

R.N.S. - NORMA SUPPLEMENTARE N.S. 16

Edizione 2013

REGOLAMENTAZIONE COMPETIZIONI DI VELOCITÀ CIRCUITO

PREMESSA

Le competizioni dovranno essere organizzate in conformità al Codice Sportivo Internazionale (Codice) e suoi allegati ed al Regolamento Nazionale Sportivo (RNS) e sue Norme Supplementari (NS).

Le caratteristiche generali e particolari delle competizioni saranno specificate nel regolamento particolare redatto e pubblicato conformemente al RNS. Le presenti norme prescrivono le condizioni alle quali devono rispondere le competizioni di velocità in circuito e salita ed alle quali deve uniformarsi il regolamento particolare.

N.B. Le competizioni valevoli per Campionati, Trofei e Coppe FIA devono rispondere alle prescrizioni dei relativi Regolamenti della FIA.

CAP. I NORME GENERALI

Art. 1 - DEFINIZIONE E CLASSIFICAZIONE

Le competizioni di velocità in circuito sono competizioni nelle quali la velocità costituisce il fattore determinante per la classifica, che si corrono su percorsi chiusi rispondenti alle vigenti disposizioni in materia. Le competizioni possono essere classificate internazionali, internazionali libere o nazionali ed eventualmente riservate nelle condizioni previste dall'Art. 16 e seguenti del R.N.S.

In ogni caso esse sono soggette al Codice e suoi allegati ed al R.N.S. e sue Norme Supplementari nonché agli altri regolamenti internazionali e nazionali che le riguardano e in particolare, se valide per campionati, trofei, o coppe della C.S.A.I., alla N.S. 1.

Art. 2 - ORGANIZZAZIONE

Per ogni manifestazione, l'organizzatore deve predisporre un Regolamento particolare che deve inviare alla CSAI - S/C Velocità in Circuito, per l'approvazione e il rilascio del permesso di organizzazione, entro i termini previsti dalla NS 7, Cap. IV.

Il regolamento particolare di gara dovrà essere utilizzando il regolamento particolare predisposto dalla FIA (gare valevoli o candidate FIA) e dalla CSAI (tutte le altre gare). I regolamenti particolari tipo dovranno essere richiesti alla Segreteria della Commissione Velocità in Circuito.

2.1 Assicurazioni

Quelle previste nella N.S. 3.

2.2 Ufficiali di Gara

Gli Ufficiali di Gara saranno designati in conformità al R.N.S. e alla N.S. 4. Per ogni manifestazione potrà essere prevista la presenza di un Addetto alle Relazioni con i Concorrenti con i compiti e le funzioni specificate di seguito:

a) Compiti principali

Fornire informazioni ai concorrenti e svolgere un ruolo di mediazione in ogni momento.

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

L'addetto alle relazioni con i concorrenti deve essere facilmente identificabile dai concorrenti. A tale fine è consigliabile che:

- 1) Egli indossi un contrassegno od una pettorina entrambi molto visibili
- 2) Egli sia presentato ai concorrenti nel corso dei briefing antegara
- 3) La foto sia pubblicata nel regolamento particolare di gara o in una circolare informativa e all'Albo di Gara.

b) Presenza durante la gara.

Sull'albo Ufficiale di Gara dovrà essere esposto un tabulato con l'indicazione dei luoghi ed orari di presenza dell'addetto alle relazioni con i concorrenti. In particolare sarà presente: alle verifiche sportive e tecniche; presso la segreteria della manifestazione; alla partenza della gara; in prossimità del parco chiuso all'arrivo.

c) Funzioni

- Rispondere a tutte le domande o questioni poste dai concorrenti il più dettagliatamente possibile;
 - Dare tutte le informazioni possibili in relazione al regolamento particolare di gara ed allo svolgimento della gara, fornire classifiche.
 - Evitare di trasmettere ai Commissari Sportivi tutte le richieste che possano trovare una soluzione soddisfacente (nell'ambito dei regolamenti) attraverso una semplice spiegazione, per esempio chiarimenti su contestazioni sui tempi con l'assistenza dei cronometristi.
- L'addetto alle relazioni con i concorrenti dovrà evitare di riferire qualsiasi notizia o prendere qualsiasi iniziativa che possa portare all'insorgere di reclami.

Art. 3 - CONCORRENTI E CONDUTTORI

3.1 Ammissione

Possono partecipare, in qualità di concorrenti e conduttori, i titolari di licenza C.S.A.I. valida per l'anno in corso, come specificato nella tabella pubblicata all'Art. 2. Cap. I, N.S. 3.

3.2 Equipaggiamento dei conduttori

Durante le prove e la gara è fatto obbligo ai conduttori di indossare l'abbigliamento di protezione e il casco omologati secondo le prescrizioni della NS. 8.

I conduttori dovranno inoltre avere allacciata la cintura di sicurezza conforme a quanto previsto dall'Allegato J al Codice ed accertare, al momento dell'ingresso in pista, che le sicure degli estintori siano aperte ed il manometro indichi l'efficienza degli stessi.

3.3 Comportamento dei conduttori

Durante le prove e la gara i conduttori dovranno attenersi scrupolosamente alle norme di comportamento dettate dal Codice (all. L Cap. IV) e dal R.N.S. (Art. 123 ter), in quanto applicabili, che si intendono qui integralmente trascritte.

In particolare:

- Il conduttore costretto a fermarsi lungo il percorso dovrà collocare la vettura sul margine della pista in modo che sia ben visibile tempestivamente ai sopraggiungenti.
- In curva la vettura deve essere collocata all'esterno e comunque al di fuori della normale traiettoria.
- In nessun altro caso, pena l'esclusione dalla gara, è consentito spingere la vettura lungo il percorso.
- È vietato in ogni caso, sotto pena di esclusione dalla gara, compiere con la vettura l'intero percorso o tratti di esso in senso opposto a quello stabilito.
- Il conduttore, per raggiungere a piedi il proprio box, dovrà percorrere il margine della pista fino al primo cancello di uscita.
- Ogni infrazione sul percorso sarà segnalata al Direttore di Gara e potrà portare, a giudizio dei Commissari Sportivi, all'esclusione del conduttore dalla gara.

3.4 Doping

L'uso di sostanze considerate "doping" è vietato.

Controlli in tal senso potranno essere effettuati sui conduttori secondo le prescrizioni del Regolamento C.S.A.I. sui controlli antidoping (N.S. 6).

Art. 4 - VETTURE

4.1 Carburante

I concorrenti sono tenuti ad impiegare, tanto durante le prove di qualificazione quanto durante la corsa, unicamente carburante del tipo prescritto dall'Allegato "J" al Codice.

Prelievi per le verifiche potranno essere effettuati in ogni momento della manifestazione.

L'uso di carburante diverso da quello stabilito comporterà la esclusione del concorrente dalla classifica.

4.2 Pubblicità sulle vetture

Su tutte le vetture di qualsiasi categoria, gruppo e formula partecipanti alle gare automobilistiche di qualsiasi specie è ammessa la pubblicità, intesa come qualsiasi scritta o disegno che riguardi un prodotto in commercio od un marchio di fabbrica notoriamente conosciuto, disciplinata dalle seguenti norme:

- a) la pubblicità potrà utilizzare tutta la parte della carrozzeria non riservata ai numeri di gara e/o quanto previsto dai rispettivi Regolamenti; comunque non dovrà in alcun modo disturbare la lettura e la chiarezza dei numeri di gara.
Fermo restando quanto sopra, su ogni vettura è ammessa la pubblicità di una o più Ditte, sempre che i prodotti reclamizzati non siano in concorrenza tra di loro e fatto salvo quanto previsto al successivo comma H).
- b) Non sono ammesse alle gare vetture aventi carrozzerie pubblicitarie e di conseguenza carovane a carattere pubblicitario.
- c) I Commissari Sportivi, in sede di verifiche, avranno la facoltà di non ammettere alla gara vetture con pubblicità palesemente immorale.
Essi dovranno inoltre accertare che la pubblicità corrisponda ai requisiti di cui agli articoli precedenti escludendo, a loro insindacabile giudizio, quella pubblicità che eventualmente ne fosse difforme.
- d) Il contratto di pubblicità non potrà in alcun modo interferire nei rapporti fra Concorrenti, Conduttori, Organizzatori od Ufficiali di Gara, essendo il tutto regolato dalle norme del Codice e del R.N.S..
- e) La C.S.A.I. è del tutto estranea ai rapporti tra il Concorrente e la Ditta concessionaria della pubblicità e pertanto non assume alcuna responsabilità, né per eventuali permessi delle Autorità competenti, né per tasse governative e comunali sulla pubblicità stessa, né di qualsiasi altro genere.
- f) Gli Sponsors dei Campionati C.S.A.I. hanno diritto agli spazi pubblicitari concordati con la C.S.A.I..
- g) Se un organizzatore vuole imporre una pubblicità, dovrà precisarlo sul regolamento particolare di gara e sulle domande di iscrizione.
- h) Un organizzatore non può imporre a un concorrente la pubblicità per un prodotto in diretta concorrenza con quello pubblicizzato dal concorrente stesso o dalla sua vettura.

4.3 Numeri di gara

Ad ogni vettura verrà assegnato, dal Comitato Organizzatore, un numero di gara. Nell'assegnarlo, il Comitato Organizzatore escluderà il numero con lo zero nelle decine intere (es.: 10, 20, 30, 40, ecc.) ed i numeri compresi nella decina del 60 (61, 62, 63, ecc.) o in quella del 70 (71, 72, 73, ecc.). Il numero di gara verrà messo a disposizione dei concorrenti, in triplice serie, all'atto delle verifiche sportive preliminari.

Il numero di gara dovrà essere applicato anteriormente sulla carrozzeria e su entrambi i lati della stessa prima delle verifiche tecniche preliminari e prima delle eventuali prove libere antegara.

Ogni cifra componente il numero, dovrà essere di colore nero su fondo bianco ed avere una larghezza d'asta di cm. 4 per un'altezza di cm. 23. In caso di presenza di Conduttori diversamente abili i numeri di gara dovranno essere di colore rosso.

Il Comitato Organizzatore darà le opportune disposizioni riguardo alla applicazione dei numeri stessi, applicazione che verrà comunque fatta sempre nello stesso punto o negli stessi punti della carrozzeria.

È vietata l'applicazione nella parte interna dei vetri delle vetture.

Art. 5 - ISCRIZIONI

5.1 Procedura

- Le domande di iscrizione firmate dal Concorrente titolare della relativa licenza, devono essere inviate all'organizzatore unitamente alla tassa di iscrizione prevista dal Regolamento particolare di gara nei limiti di quanto dispone la N.S. 2, Art. 3.
- Queste possono essere inviate, oltre che per Assicurata postale complete di relativa tassa, anche tramite telegramma o fax che ai sensi dell'Art. 43 comma 6 D.P.R. 445/2000 e successive modificazioni assume valore di originale.

In questi due casi, le tasse di iscrizione dovranno essere inviate entro la data della chiusura delle iscrizioni tramite bonifico bancario o vaglia postale.

- L'inosservanza dell'impegno assunto con l'invio della domanda di iscrizione, comporta per il Concorrente il deferimento alla CSAI per giudizio disciplinare da parte della stessa (Art. 70 bis RNS).
- È fatto obbligo al Concorrente che abbia inviato la domanda di iscrizione, anche se incompleta, di preavvisare l'organizzatore, prima delle verifiche ante-gara, della eventuale impossibilità di partecipare alla stessa.
- Se detta comunicazione perviene all'organizzatore prima del termine di chiusura delle iscrizioni, il concorrente avrà diritto al rimborso della tassa di iscrizione.
- Se la comunicazione perviene dopo tale termine, l'organizzatore avrà il diritto di trattenersi o pretendere la tassa di iscrizione.

