordine di Partenza 2ª Tappa
   - Classifica Generale Assoluta

b. Ciascun file di testo (.csv o .txt) deve contenere i dati elencati sotto e separati tra di loro con TABULAZIONE (<tab>) e NON spazio o punto, al fine del loro trasferimento su un file Excel. In alternativa è possibile fornire un file Excel, composto delle colonne sottoelencate:

COL.	ETICHETTA	DESCRIZIONE
A	Posizione	Posizione di classifica generale assoluta (soltanto per il file Classifica, vuoto negli altri)
B	Numero	Numero di gara
C	Concorrente	Denominazione del Concorrente
D	1° Conduttore 1	Cognome del 1° Conduttore (prevedere dati composti separati da spazio, es.: "Da Zanche")
E	1° Conduttore 2	Nome del 1° Conduttore (prevedere dati composti separati da spazio, es.: "Gian Paolo")
F	1° Conduttore 3	Nazionalità del 1° Conduttore (3 lettere)
G	1° Conduttore 4	Priorità del 1° Conduttore
H	1° Conduttore 5	Over 60/Under 30: "O" oppure "U" se =VERO
I	2° Conduttore 1	Cognome del 2° Conduttore (prevedere dati composti separati da spazio, es.: "Da Zanche")
J	2° Conduttore 2	Nome del 2° Conduttore (prevedere dati composti separati da spazio, es.: "Gian Paolo")
K	2° Conduttore 3	Nazionalità del 2° Conduttore (3 lettere)
L	Equip. femminile	"F" se =VERO
M	Scuderia	Nome della Scuderia di appartenenza (se regolarmente iscritta)
N	Vettura 1	Marca della vettura
O	Vettura 2	Modello
P	Vettura 3	Raggruppamento (I°, II°, 3°, IV°)
Q	Vettura 4	Gruppo (1_3, 2, 4, N, A, B)
R	Vettura 5	Periodo FIA (E, F/G1, G2/H1, H2/I, J1, J2)
S	Vettura 6	Categoria FIA (soltanto x gare FIA)
T	Vettura 7	Cilindrata (Classe)
U	Trofeo 1	"TRZ" iscrizione a TRZ =VERO
V	Trofeo 2	"M" iscrizione a Trofeo Michelin =VERO
W	Trofeo 3	"MF" iscrizione a Memory Fornaca =VERO
Note		*Q: Dividere in un'altra colonna se J1 o J2 nel caso di Gruppi A, B, N*

c. La ricezione dei dati nel formato richiesto è obbligatoria, in quanto permetterà di agevolare e rendere più rapida e sicura la composizione delle Classifiche dei Campionati.

d. **Non saranno accettati dati non conformi a quanto richiesto dal FORMAT**

ALLEGATO 11 - Procedura di sicurezza in caso di Incidente

Quando un equipaggio mostra il cartello " SOS " rosso è OBBLIGATORIO fermarsi e prestare assistenza all' equipaggio che richiede aiuto; incombe sotto la vostra responsabilità prestare assistenza ai feriti e assicurarsi che i mezzi di soccorso intervengano il più presto possibile.

1. La prima vettura che arriva sul luogo dell'incidente deve fermarsi e informare la vettura successiva di tutti i dettagli;
2. Tale vettura arrivata per seconda sul luogo dell'incidente deve comunicare alla postazione radio immediatamente successiva:
    - numero di gara della vettura coinvolta nell' incidente;
    - se e quanti membri dell'equipaggio o degli spettatori sono feriti;
    - se un membro dell'equipaggio o uno spettatore sono immobilizzati dalla vettura;
    - luogo dell'incidente, riferendosi ai dati chilometrici del Road-Book;
    - tutte le informazioni vitali per impostare i soccorsi.
3. Le vetture che seguono devono fermarsi se il cartello rosso " SOS " è mostrato;
4. Tutti gli equipaggi che si fermano in Prova Speciale devono posizionare il triangolo rosso almeno 50 mt prima di dove è parcheggiata la vettura, anche se questa non occupa la strada;
5. Tutti gli equipaggi che si ritirano devono informare al più presto gli Organizzatori e consegnare la Tabella di Marcia.