- Sulla domanda di iscrizione, il Concorrente dovrà obbligatoriamente indicare il numero del Codice Fiscale al fine del pagamento degli eventuali premi in denaro.
- Le domande di iscrizione pervenute dopo la scadenza del termine di chiusura sono nulle.
- Qualsiasi iscrizione contenente una falsa dichiarazione è nulla; nel caso in cui il firmatario della stessa sia ritenuto colpevole di scorrettezza, l'organizzatore potrà deferirlo alla C.S.A.I. per l'adozione delle penalità previste dall'Art. 162 del R.N.S..
- L'organizzatore può rifiutare l'iscrizione di un concorrente o di un conduttore (Art. 74 RNS).

5.2 Obblighi del concorrente

Con l'iscrizione il concorrente:

- dichiara di conoscere, impegnandosi a rispettare ed a farle rispettare, le disposizioni del Codice e suoi Allegati, del R.N.S. e sue Norme Supplementari e del Regolamento Particolare;
- riconosce la C.S.A.I. quale unica giurisdizione competente, salvo il diritto di appello previsto dal Codice e dal R.N.S.; rinuncia, conseguentemente, ad adire arbitri o altra giurisdizione per fatti derivanti dall'organizzazione e dallo svolgimento della competizione;
- ritiene sollevati l'A.C.I. e la C.S.A.I., gli Organizzatori, tutti gli ufficiali di Gara nonché il proprietario o gestore del percorso da ogni responsabilità per danni subiti per colpa di terzi, da esso concorrente, suoi conduttori, passeggeri, dipendenti o beni.

5.3 Facoltà del concorrente

Il concorrente ha diritto di designare un conduttore titolare ed uno di riserva per ciascuna vettura iscritta; essi dovranno essere dichiarati nella scheda di iscrizione entro il termine di chiusura delle iscrizioni.

La sostituzione di un conduttore precedentemente designato potrà essere ammessa dai Commissari Sportivi, purché richiesta almeno due ore prima della partenza delle Prove Ufficiali e purché il conduttore subentrante abbia effettuato le verifiche sportive ante-gara. Da quel momento, il subentrante diventerà conduttore titolare e quello sostituito cesserà di esserlo e non potrà più rientrare in gara.

Art. 6 - SVOLGIMENTO DELLE GARE

6.1 Verifiche preliminari ante-gara

Si rinvia alla N.S. 9.

Al fine di ridurre i tempi di attesa, si raccomanda agli organizzatori di programmare le verifiche di in modo da avere un accesso continuo e graduale dei concorrenti, riservando, ad esempio, a ciascuna classe di vetture una specifica finestra temporale (programma di verifiche a scaglioni).

Ove possibile, compatibilmente con le esigenze organizzative, si potrà prevedere l'effettuazione delle verifiche anche al sabato mattina. È data facoltà ai Commissari Sportivi di procedere all'annullamento dei tempi conseguiti con vetture che dovessero risultare irregolari alle verifiche tecniche eseguite al termine dei turni di qualificazione, a meno che non ricorrano gli estremi della frode, per la quale è prevista la esclusione dalla gara.

6.2 Verifiche post-gara

Al termine della gara, tutte le vetture dovranno essere immediatamente condotte nell'apposito recinto (parco chiuso), predisposto dagli organizzatori secondo l'Art. 2.6.4 della N.S. 9, e messe a disposizione dei Commissari Sportivi.

All'interno del parco chiuso nessuna operazione è consentita sulle vetture e queste ultime potranno essere rimosse o ritirate soltanto su autorizzazione del Direttore di Gara, sentiti i Commissari Sportivi.

I Commissari Sportivi potranno disporre che vengano sottoposte a verifica tecnica una o più vetture, a loro insindacabile giudizio secondo quanto previsto dai regolamenti dei rispettivi campionati.

Queste vetture dovranno essere portate, a cura del concorrente, nel luogo che verrà designato durante le verifiche antegara e dovranno esservi lasciate fino al completamento delle verifiche che dovranno essere effettuate entro le 24 ore successive il termine della competizione.

I concorrenti che non rispettassero tale disposizione verranno esclusi dalla classifica e deferiti alla C.S.A.I. per i provvedimenti del caso.

Alle verifiche dovranno essere presenti il concorrente (o persona munita di sua delega scritta) ed i meccanici della vettura da verificare.

I concorrenti sono tenuti al rispetto di quanto prescritto dalla N.S. 9 "Verifiche nelle gare". In caso di smontaggio di parti componenti le vetture, vige la N.S. 9 Art. 4 "Tariffario spese verifica rimontaggio per vetture".

6.3 Segnalazioni

Durante le prove di qualificazione e la gara saranno usate le segnalazioni conformi alle disposizioni e prescrizioni dettate dall' Allegato "H" e "L" al Codice Internazionale (v. appendice alla NS 16).

I conduttori dovranno osservare le segnalazioni e tutte le disposizioni impartite dal Direttore di Gara.

Art. 7 - CLASSIFICHE E PREMI

7.1 Classifiche

Le classifiche sono redatte secondo le disposizioni del Cap. II della presente N.S. rispettivamente per le gare in circuito.

Sono considerate ufficiali, subordinatamente all'omologazione da parte della C.S.A.I., le classifiche sottoscritte dal Direttore di Gara ed esposte nell'Albo Ufficiale di Gara.

Le classifiche diventano definitive nei termini e nei modi previsti dall'Art. 67 bis RNS.

7.2 Premi

I premi in denaro previsti dal regolamento particolare della competizione, al netto delle ritenute fiscali previste dalle leggi vigenti, saranno liquidati direttamente dall'organizzatore ai concorrenti che ne avranno maturato il diritto.

La dotazione minima dei premi previsti dal Regolamento Particolare deve essere, in linea generale, interamente erogata.

La C.S.A.I. si riserva di non autorizzare altre gare a quegli Organizzatori che non ottemperino all'obbligo di corrispondere i premi in denaro previsti al termine della gara.

Il pagamento dei premi deve avvenire nel corso della premiazione, se prevista, o al termine della gara, su esplicita autorizzazione dei Commissari Sportivi. Non devono essere pagati soltanto i premi di quelle classi o formule la cui classifica è sospesa per ricorsi in appello.

I premi d'onore dovranno essere ritirati personalmente dagli aventi diritto, o da persona munita di delega scritta.

Art. 8 - RECLAMI E APPELLI

Sono disciplinati nei Capitoli XIII e XIV del R.N.S..

Art. 9 - CIRCOLARI INFORMATIVE E/O INTEGRATIVE

Gli organizzatori si riservano di fare conoscere a tutti gli iscritti, a mezzo di apposite circolari, eventuali variazioni o integrazioni del regolamento Particolare e del programma preventivamente approvate dalla C.S.A.I., nonché informazioni o chiarimenti per la loro migliore applicazione, a norma dell'Art. 66 del R.N.S..

Art. 10 - BUREAU DELLA CSAI

Premessa

Il Bureau permanente della C.S.A.I. è una commissione la cui fondamentale missione è mantenere l'equilibrio delle prestazioni tra le vetture partecipanti al Campionato e far in modo che tutte le partecipazioni di una vettura rispettino le regole del Campionato e non turbino l'equilibrio dello stesso.

Articolo 10.1 - Composizione del Bureau.

Il Bureau comprende 3 membri:

- Il Presidente del Bureau: Ing. Giuseppe D'Agostino;
- N° 2 Componenti: Ing. Ignazio Lunetta (settore meccanica), Ing. Enrico Alviano (settore elettronica).

Il Presidente e i membri sono designati dalla Giunta Sportiva ACI.

Il loro mandato è rinnovabile senza limitazioni.

Articolo 10.2 - Funzioni del Bureau

Il Bureau permanente della CSAI potrà:

10.2.1) Trattare di questioni riguardanti l'accettazione di vetture al Campionato;

10.2.2) Regolamentare su questioni riguardanti l'equilibrio delle prestazioni delle vetture partecipanti al Campionato;

10.2.3) Programmare eventuali sessioni private di test prima dell'inizio del Campionato e anche nel corso della stagione.

Articolo 10.3 - Procedura

Il Bureau potrà d'ufficio occuparsi di tutte le questioni che ricadono sotto la sua competenza ed agire con propria autonomia.

In questo contesto, potrà anche agire su richiesta di qualsiasi concorrente regolarmente iscritto al Campionato interessato, o di qualsiasi persona fisica o giuridica che voglia partecipare con un veicolo che corrisponda ai criteri fissati dal Regolamento Sportivo del Campionato.

Qualsiasi richiesta deve pervenire alla segreteria del Bureau, che si trova a Roma, tramite fax, e mail o posta.:

C.S.A.I.

Via Solferino 32 - 00185 Roma

Fax: +39 0644702225

E mail: marco_ferrari@csai.aci.it

I membri del Bureau hanno facoltà di richiedere al concorrente qualsiasi ulteriore informazione e una valutazione professionale se necessario il cui costo sarà a carico del concorrente.

Suddetti elementi devono pervenire alla segreteria entro i cinque giorni seguenti la data in cui il concorrente riceve la notifica della richiesta del Bureau.

Articolo 10.4 - Decisione

Le decisioni del Bureau sono prese all'unanimità dai suoi membri.

Ogni decisione deve essere riportata per conoscenza al Presidente della CSAI e al Segretario Generale. della CSAI.

Il Bureau dovrà motivare ogni sua decisione.

Le decisioni del Bureau interessano solo la stagione in corso del Campionato interessato.

Tutte le decisioni prese nel contesto delle funzioni definite nell'Art. 2 devono essere pubblicate sul sito della CSAI almeno sette giorni prima della Manifestazione che può essere condizionata da tale decisione (è sottinteso che la manifestazione inizia il giorno delle verifiche tecniche) e notificata al Presidente del Collegio dei Commissari e al Delegato Tecnico in carica durante tale Manifestazione.

Articolo 10.5 - Efficacia delle decisioni

Le decisioni del Bureau saranno considerate, a tutti gli effetti, parte integrante del regolamento del Campionato.

CAP. II

NORME PARTICOLARI PER LE COMPETIZIONI DI VELOCITÀ IN CIRCUITO

Art. 1 - PERCORSO, IMPIANTI E SERVIZI DI SICUREZZA

1.1. Le caratteristiche del tracciato, delle protezioni e degli impianti per lo svolgimento delle gare devono essere conformi alle disposizioni della FIA citate nella N.S. 8 - Art. 1.2 lettera h), la cui applicazione è definita dall'Art. 3 della stessa norma supplementare.

1.2. I requisiti dei servizi di sicurezza (organizzazione generale; sorveglianza della pista; segnalazioni; vettura staffetta; servizio medico; servizio antincendio; mezzi di pronto intervento) sono definiti dall'allegato H al Codice, citato nella N.S. 8 - Art. 1.2 lettera c).

1.3. La presenza di un mezzo di decarcerazione, con equipaggio, è obbligatoria in ogni manifestazione (vedi N.S. 8).

Tutti i team di decarcerazione che vorranno operare nel settore velocità in circuito, se non soggetti pubblici (Vigili del Fuoco, ecc.), dovranno essere titolari di specifica licenza rilasciata da ACI/CSAI.

1.4 La presenza di un mezzo di estricazione, con equipaggio, è obbligatoria in ogni manifestazione con la presenza di formule. Si raccomanda l'utilizzo negli eventi con altra tipologia di vettura.

Art. 2 - VETTURE AMMESSE

Alle gare in circuito sono ammesse le categorie di vetture indicate nell'atto di omologazione del circuito, il cui contenuto è riportato al paragrafo 7.3 della N.S. 8.

- A titolo esemplificativo, si elencano di seguito i gruppi e formule ammessi: Gr. N (Produzione), Gr. A (Turismo), Gr. B (Gran Turismo), Gr. GT1 - GT2 - GT3 - GT4 (Gran Turismo di Serie) Gr. SP (Superproduzione), Gr. CN (Sport - Produzione), Super 2000 (Vetture di produzione modificate), Gr. C (Sport), F. 3000, F. 3, conformi all'Allegato J al Codice;
- F. 1, conformi al Regolamento Tecnico del Campionato del Mondo di F. 1;
- Prototipi e Formule Nazionali: conformi ai rispettivi regolamenti tecnici nazionali, di cui alla N.S. 10;
- Trofei e Formule monomarca conformi ai rispettivi regolamenti tecnici approvati dalla C.S.A.I.;
- Autostoriche, conformi alla N.S. 14.
- Veicoli ad energie alternative, conformi alla N.S. 20.
- Gruppo E, Superstars, 24h Special, VTS, (Turismo di Serie), Racing Start conformi ai regolamenti vigenti;

N.B. - Nelle gare di Campionati F.I.A. le vetture ammesse sono definite dal Regolamento Tecnico di ciascun campionato.

Art. 3 - QUALIFICAZIONE E AMMISSIONE DELLE VETTURE**3.1 Prove ufficiali di qualificazione**

Tutti i conduttori, per essere ammessi alla gara, debbono prendere parte alle prove ufficiali di qualificazione che si svolgeranno sul percorso indicato sul regolamento particolare, secondo turni, date e orari indicati nello stesso o, se variati, comunicati in sede di verifiche sportive.

Gli Organizzatori prevederanno obbligatoriamente turni di prove ufficiali di qualificazione con le modalità previste dal rispettivo Regolamento Sportivo vigente.

Il tempo di qualificazione si acquisisce soltanto nell'ambito dei propri turni di prova. Eventuali prove al di fuori dei propri turni (ricognizione) non danno diritto al rilevamento dei tempi.

Ogni conduttore per essere ammesso alla gara deve compiere almeno un giro dell'intero percorso con la stessa vettura che condurrà in gara o secondo quanto previsto dai singoli Campionati.

I turni di prove stabiliti dall'Organizzatore potranno essere modificati dai Commissari Sportivi, previa tempestiva comunicazione a tutti gli iscritti mediante esposizione di circolare presso la Direzione di Gara.

Durante le prove ufficiali funzionerà un servizio di cronometraggio e verranno registrati i tempi sul giro ai fini dell'ammissione alla gara e dell'assegnazione dei posti di partenza.

Al termine del o dei turni di prove di qualificazione, tutte le vetture dovranno essere avviate al parco chiuso dove dovranno permanere almeno 30' salvo diversa disposizione prevista dai regolamenti particolari di gara.

Una vettura che si ferma lungo il percorso, durante le prove di qualificazione (o la gara), ed è aiutata a ripartire per motivi di sicurezza dagli Ufficiali di Gara può riprendere la prova (o la gara) suddetta.

3.2 Minimi di qualificazione

Le vetture ed i conduttori per essere ammessi alla gara dovranno aver compiuto un giro di qualificazione in un tempo non superiore alle percentuali (minimi di qualificazione) di cui alla N.S. 8, Art. 7.7.

Tuttavia, i Commissari Sportivi sentito il Direttore di Gara hanno la facoltà di ammettere alla partenza delle vetture che non abbiano realizzato i tempi di qualificazione previsti per ragioni indipendenti dalla volontà dei conduttori, a condizione però che queste vetture non ne eliminino altre già qualificate, che siano giudicate in grado di conseguire i minimi di qualificazione e che i conduttori rispondano alle condizioni di sicurezza (conoscenza del circuito, ecc.).

Le vetture così ammesse verranno schierate agli ultimi posti della griglia di partenza.

3.3 Ammissione alla partenza

L'ammissione alla partenza verrà stabilita come segue:

a) Competizioni in unica gara:

- l'ammissione delle vetture di ciascuna classe avverrà in base al tempo migliore realizzato durante le prove di qualificazione, proporzionalmente al numero delle vetture qualificate nel raggruppamento.

Per la ripartizione delle vetture qualificate nelle varie classi si procederà come segue:

$$\text{vetture ammesse} = \frac{A \times B}{C}$$

in cui:

A = numero totale delle vetture ammesse alla partenza;

B = numero delle vetture che hanno effettuato le prove di qualificazione,

C = numero delle vetture qualificate nelle prove.

Esempio: numero delle vetture ammesse alla partenza: 30;

numero totale delle vetture qualificate: 54.

Ripartizione delle vetture qualificate in ciascuna classe, come segue:

1^a classe = 14

2^a classe = 18

3^a classe = 22

il calcolo verrà fatto come segue:

$$\text{- per la prima classe} \quad \frac{30 \times 14}{54} = 7,7 \text{ vetture}$$

$$\text{- per la seconda classe} \quad \frac{30 \times 18}{54} = 10 \text{ vetture}$$

$$\text{- per la terza classe} \quad \frac{30 \times 22}{54} = 12,2 \text{ vetture}$$

Saranno pertanto ammesse:

- alla prima classe: 8 vetture
- alla seconda classe: 10 vetture
- alla terza classe: 12 vetture.

Qualora l'Organizzatore intenda accettare un numero di iscrizioni inferiore a quello delle vetture ammesse alla partenza, dovrà prevedere l'ammissione di tutti i Gruppi, curando che tutte le classi possano essere costituite in maniera equilibrata.

Se il numero dei qualificati supera del 20% il numero massimo di vetture ammesse in pista, la gara verrà effettuata con il sistema delle batterie e finale definito nel comma b) seguente.

Delle relative decisioni sarà data notizia ufficiale a tutti gli iscritti entro un'ora dal termine delle prove di qualificazione mediante esposizione di circolare presso la direzione di gara.

b) Competizioni articolate in batterie e finale:

- l'ammissione dei piloti alle batterie avverrà in base ai migliori tempi realizzati da ciascun pilota su un giro durante le prove ufficiali di qualificazione. Nel caso in cui 2 o più vetture abbiano realizzato dei tempi di qualificazione identici, la priorità sarà data a quella che nell'ambito del proprio turno l'avrà realizzata per prima.

La suddivisione dei conduttori nelle batterie avviene in base ai tempi fatti registrare nelle prove ufficiali di qualificazione; ad esempio:

- nel caso di due batterie i tempi occupanti posizioni dispari nella graduatoria (1, 3, 5 ecc.) vengono assegnati alla prima batteria, quelli occupanti posizioni pari (2, 4, 6, ecc.) alla seconda;
- nel caso di tre batterie il miglior tempo è assegnato alla prima batteria, il secondo tempo alla seconda batteria, il terzo tempo alla terza batteria, il quarto tempo alla prima, e così via;
- nel caso di quattro batterie il miglior tempo è assegnato alla prima batteria, il secondo tempo alla seconda batteria, il terzo tempo alla terza batteria, il quarto tempo alla quarta batteria, il quinto tempo alla prima e così via.

Alla fine saranno ammessi, esclusivamente con la stessa vettura con la quale hanno partecipato alla batteria, i conduttori che, nell'ordine di arrivo di ciascuna batteria, indipendentemente dal numero di giri effettuati, saranno compresi entro il numero di posti che risulterà dall'applicazione della seguente formula:

$$\frac{N}{S} = F$$

dove:

N indica il numero massimo di vetture ammesse sul circuito (v. Art. 5);

S indica il numero di batterie svolte;

F indica il numero di vetture che nella graduatoria di arrivo di ciascuna batteria acquisiranno il diritto di partecipazione alla finale.

Nel caso che N e S non fossero esattamente divisibili, per il raggiungimento del numero massimo di vetture ammesse sarà preso in considerazione, a parità di posto nell'ordine di arrivo della batteria, la vettura che avrà compiuto il maggior numero di giri; a parità di giri verrà data la precedenza al miglior tempo.

Per quanto riguarda la ripartizione delle vetture qualificate delle varie classi nella finale, si applica il criterio indicato nel comma a) precedente.

Art. 4 - BRIEFING

Il Briefing si terrà nel luogo e nell'ora indicata nel programma. Tutti i conduttori dovranno obbligatoriamente essere presenti. I conduttori che si schierassero sulla griglia di partenza senza essere stati presenti al briefing o che la loro presenza non sia comprovata dalla firma sull'apposito verbale saranno passibili di un'ammenda pari a Euro 260,00.

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

Art. 5 - NUMERO MASSIMO DI VETTURE AMMESSE ALLA PARTENZA

Il numero massimo di vetture ammesse contemporaneamente sul percorso durante la gara è quello indicata dalla N.S. 8 Art. 7.5.

Durante i turni delle prove di qualificazione, esso potrà, tenuto conto che non tutti gli ammessi ai singoli turni provano contemporaneamente, essere aumentato del 30% rispetto al numero di vetture ammesse durante la gara.

Nel caso di applicazione della normativa F.I.A. (All. O al Codice Sportivo Internazionale Supplemento n. 2) il valore preindicato deve intendersi ridotto al 20%.

Art. 6 - PARTENZA

6.1 Griglia di partenza

Alla griglia di partenza parteciperanno le vetture ammesse secondo il par. 3.3 nel numero massimo stabilito dalla N.S. 8 Art. 7.5 disposte secondo quanto previsto alla N.S. 8, Art. 7.8.

Per le gare di Campionati, Trofei e Coppe CSAI o FIA, va adottata la disposizione eventualmente prescritta dai rispettivi Regolamenti Nazionali (N.S. 1) o Internazionali (Annuario Sportivo FIA).

La posizione più avanzata sullo schieramento di partenza sarà considerata "pole position" e dovrà essere accettata come tale dal conduttore che avrà realizzato il miglior tempo durante le prove ufficiali di qualificazione (o abbia vinto la sua batteria col miglior tempo); se due o più piloti hanno realizzato il miglior tempo, la precedenza verrà data a chi l'ha cronologicamente ottenuto per primo.

Le vetture degli altri conduttori saranno disposte sulla griglia di partenza nell'ordine della graduatoria dei tempi.

I Concorrenti che si trovassero nell'impossibilità di prendere il via dovranno comunicarlo al Direttore di Gara. In questo caso il loro posto in griglia verrà occupato dal concorrente immediatamente successivo secondo l'ordine della graduatoria dei tempi e così via sino al completamento della griglia.

La griglia di partenza potrà essere modificata fino a 60' prima della partenza della relativa gara, dopo tale termine il posto di ogni conduttore che si trova nell'impossibilità di prendere il via sarà lasciato libero, mentre gli altri conduttori manterranno la posizione d'origine sulla griglia.

In caso di competizioni articolate in 2 batterie e finale, lo schieramento della finale sulla griglia di partenza si farà come segue:

- fino a concorrenza del numero di vetture ammesse alla partenza, le 2 batterie saranno schierate sulla griglia in due corsie;
- la "pole position" verrà attribuita al conduttore che ha vinto la sua batteria col miglior tempo; la batteria alla quale appartiene questo conduttore sarà schierata sulla griglia dietro di lui secondo l'ordine di arrivo;
- l'altra batteria occuperà la seconda corsia.

Nel caso di più di 2 batterie la griglia di partenza sarà predisposta secondo la graduatoria dei tempi, indipendentemente dalla batteria nella quale sono state realizzate.

Se durante le prove cronometrate, a causa di mutate condizioni atmosferiche o per altri motivi, venga registrata tra la media dei cinque migliori tempi di una sessione di prove e la media dei cinque migliori tempi dell'altra sessione uno scarto superiore all'1% per ammissione allo schieramento di partenza non si terrà conto dei tempi assoluti bensì dei tempi conseguiti in ciascun turno di prove.

La percentuale di qualificazione sarà naturalmente riferita ai tempi conseguiti nell'ambito di ciascun turno di prova e lo schieramento avverrà con le modalità seguenti:

- Se il numero dei verificati, in rapporto alla capienza della pista avrà consentito la suddivisione in due soli raggruppamenti (pari e dispari) la pole-position verrà assegnata al conduttore che avrà conseguito il miglior tempo ed i conduttori del suo raggruppamento verranno schierati sulla griglia dietro di lui secondo l'ordine dei rispettivi tempi.
- Se il numero dei verificati avrà richiesto la suddivisione in più di due raggruppamenti, la pole position verrà assegnata al conduttore che avrà conseguito il miglior tempo, poi verranno schierati nell'ordine i conduttori che avranno ottenuto i migliori tempi nei rispettivi raggruppamenti e così di seguito per i secondi, i terzi etc.

6.2 Partenza da fermo

La partenza da fermo sarà data mediante segnali luminosi.

La messa in moto dei motori dovrà avvenire esclusivamente mediante il dispositivo elettrico di bordo: è vietato nel modo più assoluto la messa in moto a spinta.

Ove fosse previsto, è consentito l'uso di una sorgente supplementare collegata provvisoriamente a una presa di corrente adeguata fissata sulla vettura.

Le operazioni che precedono immediatamente il via si svolgeranno come segue:

- **15' (quindici minuti)** prima dell'ora annunciata per la partenza, le vetture lasceranno la zona dei box ed effettueranno un giro del circuito, schiereranno le loro vetture sulla griglia al posto loro assegnato e spegneranno il motore; da questo momento fino all'esposizione del pannello 5' si può operare sulla vettura;
- **10' (dieci minuti)** prima dell'ora annunciata per la partenza, l'uscita dei box verrà chiusa; qualsiasi vettura che si trovasse ancora nell'area dei box potrà prendere il via solo dopo il passaggio di tutto il gruppo davanti all'uscita dei box durante il primo giro di corsa; la chiusura dell'uscita dell'area dei box verrà segnalata a mezzo di un segnale sonoro dato con un preavviso di 2';
- l'avvicinarsi della partenza sarà annunciato a mezzo dei seguenti pannelli accompagnati da un segnale acustico:

Pannello 5': inizia il conto alla rovescia; con l'esposizione del pannello l'accesso alla griglia di partenza sarà chiuso, qualsiasi vettura che non avrà occupato in quel momento il posto che le è stato riservato sulla griglia, partirà dal retro della griglia; non si può più operare sulla vettura;

Pannello 3': tutte le persone, esclusi i piloti, gli ufficiali di gara ed i componenti delle squadre che azionano la fonte di energia esterna, dovranno sgombrare la pista.

Pannello 1': i motori verranno avviati mediante l'avviamento di bordo della vettura; se necessario con ausilio di una fonte di energia esterna; totale sgombero della griglia.

Pannello 30'': dopo la presentazione di questo pannello verrà spiegata una bandiera verde davanti alla griglia per indicare che le vetture devono procedere ed iniziare un giro completo del circuito, mantenendo le rispettive posizioni nella formazione; il pilota partito in "pole position", regolerà l'andatura del gruppo.

Durante questo giro è vietato superare un'altra vettura. Ogni pilota che si trovi nell'impossibilità di avviare la propria vettura lo segnalerà immediatamente alzando il braccio; appena tutte le altre vetture avranno lasciato la griglia, i meccanici, sotto la diretta sorveglianza degli Ufficiali di Gara, dovranno spingere la vettura ai box.

Qualora nel corso di questa operazione la vettura dovesse essere in grado di riavviarsi, il pilota potrà riprendere il proprio giro di formazione, qualora raggiungesse la formazione principale, egli si terrà in ultima posizione senza sorpassare alcuna vettura. Conseguentemente al termine del giro di formazione il pilota si schiererà in ultima posizione.

Se un conduttore ha difficoltà nel lasciare la propria posizione in griglia di partenza all'esposizione della bandiera verde per l'inizio del giro di schieramento, potrà riprendere la propria posizione in griglia, prima della partenza della gara, se non viene superato da tutte le vetture partite per il giro di formazione.

In caso contrario, se tutte le vetture in griglia superano la vettura in difficoltà all'esposizione della bandiera verde per il giro di formazione, il conduttore attardato non potrà riprendere la propria posizione di griglia e dovrà schierarsi in ultima posizione.

Nel caso una vettura non riuscisse a partire ed i meccanici e/o gli ufficiali addetti non fossero in grado di spingerla, dovrà intervenire un mezzo di soccorso che, sollevatala porterà la stessa al box. In tal caso la vettura potrà, una volta riparata, ripartire dalla corsia box, a corsa iniziata.

Compiuto il giro di formazione le vetture si fermeranno al loro posto di partenza con il motore avviato, secondo lo schieramento iniziale.

Al termine del giro di formazione, qualora una vettura abbia dei problemi per la partenza, il conduttore dovrà immediatamente segnalarlo (alzando un braccio); in questo caso l'addetto alla partenza della corrispondente fila agiterà immediatamente una bandiera gialla. Il Direttore di Gara potrà decidere di ritardare la partenza: accenderà le luci gialle di annullamento della partenza e mostrerà il cartello "extra formation lap". Ai conduttori verrà mostrata la bandiera verde e questi dovranno effettuare un nuovo giro di formazione; appena tutte le altre vetture avranno lasciato la griglia, i meccanici, sotto la diretta sorveglianza degli Ufficiali di Gara, dovranno spingere la vettura impossibilitata a partire ai box. Nel caso di utilizzo dell'"extra formation lap" la gara sarà ridotta di un giro o, in caso di gare di durata, di due minuti.

In corrispondenza di ogni fila della griglia (par. 6.1) si troverà un addetto alla partenza che innalzerà un cartello numerato e che lo abbasserà quando tutte le vetture della fila saranno ferme: alla fine dello schieramento un ufficiale di Gara, quando anche l'ultima vettura dello schieramento si sarà fermata, innalzerà una bandiera verde.

Il Direttore di Gara e/o di prova mostrerà un pannello "5 secondi" e 5 secondi più tardi accenderà la luce rossa del semaforo.

Il segnale di partenza si avrà con lo spegnimento della luce rossa.

Di solito il tempo che intercorre tra l'accensione del semaforo rosso ed il suo spegnimento, sarà normalmente tra 0,2 e 3 secondi.

Gli addetti alla partenza (uno per ogni fila dello schieramento) segnaleranno eventuali partenze anticipate. Le loro decisioni sono inoppugnabili. I nominativi degli addetti alla partenza saranno comunicati con apposita circolare informativa.

Ogni falsa partenza, o comportamento difforme da quanto prescritto, segnalata dagli addetti alla partenza incaricati, sarà penalizzata con un "Drive Through". Per le procedure da seguire per il "Drive Through" vedere il seguente Art. 6.4.

Ogni vettura che non sarà in grado di avviarsi, sarà spinta ai box o a un altro luogo prestabilito dagli Ufficiali di Gara fino a quando le vetture avranno preso il via; potrà riprendere la corsa quando le riparazioni necessarie saranno state effettuate. Qualora nel corso di questa operazione la vettura dovesse essere in grado di riavviarsi, il pilota potrà riprendere normalmente la propria gara.

Tale procedura è da intendersi dopo la partenza della gara (spegnimento del semaforo rosso).

Al fine di ridurre i tempi della procedura di partenza delle vetture, laddove esiste uno spazio idoneo, esterno alla pista è consentito prevedere un preallineamento delle vetture ammesse alla partenza. Detto preallineamento dovrà obbligatoriamente essere completato nei dieci minuti antecedenti la partenza preannunciata la gara. In questo tempo si potrà operare sulle vetture fino al loro ingresso in pista preannunciato da un pannello indicante -5. Quelle vetture, qualora all'esposizione del cartello, che si trovassero fuori di detto spazio potranno prendere il via solo dalla corsia box dopo il passaggio di tutto il gruppo durante il primo giro. Una volta entrate in pista e formato lo schieramento, la procedura di partenza proseguirà con l'esposizione dei cartelli 3'; 1'; 30'.

Partenza ritardata

Se, nel corso della procedura di partenza, la pista diviene improvvisamente inutilizzabile, un cartello "PARTENZA RITARDATA" sarà presentato sulla linea di partenza e ne sarà data comunicazione ai concorrenti.

Non appena le condizioni lo permettono, la procedura di partenza sarà ripresa iniziando con la presentazione del cartello "5 MINUTI".

I concorrenti saranno informati di queste disposizioni.

6.3 Partenza "lanciata"

Lo schieramento sarà stabilito come previsto dall'Art. 6.1.

La partenza lanciata sarà data mediante segnali luminosi.

Le operazioni che precedono immediatamente il via si svolgeranno come segue:

- **15' (quindici minuti)** prima dell'ora annunciata per la partenza, le vetture lasceranno la zona dei box ed effettueranno un giro del circuito, schiereranno le loro vetture sulla griglia al posto loro assegnato e spegneranno il motore; da questo momento fino all'esposizione del pannello 5' si può operare sulla vettura;
- **10' (dieci minuti)** prima dell'ora annunciata per la partenza, l'uscita dei box verrà chiusa; qualsiasi vettura che si trovasse ancora nell'area dei box potrà prendere il via solo dopo il passaggio di tutto il gruppo davanti all'uscita dei box durante il primo giro di corsa; la chiusura dell'uscita dell'area dei box verrà segnalata a mezzo di un segnale sonoro dato con un preavviso di 2';
- l'avvicinarsi della partenza sarà annunciato a mezzo dei seguenti pannelli accompagnati da un segnale acustico:

Pannello 5': inizia il conto alla rovescia; con l'esposizione del pannello l'accesso alla griglia di partenza sarà chiuso, qualsiasi vettura che non avrà occupato in quel momento il posto che le è stato riservato sulla griglia, partirà dal retro della griglia; non si può più operare sulla vettura;

Pannello 3': tutte le persone, esclusi i piloti, gli ufficiali di gara ed i componenti delle squadre che azionano la fonte di energia esterna, dovranno sgombrare la pista.

Pannello 1': i motori verranno avviati mediante l'avviamento di bordo della vettura; se necessario con ausilio di fonte di energia esterna; totale sgombero della griglia.

Pannello 30'': dopo la presentazione di questo pannello verrà spiegata una bandiera verde davanti alla griglia per indicare che le vetture devono procedere ed iniziare un giro completo del circuito, mantenendo le rispettive posizioni nella formazione; il pilota che occupa la "pole-position" dovrà uniformare la propria andatura a quella tenuta dalla "Safety Car" (vettura pilota) mantenendo da questa una distanza non superiore ai venti metri.

Durante questo giro è vietato superare un'altra vettura.

- Ogni pilota che si trovi nell'impossibilità di avviare la propria vettura lo segnalerà immediatamente alzando il braccio, appena tutte le altre vetture avranno lasciato la griglia, i meccanici, sotto la diretta sorveglianza degli Ufficiali di Gara, dovranno spingere la vettura ai box.
- Qualora nel corso di questa operazione la vettura dovesse essere in grado di riavviarsi, il pilota potrà riprendere il proprio giro di formazione e, qualora raggiungesse la formazione principale, egli si terrà in ultima posizione senza sorpassare alcuna vettura.
- Se un conduttore ha difficoltà nel lasciare la propria posizione in griglia di partenza all'esposizione della bandiera verde per l'inizio del giro di schieramento, potrà riprendere la propria posizione in griglia, prima della partenza della gara, se non viene superato da tutte le vetture partite per il giro di formazione.
- In caso contrario, se tutte le vetture in griglia superano la vettura in difficoltà all'esposizione della bandiera verde per il giro di formazione, il conduttore attardato non potrà riprendere la propria posizione di griglia e dovrà schierarsi in ultima posizione.
- Nel caso una vettura non riuscisse a partire ed i meccanici e/o gli ufficiali addetti non fossero in grado di spingerla, dovrà intervenire un mezzo di soccorso che, sollevata la porterà alla stessa al box.
In tal caso la vettura potrà, una volta riparata, ripartire dalla corsia box, a corsa iniziata.

Durante il giro di formazione tutti i conduttori dovranno mantenere la posizione di griglia, in merito alla distanza tra la propria vettura e quella del conduttore che lo precede, il Direttore di Gara fornirà precise istruzioni in occasione del briefing antegara; è vietato in ogni caso il sorpasso. Allorché la vettura pilota (Pace-Car) si ritirerà, la vettura in "pole-position" deve continuare a mantenere la stessa velocità, senza accelerazioni o decelerazioni, fino al momento in cui verrà data la partenza a mezzo di segnali luminosi e con la seguente procedura:

- All'ingresso delle vetture, allineate secondo la procedura di cui sopra, sul rettilineo di partenza, il semaforo sarà rosso e tutti i conduttori continueranno a tenere la stessa andatura; se l'allineamento è valido lo starter azionerà la luce verde per dare la partenza della gara.

Le vetture potranno iniziare le operazioni di sorpasso solo ed esclusivamente al momento dell'accensione della luce verde; sino a quel momento dovranno obbligatoriamente mantenere la loro posizione.

In caso di falsa partenza le luci rosse resteranno accese e la procedura di partenza riprenderà con il giro di formazione, in cui varranno le stesse norme di cui sopra; non essendovi più la Safety Car il pilota in pole-position sarà responsabile dell'andatura che dovrà comunque essere uniformata alle norme già previste per l'andatura regolata dalla Safety Car.

In caso di falsa partenza il cronometraggio inizierà comunque al termine del primo giro di formazione.

Gli addetti alla partenza (uno per ogni fila dello schieramento) segnaleranno eventuali partenze anticipate. Le loro decisioni sono inoppugnabili.

Ogni falsa partenza, o comportamento difforme da quanto prescritto, segnalata dagli addetti alla partenza incaricati, sarà penalizzata con un "Drive Through". Per le procedure da seguire per il "Drive Through" vedere il seguente Art. 6.4.

I nominativi degli addetti alla partenza saranno comunicati con apposita circolare informativa.

Al fine di ridurre i tempi della procedura di partenza delle vetture, laddove esiste uno spazio idoneo, esterno alla pista è consentito prevedere un preallineamento delle vetture ammesse alla partenza. Detto preallineamento dovrà obbligatoriamente essere completato nei dieci minuti antecedenti la partenza preannunciata la gara. In questo tempo si potrà operare sulle vetture fino al loro ingresso in pista preannunciato da un pannello indicante -5. Quelle vetture, qualora all'esposizione del cartello, che si trovassero fuori di detto spazio potranno prendere il via solo dalla corsia box dopo il passaggio di tutto il gruppo durante il primo giro. Una volta entrate in pista e formato lo schieramento, la procedura di partenza proseguirà con l'esposizione dei cartelli 3'; 1'; 30'.

Partenza ritardata

Se, nel caso della procedura di partenza, la pista diviene improvvisamente inutilizzabile, un cartello "Partenza ritardata" sarà presentato sulla linea di partenza e ne sarà data comunicazione ai concorrenti.

Non appena le condizioni lo permetteranno, la procedura di partenza sarà ripresa iniziando con la presentazione del cartello "5 Minuti".

I concorrenti saranno informati di queste disposizioni.

6.4 Penalità in tempo, "Stop and Go", "Drive Through" e retrocessione in griglia

Nelle gare di Velocità in Circuito, il Collegio dei Commissari Sportivi potrà applicare le penalità riportate nel R.N.S. - Cap. XII - Sanzioni Disciplinari - Art. 165, che si intendono qui integralmente trascritte.

6.5 Safety Cars (vetture di sicurezza)

- a) La vettura deve essere identificata "SAFETY CAR" lateralmente e sul posteriore, con lettere di dimensioni simili a quelle dei numeri di gara. Sul tetto deve avere tre girofari lampeggianti, ciascuno dei quali alimentato da un diverso circuito elettrico. Sarà guidata da un Pilota pratico di circuiti. Avrà a bordo un Osservatore in grado di riconoscere tutte le vetture in competizione e che sarà in contatto radio permanente con la Direzione Gara.
- b) La Safety Car può essere resa operativa su decisione dei Direttore di Gara, per neutralizzare una gara. Sarà usata solo se concorrenti ed ufficiali si trovino in una situazione di immediato pericolo fisico, ma quando le circostanze non siano tali da rendere necessario l'arresto della gara.
- c) Quando, durante la gara, sarà ordinato di impiegare la Safety Car, tutte le postazioni d'osservazione esporranno bandiere gialle agitate ed un cartello "SC" che saranno mantenuti sino a quando non sia concluso l'intervento in pista della Safety Car.
- d) Durante la gara, la Safety Car con i girofari accesi partirà dalla corsia dei box ed entrerà in pista indipendentemente da dove si trovi il leader della gara.
- e) Tutte le vetture in competizione si accoderanno in fila dietro la Safety Car ad una distanza non superiore alla lunghezza di 5 vetture. Sono assolutamente vietati tutti i sorpassi (eccetto quanto riportato nel punto n) sotto indicato), a meno che una vettura non sia invitata a farlo dalla Safety Car.
- f) Quando il Direttore di gara lo ordinerà, l'Osservatore a bordo della Safety Car utilizzerà una luce verde per segnalare a qualsiasi vettura tra la Safety Car ed il leader della gara, che può passare. Queste vetture continueranno a velocità ridotta e senza sorpassare sino a quando raggiungeranno la fila di vetture dietro la Safety Car.
- g) La Safety Car sarà usata almeno fino a quando la vettura in testa le si troverà dietro, con al seguito tutte le restanti vetture allineate dietro la vettura di testa (o, quando c'è più di una Safety Car, tutte le vetture nel settore di questa Safety Car). Una volta dietro la Safety Car, la vettura di testa alla gara (o il leader di quel settore) dovrà restare ad una distanza inferiore alla lunghezza di 5 vetture dalla Safety Car e tutte le restanti vetture devono mantenere la formazione più serrata possibile.
- h) Mentre viene impiegata la Safety Car, le vetture in competizione potranno fermarsi al proprio box, ma potranno rientrare in pista solo quando la luce verde all'uscita della corsia box sarà stata accesa. Essa sarà accesa permanentemente, tranne quando la Safety Car e la fila delle vetture che la seguono passeranno o staranno per passare davanti all'uscita dei box. Una macchina che rientri sulla pista deve procedere a velocità ridotta sino a quando raggiunga la fine della fila di vetture che si trovano dietro la Safety Car.
- i) Quando il Direttore di Gara richiama la Safety Car, i suoi girofari verranno spenti per indicare ai piloti che alla fine di quel giro rientrerà ai box. A questo punto la vettura che si trova in linea dietro la Safety Car regolerà l'andatura e se necessario aumenterà la distanza delle 5 vetture.
- l) Quando la Safety Car rientra ai box, alle postazioni verranno ritirate le bandiere ed i cartelli "SC" e verranno sventolate per un giro le bandiere verdi. Quando la Safety Car avrà lasciato la pista e le vetture si staranno avvicinando alla Linea di partenza verranno accese le luci verdi e una bandiera verrà agitata. I sorpassi restano fermamente vietati sino a quando le vetture passino davanti al semaforo verde sulla Linea di partenza, a meno che una vettura non rallenti per un ovvio problema.
- m) Ciascun giro compiuto mentre è impiegata la Safety Car, sarà conteggiato come giro di gara.
- n) In circostanze eccezionali la gara può essere iniziata dietro la Safety Car. In questo caso, i suoi girofari gialli verranno accesi in qualsiasi momento prima del segnale "1 minuto". Per i Piloti questo è il segnale che la gara inizierà dietro la Safety Car. Quando si accenderanno le luci verdi, la Safety Car lascerà la griglia con tutte le vetture al seguito nel loro ordine di griglia, ad una distanza inferiore alla lunghezza di 5 vetture. Non ci sarà giro di formazione e la gara comincerà quando la vettura in testa passa la Linea di partenza per la prima volta. Soltanto durante il primo giro è consentito il sorpasso se una vettura è ritardata quando sta per lasciare la sua posizione di griglia e le vetture che le stanno dietro non possono evitare di passarla senza ritardare ulteriormente il resto del gruppo. In questo caso, i piloti possono sorpassare solo per ristabilire l'ordine originale di partenza. Qualsiasi pilota che viene ritardato nel lasciare la griglia non può sorpassare un'altra vettura in movimento se egli era fermo dopo che le vetture restanti avevano oltrepassato la Linea di partenza e deve prendere posizione alla fine della fila di vetture che sono dietro la Safety Car. Se questo succede a più di un pilota, essi devono prendere posizione alla fine del gruppo nell'ordine in cui hanno lasciato la griglia. Una penalità in tempo sarà inflitta a qualsiasi pilota che, ad opinione dei Commissari Sportivi, abbia sorpassato senza necessità un'altra vettura nel corso del primo giro.
- o) Sarà impiegata una sola Safety Car per volta, fatta eccezione per circuiti di lunghezza superiore ai 7 Km. dove possono essere autorizzate altre Safety Cars, posizionate lungo il circuito in punti equi-distanti. Se è autorizzata più di una Safety Car, verrà rispettato quanto evidenziato, così come le seguenti condizioni:
- Tutti i Piloti devono essere informati del punto di partenza di ciascuno Safety Car;
 - Quando le Safety Cars lasciano il circuito, nei loro rispettivi punti di partenza saranno accese le luci verdi. Tutte le prestazioni di osservazione esporranno allora una bandiera verde. Il sorpasso rimane fermamente vietato sino a quando le vetture in gara passano davanti alla luce verde al successivo punto di partenza della Safety Car. Le bandiere verdi saranno ritirate dopo un giro.

6.6 Procedura da seguire in caso di pioggia

Se le condizioni atmosferiche al momento del via sono incerte, la gara sarà dichiarata gara da tempo umido ed un cartello "Wet Race" (corsa con tempo umido) sarà esposto sulla linea di partenza durante i primi 5 giri. Ai conduttori sarà permesso l'utilizzo degli pneumatici rain.

La corsa in questo caso non verrà interrotta in caso di pioggia "normale" (vedi qui di seguito).

Se improvvisamente si mettesse a piovere mentre le vetture effettuano il giro di ricognizione che precede immediatamente il via, un cartellone "PARTENZA RITARDATA, START DELAYED" sarà esposto sulla linea di partenza e la procedura del via ripresa al punto "10 minuti", e cioè al termine d'accesso alla griglia. Se però la quantità d'acqua sulla pista fosse tale da non poter essere utilizzata in condizioni di sicurezza, anche con pneumatici da pioggia, il Direttore di gara potrà differire la partenza fino al momento in cui le condizioni saranno migliorate.

Se la corsa inizia su pista asciutta e la pioggia si mette a cadere in proporzioni normali, avendo come conseguenza un aumento del 20% del tempo della vettura di testa, spetterà al Direttore di gara, decidere se sia il caso o meno di interrompere la gara.

Se il volume dell'acqua fosse tale che la pista ne sia allagata in diversi punti della pista al punto che la competizione diventi impossibile con qualsiasi pneumatico, il Direttore di gara interromperà immediatamente la corsa.

La procedura preliminare ed una nuova partenza sarà iniziata a partire dal "15 minuti" e questo non appena le condizioni atmosferiche lo permetteranno.

La gara sarà considerata come disputata in due "manches" e la classifica sarà stabilita sommando i tempi ottenuti in queste due manches; la classifica della prima manche (parte della gara già disputata) sarà quella stabilita al termine del penultimo giro precedente l'interruzione della corsa: questa classifica dovrà essere comunicata ai concorrenti prima della partenza della seconda parte e determinerà la griglia di partenza della seconda manche.

6.7 Interruzione di una gara e nuova partenza

Se fosse necessario interrompere la gara a causa di incidente o delle condizioni atmosferiche, verrà agitata una bandiera rossa sulla linea di arrivo e delle bandiere rosse ad ogni postazione dei Commissari di Percorso. La decisione di interrompere la gara spetta al Direttore di Prova e/o al Direttore di gara. Non appena queste bandiere verranno mostrate, tutte le vetture cesseranno di disputare la gara, rallenteranno e ad andatura ridotta si porteranno, a seconda delle disposizioni del Direttore di gara, sulla griglia di partenza nella posizione originariamente assegnata e in regime di parco chiuso, oppure al loro box, tenendo presente che:

- la pista rischia di essere interamente ostruita;
- veicoli di soccorso possono rendere difficile la circolazione;
- la classifica è quella stabilita al termine del giro precedente.

Nel caso di interruzione della corsa, il Direttore di gara si uniformerà alle norme seguenti per dare una nuova eventuale partenza.

A. Se la bandiera rossa viene mostrata alla vettura di testa, prima che questa abbia superato la linea di arrivo al termine del suo secondo giro di gara, potranno verificarsi le seguenti situazioni:

A.1) GARA INTERROTTA A SEGUITO DI INCIDENTE

- Le vetture lentamente dovranno rientrare ai propri box;
- la gara sarà considerata non partita: tutti i piloti che hanno preso il via saranno ammessi a nuova partenza, sia a bordo della medesima macchina, sia a bordo di un'altra a condizione che questa sia della medesima marca, iscritta dallo stesso concorrente, che porti il numero di competizione della vettura sostituita che sia stata verificata e giudicata conforme dai Commissari Tecnici e che previsto nel RPG l'utilizzo di una vettura di riserva; anche le vetture ferme lungo il percorso, recuperate con mezzi meccanici e portate ai box potranno ripartire, se riparate in tempo utile prima della chiusura della corsia box;
- la gara sarà ripetuta sulla distanza prevista e con lo stesso schieramento della prima partenza.

A.2) GARA INTERROTTA PER ALTRE CAUSE

- Le vetture lentamente devono portarsi in griglia di partenza e rioccupare la posizione originaria in regime di Parco Chiuso.
- La procedura di partenza sarà ripresa con l'esposizione del cartella 5 minuti.
- La gara sarà ripetuta sulla distanza prevista e con lo stesso schieramento della prima partenza.

B. Se più di due giri completi, ma meno del 75% della distanza prevista sono stati compiuti dalla vettura di testa:

- le vetture lentamente devono riportarsi sulla griglia di partenza in regime di parco chiuso;
- la gara sarà considerata come disputata in due "manches" e la classifica sarà stabilita sommando i tempi ottenuti in queste due manches; la classifica della prima manche (parte della gara già disputata) sarà quella stabilita al termine del penultimo giro precedente l'interruzione della corsa: questa classifica dovrà essere comunicata ai concorrenti prima della partenza della seconda parte;
- la distanza da percorrere nella seconda manche sarà di tre giri inferiore, o, in caso di gare di durata, di cinque minuti (compreso quello di formazione) alla distanza originariamente prevista per la corsa da cui sarà dedotta la prima parte;
- la posizione delle vetture sulla griglia di partenza sarà in funzione della classifica della prima parte di gara;
- potranno partecipare a questa seconda parte solo le vetture che hanno preso il via, a condizione che non si siano ritirate, che abbiano potuto raggiungere la griglia di partenza o il loro box, come detto sopra, con i propri mezzi seguendo un itinerario autorizzato, e che siano state giudicate idonee a ripartire dai Commissari Tecnici. A questa partenza non saranno ammesse vetture di riserva.

C. Nel caso che la gara non possa essere ripresa nella stessa giornata e la distanza percorsa sia compresa tra il 30 ed il 75% della distanza totale, la gara sarà considerata come terminata e darà luogo ad una attribuzione del 50% dei premi e della scala normale dei punteggi.

Se almeno il 75% della distanza prevista è stata coperta, la gara sarà considerata come ultimata e non ci sarà alcuna nuova partenza: la classifica sarà quella dell'ordine dei passaggi al termine del giro precedente l'interruzione della gara. Sia i premi che i punteggi saranno assegnati integralmente.

Nel caso in cui fosse data una nuova partenza (casi A) e B)), questa avrà luogo, di norma, almeno 30 minuti dopo l'arresto della gara interrotta e la procedura sarà ripresa al 15° minuto (ved. Art. 6.2 - Partenza da Fermo ed Art. 6.3 - Partenza Lanciata).

Le vetture che non si trovassero schierate per il "via" almeno 10 minuti prima dell'ora fissata saranno considerate ritirate dalla corsa.

6.8 Infrazioni

Ogni infrazione alle disposizioni del presente Art. 6 sarà punita ai termini dell'Art. 162 del Codice e del R.N.S.; in casi particolarmente gravi, le infrazioni potranno arrivare fino all'esclusione dalla gara.

Art. 7 - RIFORMIMENTI E RIPARAZIONI

Ogni concorrente avrà diritto ad un posto gratuito nei box di rifornimento in pista. I rifornimenti e le riparazioni durante la gara (prove libere, prove di qualificazione, manches o batterie, finali, etc.) sono permessi ma devono essere effettuati solo nell'apposito spazio antistante i box e nei limiti previsti dai regolamenti particolari delle singole competizioni. Al box possono essere effettuate tutte le riparazioni ad esclusione della saldatura con fiamma.

Le riparazioni al box saranno controllate dai Commissari addetti, i quali, peraltro, non interferiranno nel lavoro dei tecnici del concorrente.

Gli eventuali rifornimenti di carburante devono essere effettuati secondo le seguenti disposizioni:

- Per i circuiti che siano muniti di un sistema di rifornimento centralizzato la pressione standard sarà definita come segue: pressione generata da una colonna di benzina la cui altezza non potrà superare 3 metri al di sopra della pista nel punto in cui si effettua il rifornimento. Tale pressione potrà essere ottenuta soltanto per gravità.
- Nel caso in cui il sistema di rifornimento sia realizzato dal concorrente, la superficie superiore del serbatoio di rifornimento non deve essere posta ad una altezza superiore a 2 metri dal suolo. Il tubo di riempimento deve avere una lunghezza minima di 5 metri ed un diametro interno di 50 mm e la sezione orizzontale del serbatoio di rifornimento non dovrà essere superiore a 0,6 m²; esso deve inoltre essere munito di un sistema di chiusura.
I circuiti aventi un sistema di rifornimento centralizzato dovranno dare ai concorrenti che lo desiderano la possibilità di montare l'accoppiamento standard sul tubo di riempimento (per quanto riguarda la specifica dell'accoppiamento standard vedere l'All. J al COD vigente).
Non sono ammessi recipienti aperti o imbuto; in ogni caso il carburante non può essere a contatto con l'aria tra il recipiente ed il serbatoio della vettura. I recipienti usati devono risultare collaudati dall'autorità competente.
- Durante le operazioni di rifornimento sono obbligatori la presenza, presso la vettura, di un uomo munito di estintore e l'uso di una coperta di materiale incombustibile e impermeabile da stendersi sulla vettura intorno al bocchettone, munita a tal fine di foro in modo che il tubo o i tubi di scappamento vengano protetti da eventuale fuoriuscita di carburante.
- Sempreché si verifichino le condizioni di cui ai precedenti commi a) e b), durante il rifornimento in corsa il pilota rimarrà a bordo della vettura, allo scopo di assicurare il perfetto allacciamento della cintura di sicurezza quando riparte.
- In assenza di uno dei sistemi di cui al comma a) o della possibilità di realizzare le condizioni di cui ai commi b) o c), il rifornimento in corsa è vietato. Se del caso, la competizione deve essere suddivisa in manches di lunghezza tale da non richiedere rifornimenti.

Se il carburante è immagazzinato nei box, il concorrente deve essere provvisto di almeno due estintori efficienti della capacità minima di 5 litri.

Completate le operazioni di rifornimento o di riparazione, i meccanici dovranno immediatamente sgombrare il terreno da ogni materiale che potrebbe trovarvisi.

Ogni qualvolta le vetture si fermeranno ai box dovranno avere i motori spenti.

Nel caso in cui una vettura si fermi al di là del suo box non potrà retrocedervi ma vi dovrà essere spinta a mano dai meccanici addetti e dal conduttore.

Terminata la sosta ai box, le vetture dovranno ripartire con il dispositivo di bordo azionato dal conduttore.

In nessun caso, al di fuori di quello sopra citato, il conduttore o i suoi meccanici potranno spingere la vettura, pena l'esclusione dalla gara.

Il rientro sul percorso dovrà essere autorizzato dall'Ufficiale di Gara designato a tale compito.

Sono permesse le riparazioni lungo il percorso purché effettuate dal solo conduttore con i mezzi recati a bordo, dopo aver collocato la vettura fuori della sede stradale o fuori dalla traiettoria delle vetture in gara. Dopo la riparazione la vettura, avviata senza interventi esterni, potrà rientrare in pista sotto il controllo di un Commissario.

Un conduttore non può abbandonare la vettura per andare a procurarsi pezzi di ricambio o altro e ritornare poi alla vettura per effettuare riparazioni.

N.B. - Sia durante le prove che durante le gare sono vietati i rifornimenti sul percorso.

Art. 8 - DISCIPLINA AI BOX

Nei box di pista è vietato fumare; l'infrazione constatata dai Commissari addetti provocherà l'immediato allontanamento dei trasgressori.

Ogni concorrente è responsabile dell'ordine e della disciplina nel proprio box. In ogni box potranno essere presenti per ciascuna vettura, al massimo 4 persone (ved. Art. 7.11.1 N.S. 8) compresi i meccanici del concorrente ed i tecnici delle fabbriche di accessori, pneumatici, freni, equipaggiamenti elettrici, muniti di speciali contrassegni rilasciati dalla CSAI o dall'Organizzatore.

Se il pilota resta a bordo della vettura non deve essere conteggiato tra questi. In caso di infrazione alle norme di sicurezza e di disciplina, il Commissario addetto darà al concorrente, o al suo rappresentante il limite di tempo per porre fine all'infrazione.

Scaduto tale termine e perdurando l'infrazione, il Commissario ai box segnalerà il fatto alla Direzione di Gara per i provvedimenti del caso che potranno arrivare fino all'esclusione del concorrente dalla gara.

In qualunque momento della Manifestazione all'interno della corsia box dovrà essere rispettato una velocità non superiore ai 60 Km/h.

I Conducenti saranno responsabili del rispetto di questo limite.

La velocità delle vetture sarà controllata dagli Ufficiali di gara che agiscono in veste di Giudici di Fatto e le cui decisioni sono inoppugnabili.

Pertanto i Conducenti dovranno partire dalla propria zona di assistenza lentamente e mantenere lungo tutta la corsia dei box una andatura moderata e sicura, senza superare la velocità limite di 60 Km/h.

Il mancato rispetto della velocità limite di 60 Km/h nella corsia box sarà sanzionato con le seguenti penalità:

1. Durante le prove: Euro 100,00 ogni 5 Km superiori al limite di 60 Km/h e sino ad un max di 80 Km/h. Oltre gli 80 Km/h al conduttore sarà applicata la sanzione della bandiera nera, gli sarà comminata una multa di 1.000,00 Euro e saranno annullati tutti i tempi ottenuti.
2. Durante le gare: penalità in tempo - Drive Throught.

Il mancato rispetto di queste norme è sanzionato dai Commissari Sportivi fino all'esclusione dalla gara.

Art. 9 - ARRIVO

L'arrivo sarà cronometrato su una linea tracciata di fronte al posto di cronometraggio. Sarà classificato primo:

- per le gare di distanza il conduttore che avrà coperto il numero di giri previsti nel minor tempo;
- per le gare a tempo allo scadere del tempo di durata della gara, al completamento del giro in corso, il primo dei conducenti che hanno compiuto il maggior numero di giri.

La corsa ha termine dopo che la vettura presunta al primo posto taglierà il traguardo d'arrivo.

Tutte le vetture saranno fermate al loro passaggio sul traguardo dopo che avranno compiuto il giro iniziato al momento dell'arrivo della prima vettura.

Ai fini del conteggio dei giri, l'ultimo verrà conteggiato soltanto se compiuto in un tempo non superiore al doppio del giro più veloce (per le gare internazionali titolate FIA: 4 volte il giro più veloce).

- 1) La bandiera a scacchi sarà ritirata allo scadere di detto tempo massimo.

Se il segnale di fine gara è dato per inavvertenza o qualsiasi altra ragione prima che la vettura di testa abbia compiuto il numero di giri previsto e prima che il tempo di gara prescritto sia effettivamente scaduto, la corsa, sarà nondimeno considerata come terminata fin dal momento in cui il segnale è stato esposto.

- 2) Se il segnale di fine gara è esposto in ritardo per inavvertenze, la classifica finale sarà stabilita secondo le posizioni reali al momento di fine della gara previsto dal Regolamento Particolare.

- 3) La bandiera a scacchi verrà esposta alla vettura di testa.

Se la bandiera a scacchi è, senza alcun dubbio possibile, esposta ad un altro concorrente che non sia in testa, sarà considerata come l'annuncio differito di un arrivo come previsto dal paragrafo precedente, e la classifica della gara sarà stabilita come se la bandiera a scacchi fosse stata esposta alla vettura di testa.

Art. 10 - PARCO CHIUSO

È obbligatorio custodire in parco chiuso tutte le vetture possibili e recuperabili. In particolare, nelle competizioni in circuito (per qualsiasi specialità) debbono essere portate in parco chiuso tutte le vetture che hanno preso la partenza, anche se poi fermatesi lungo la pista.

Quanto sopra, per evitare che un concorrente interessato sia sostanzialmente privato del diritto ad un reclamo tecnico che, se presentato non può avere corso qualora manchi dal parco chiuso la vettura reclamata.

Art. 11 - CLASSIFICHE: MODALITÀ DI COMPILAZIONE

Facendo riferimento all'Art. 67 bis lettera H del Regolamento Nazionale Sportivo, le classifiche devono essere predisposte a cura del Capo del Servizio di Cronometraggio sulla base dei dati ufficiali rilevati dai Cronometristi o forniti dai Giudici di merito secondo le prescrizioni del Regolamento Particolare della gara.

Le classifiche devono essere esposte, sottoscritte dal Direttore di gara nell'ora e nel luogo indicati dal Regolamento Particolare. Le classifiche definitive che faranno parte dell'incartamento di chiusura da inviare alla CSAI per l'omologazione dei risultati, dovranno contenere, di norma, le seguenti indicazioni:

- 1) Numero di gara, nominativo/i del Conduttore/i, nominativo del Concorrente
- 2) nominativo della Scuderia di appartenenza solo se in possesso di regolare licenza C.S.A.I. in corso di validità
- 3) vettura utilizzata
- 4) classe di appartenenza
- 5) numero di giri e tempo impiegato e velocità media

- 6) distacco dal primo classificato
- 7) giro veloce e relativo tempo impiegato da ciascun conduttore
- 8) miglior giro veloce tra tutti i conduttori
- 9) indicazioni relative, per ogni classe, al numero dei partiti, dei classificati, dei non classificati, degli esclusi dalla gara o dalla classifica.
- 10) Condizioni climatiche e temperatura
- 11) Solo i titolari di una licenza CSAI possono essere menzionati nei documenti ufficiali di gara.

Al riguardo bisogna tenere presente che sono considerati:

- iscritti tutti i concorrenti compresi nell'elenco ufficiali degli iscritti eccezion fatta per le eventuali iscrizioni condizionate e non perfezionate;
- partiti tutti i conduttori che, superate tutte le operazioni preliminari e qualificatisi, si sono posti in griglia di partenza, con le rispettive vetture, agli ordini dello starter.
- partiti tutti i conduttori che, superate tutte le operazioni preliminari e qualificati, non si sono posti in griglia di partenza agli ordini dello starter.
- non classificati i conduttori che all'atto dell'abbandono definitivo della gara non avessero, con il loro ultimo passaggio sulla linea del traguardo, almeno i 7/10 dei giri, del percorso o del tempo del primo classificato (vedi anche la N.S. 1 - Cap. 1 - Art. 6 - Prestazioni minime).
- non classificati tutti i conduttori che pur transitando dopo l'arrivo del primo nel tempo massimo previsto, non hanno compiuto almeno i 7/10 dei giri, del percorso o del tempo del primo classificato (vedi anche la N.S. 1 - Cap. 1 - Art. 6 - prestazioni minime);
- esclusi dalla gara o dalla classifica i concorrenti e i conduttori fatti oggetto di un tale provvedimento dei Commissari Sportivi in seguito alla violazione di norme regolamentari o di disposizioni degli Ufficiali di Gara oppure in seguito a comportamento scorretto;
- classificati tutti i concorrenti e conduttori che hanno compiuto, nei termini del Codice e del RNS, i 7/10 dei giri, del percorso o del tempo del primo classificato. L'ultimo giro non verrà conteggiato se ultimato oltre lo scadere del tempo massimo previsto dal regolamento particolare. Qualora il R.P. non prevedesse un tempo massimo, questo sarà considerato pari a 2 volte il tempo sul giro più veloce.

Ai fini della classifica per l'attribuzione del punteggio nelle gare titolate valgono le prestazioni minime previste dalla N.S. 1, Cap. 1 Art. 6 - Prestazioni minime.

I 7/10 del percorso sono calcolati con arrotondamenti per difetto.

Dei non classificati e degli esclusi bisogna indicare, oltre al numero, anche il nominativo ed il relativo numero di gara.

NOTA: l'ora ufficiale di una competizione è quella del Capo Servizio Cronometraggio.

Art. 12 - ISPEZIONI

12.1 Le Manifestazioni saranno valutate, al termine della stagione sportiva, in base:

- a) ai rapporti degli Osservatori inviati dalla C.S.A.I.;
- b) al giudizio della S/Commissione Velocità in Circuito.

Nel primo anno di applicazione della presente disposizione, i rapporti ispettivi saranno costituite dalle relazioni dei Direttori di Prova.

12.2 L'obbligo dell'ispezione sussiste per tutte le Manifestazioni valevoli per un titolo nazionale. In queste Manifestazioni le ispezioni saranno disposte d'ufficio. Per le Manifestazioni non titolate per le quali si intende porre la candidatura per un titolo nazionale, le ispezioni dovranno essere richieste dagli Organizzatori entro il mese di febbraio dell'anno in cui si svolgerà la Manifestazione. La Commissione Velocità in Circuito potrà disporre in ogni caso le ispezioni che riterrà opportune.

12.3 Per le gare che dovessero ancora svolgersi al momento della formulazione delle proposte per l'assegnazione delle validità nazionali, la Commissione terrà conto dei rapporti ispettivi delle gare svolte nell'anno precedente.

12.4 Qualora l'Organizzatore non rispettasse il regolamento approvato e/o le disposizioni di cui alla presente N.S. 16 e suoi annessi, o comunque il rapporto ispettivo fosse oltremodo sfavorevole, la C.S.A.I. potrà non confermare o non concedere la validità per l'anno successivo.

Art. 13 - CALENDARIO

13.1 Se una Manifestazione, pur non mantenendo la denominazione originaria cambia l'organizzatore, può perdere, con valutazione discrezionale della Giunta Sportiva della C.S.A.I., i diritti acquisiti in ordine ai titoli nazionali.

Una Manifestazione che cambi denominazione e/o circuito, può conservare o cambiare la validità, con valutazione discrezionale della Giunta Sportiva della C.S.A.I., sentita la Commissione Velocità in Circuito, a condizione che l'Organizzatore resti lo stesso.

13.2 Qualora la Manifestazione titolata venga rinviata dall'Organizzatore ad altra data rispetto a quella approvata nel Calendario definitivo, perderà il titolo per l'anno in corso (salvo casi di forza maggiore) mentre per l'anno immediatamente successivo potrà conservare la propria titolazione qualora il rapporto ispettivo sia stato favorevole.

13.3 Se una Manifestazione titolata non viene effettuata e l'organizzatore la iscrive nuovamente a Calendario per l'anno seguente, il mantenimento o meno della validità sarà deciso dalla F.I.A. (se la Manifestazione è valevole per un titolo F.I.A.) o dalla Giunta Sportiva della C.S.A.I. (se la Manifestazione è valevole per un titolo C.S.A.I.).

13.4 La C.S.A.I. sentito il Delegato Regionale interessato, si riserva di non accettare nuove iscrizioni di Manifestazioni dopo l'approvazione del Calendario.

13.5 Non sono ammesse concomitanze di data tra gare Titolate e Gare non Titolate aventi le stesse categorie di vetture ammesse. Eventuali deroghe potranno essere concesse ad insindacabile parere della C.S.A.I..

13.6 In sede di discussione e approvazione annuale del Calendario avranno precedenza, nell'ordine, le seguenti serie di Manifestazioni:

- Manifestazioni valevoli per un Campionato F.I.A.;
- Manifestazioni valevoli per un Campionato Italiano;
- Manifestazioni valevoli per un Trofeo Nazionale o per uno Challenge C.S.A.I.;
- Manifestazioni Internazionali non titolate;
- Manifestazioni Nazionali non titolate.

Prima di discutere le date di una serie, dovranno essere definite tutte le date della serie precedente.

APPENDICE ALLA N.S. 16

Cahier des Charges - Settore Velocità in Circuito 2012

**TIPOLOGIE DI INTERVENTO RELATIVE ALLE ATTIVITÀ COMUNICAZIONALI COORDINATE TRA ACI SPORT SPA E GLI ORGANIZZATORI DELLE MANIFESTAZIONI DEL SETTORE VELOCITÀ IN CIRCUITO DEI SEGUENTI CAMPIONATI ITALIANI:
Campionato Italiano Gran Turismo - Campionato Italiano Turismo Endurance - Campionato Italiano Prototipi -
Campionato Italiano Formula ACI - CSAI ABARTH - e altri Trofei di Marca abbinati**

N.B. Le attività di comunicazione saranno parte integrante della valutazione dell'evento.

Di seguito sono riportate le tipologie di intervento di Pubblicità e Promozione che ACI Sport SpA e gli Organizzatori saranno obbligati a mettere in atto per la massima promozione dell'evento:

Pubblicità e Promozione degli eventi a carico di ACI Sport SpA

- Provvedere alla realizzazione della copertura televisiva degli eventi; saranno a suo carico gli oneri per la relativa produzione
- Realizzare l'immagine coordinata degli eventi da trasmettere agli organizzatori
- Realizzare il testo per uno spot radiofonico e televisivo coordinato per tutti gli eventi
- Organizzare manifestazioni promozionali collaterali all'evento automobilistico
- Coordinare iniziative promozionali per l'evento da sviluppare con gli organizzatori.

Pubblicità e Promozione dell'Evento a carico degli Organizzatori

- Elaborare un piano di comunicazione, in linea con l'importanza dell'evento, da sottoporre alla Csaì attraverso ACI Sport almeno 60 giorni prima dello svolgimento dello stesso.
- Garantire uno Speaker unico per tutti gli eventi condiviso con ACI Sport
 - Prevedere facilitazioni sull'ingresso del pubblico con operazioni 2x1 o free ticket con differenza paddock
 - Prevedere un unico biglietto a pagamento valido sia per l'accesso al paddock che alle tribune di importo massimo di euro 10,00
- Garantire adeguati spazi nel paddock per la sistemazione logistica delle hospitality di ACI Sport SpA, degli Sponsors del Campionato, di eventuali Trofei di Marche con i quali ACI Sport avrà chiuso accordi di partnership per il 2012. In quest'ultimo caso verranno concessi gli spazi tecnici ai team e uno spazio di mq. 200 all'hospitality del trofeo. Gli spazi eccedenti saranno regolarizzati con l'autodromo. L'hospitality dell'eventuale Trofeo Abarth verrà utilizzata anche per il Campionato Italiano ACI/CSAI Abarth.

Tipologia di intervento dell'Ufficio logistico e sportivo di ACI Sport e dell'Organizzatore

- L'ufficio logistico di ACI Sport dovrà provvedere a:
 - Stesura del programma della Manifestazione in accordo con la segreteria sportiva dell'autodromo
 - Eventuale sistemazione logistica hospitality ACI Sport, hospitality Sponsors del Campionato e per iniziative promozionali.
 - Informazioni relative alle necessità logistiche dei Team e relativa sistemazione nel paddock
 - Sistemazione logistica delle strutture tecniche del Campionato (pneumatici, carburante, etc.)
 - Cartellonistica o spazi previsti per le pubblicità degli sponsors del Campionato
 - Indicare la tipologia del podio e modalità di premiazione
 - Fondale interviste
 - Sistemazione logistica sul campo di gara legata alle riprese televisive della società incaricata ufficialmente dall'ACI Sport SpA e controllo dell'attività.
 - L'organizzatore dovrà mettere a disposizione di ACI Sport il flusso dei dati dai cronometristi al service televisivo per la realizzazione delle grafiche in diretta
 - Deve inviare il flusso dei dati dai cronometristi su un server messo a disposizione di ACI Sport con modalità che verranno definite insieme al logistico di ACI Sport per garantire l'effettuazione del live timing per le applicazioni web e mobile dei campionati.

Il responsabile logistico di ACI Sport sarà presente in autodromo dal giorno precedente le verifiche e provvederà a verificare ed attivare quanto precedentemente descritto.

L'organizzatore dovrà mettere a disposizione del responsabile logistico un ufficio dotato di arredamento, energia elettrica, linea telefonica, ADSL e/o WI-FI, monitor tempi, monitor televisivo.

In particolar modo al responsabile logistico di ACI Sport spetterà di verificare che i concorrenti iscritti alla manifestazione siano in regola con l'iscrizione al Campionato, verificherà che sia allestita una bacheca per la distribuzione di ogni tipo di informazione ai concorrenti, etc.

L'organizzatore fornirà, al termine della Manifestazione, una cartellina contenente: le classifiche delle prove, delle gare, etc..

Ogni organizzatore metterà a disposizione di ACI Sport SpA la seguente dotazione di titoli per l'accesso all'evento: 1000 pass persona e 250 pass auto.

Tipologia di intervento degli Uffici Stampa dell'Organizzatore ed ACI Sport SpA

Norme per il buon funzionamento dell'attività di Comunicazione e Stampa negli autodromi in occasione delle manifestazioni dei Campionati italiani di Velocità sopra indicati.

Il responsabile dell'ufficio stampa dell'organizzatore, almeno 15 giorni prima della manifestazione, verrà contattato dal responsabile stampa ACI Sport. Spetta a quest'ultimo l'approvazione sul rilascio degli accrediti Stampa e Foto pervenuti, sulla disciplina delle riprese TV. Il responsabile dell'ufficio stampa gara dovrà fornire elenco delle testate giornalistiche locali con cui interagirà per la maggiore diffusione di notizie sullo svolgimento dell'evento.

Il responsabile stampa dell'organizzatore dovrà coordinarsi e collaborare con l'addetto stampa ACI Sport del campionato per quanto segue:

- Individuazione delle postazioni per fotografi e cineoperatori, preparazione delle informazioni stampa, indicazione dei posteggi riservati per la stampa ed indicazioni sulle aree dove i pass Stampa non daranno comunque accesso;
- Curare l'ordine della bacheca in Sala Stampa (sono presenti diversi campionati nello stesso week end) con etichette chiare e precise sugli scaffali;
- Curare il funzionamento dei monitor a circuito chiuso presenti in Sala Stampa

- Provvedere ad individuare una postazione riservata per ogni Addetto Stampa di ACI Sport dotata di almeno una linea telefonica connessione veloce ADSL da usarsi per i collegamenti internet.
- Fotocopiare e distribuire la rassegna stampa prima e durante la manifestazione;
- Dotare la sala stampa dei quotidiani locali e sportivi nazionali nei giorni della manifestazione;
- Realizzare la rassegna stampa della manifestazione.

L'addetto Stampa della gara dovrà in ogni caso essere un giornalista (professionista o pubblicista) regolarmente iscritto all'Ordine o persona che abbia in passato già avuto esperienze di addetto stampa nel settore specifico e dovrà comunicare e/o garantire:

- 1 Orari di apertura e chiusura del Centro Accrediti e modalità relative;
- 2 Orari di apertura e chiusura della sala stampa.
- 3 Disciplina della cerimonia delle premiazioni.
- 4 La presenza, in sala stampa, di cartelloni o di altra forma pubblicitaria, esclusivamente relativa agli Sponsor Ufficiali del Campionato ed a quelli dell'organizzatore.
- 5 Il controllo dell'accesso alla Sala Stampa attraverso la presenza di un addetto dell'organizzazione.
- 6 Invio, obbligatorio ad ACI Sport nei giorni immediatamente seguenti alla effettuazione della gara, di una copia completa della Rassegna Stampa;

Attrezzatura minima obbligatoria per la sala stampa

- 1 POSTAZIONI: almeno 15 postazioni lavoro con sedie, con un adeguato spazio scrivania computer, con approvvigionamento elettrico (una presa multipla almeno ogni 3 postazioni).
- 2 Almeno sei linee telefoniche riservate ai giornalisti e ai fotografi
- 3 Predisporre ed attivare un collegamento WI-FI (gratuito per gli addetti di ACI Sport SpA).
- 4 N° 2 Fotocopiatori
- 5 Un postazione per le cartelline destinate ad ogni accreditato
- 6 Una postazione per la cartelline e per i comunicati stampa riservata agli addetti stampa dei team.

Accrediti

Quanto riportato di seguito integra quanto già previsto dai regolamenti ufficiali vigenti dei campionati circa la disciplina, le tipologie e il numero dei lasciapassare.

- 1) Possono essere accreditati per ciascuna testata solamente due inviati. Tale numero di accrediti riguarda anche le Agenzie stampa e fotografiche.
- 2) Per essere accreditati i giornalisti devono rappresentare testate giornalistiche ufficialmente registrate.
- 3) Possono essere accreditati gli addetti stampa dei Costruttori e /o le agenzie che li rappresentano (in questo ultimo caso deve essere comunque il costruttore ad indicare l'agenzia)
- 4) Possono essere accreditati i rappresentanti degli uffici stampa dei Team scuderie che ne faranno richiesta all'ufficio Stampa ACI Sport. I Team indicheranno ad inizio anno il nominativo della persona che svolgerà per loro servizio di ufficio stampa.
- 5) Gli accessi in sala stampa di responsabili di siti internet dovranno essere esclusivamente disciplinati dal responsabile stampa di ACI Sport. Sono esclusi dalle norme 1.2.3.4. tutti i possessori di PASS permanente (CSAI - o eventuale lista predisposta da ACI Sport e comunicata in precedenza agli organizzatori) e il rappresentante dei Costruttori.

Accrediti - TV - Radio - Internet - Produttori di video cassette/DVD e/o altro

L'organizzatore potrà accreditare tutte le emittenti televisive locali e radiofoniche delle zone di svolgimento della gara. Per tutte le altre emittenti il rilascio dell'accredito verrà controllato dall'Addetto Stampa ACI Sport.

Procedura della premiazione

L'organizzatore dovrà provvedere alla fornitura dei premi d'onore. Gli stessi dovranno essere adeguati all'importanza della manifestazione.

La premiazione sarà coordinata dal responsabile organizzativo dei campionati ACI Sport in collaborazione con un addetto dell'organizzazione. Sul Palco dovranno salire in ordine: il terzo pilota classificato, poi il secondo ed il primo.

Nella zona podio non saranno ammesse altre persone se non autorizzate dal responsabile organizzativo dei campionati ACI Sport che regolarizzerà e disciplinerà l'accesso sul podio coadiuvato da personale messo a disposizione dall'organizzatore.

Non sarà possibile intervistare i piloti al termine della gara e sul podio prima che gli stessi non abbiano rilasciato le interviste ufficiali all'addetto stampa di ACI Sport per le relative riprese televisive.

ESTRATTO DELL'ALLEGATO H AL COD (Art. 2 - Cap. II)**2.4. SEGNALAZIONI****2.4.1 GENERALITÀ**

Per la sorveglianza del percorso, il Direttore di Gara (o i suoi assistenti) e i posti, ricorrono soprattutto all'uso di segnalazioni per:

- contribuire alla sicurezza dei piloti;
- far rispettare il regolamento.

Durante il giorno le segnalazioni sono fatte con bandiere di differenti colori, eventualmente integrate con segnalazioni luminose.

Durante la notte le bandiere possono essere vantaggiosamente sostituite da segnali luminosi e da pannelli rifrangenti, ma tutti i piloti devono essere preventivamente informati.

Per le manifestazioni che si svolgono di notte le luci gialle sono obbligatorie presso ogni posto (vedi par. 4.2).

2.4.2 BANDIERE

La misura minima di tutte le bandiere di segnalazione è 60 cm. x 80 cm. fatta eccezione per la bandiera rossa e la bandiera a scacchi misureranno almeno 80 cm. x 100 cm..

Colori - I colori delle bandiere dovranno corrispondere alle referenze nel sistema codici Pantone:

Rosso:	186 C
Giallo:	Giallo C
Blu Chiaro:	298 C
Verde:	348 C
Nero:	Nero C
Arancione:	151 C

... omissis...

2.4.4.1. Segnalazioni tramite bandiera che debbono essere usate dal Direttore di Gara o dal suo Assistente sulla linea di partenza:

a) Bandiera nazionale: questa bandiera è normalmente utilizzata per dare la partenza della gara. Il segnale di partenza dovrà essere abbassando la bandiera che, per quanto concerne le Prove con la partenza da fermo, non dovrà essere alzata al di sopra del capo sino a quando tutte le vetture non siano ferme, ed in nessun caso per più di 10 secondi. Se, per una qualunque ragione, la bandiera nazionale non viene utilizzata, il colore della bandiera, che non deve causare confusione con qualsiasi altra bandiera descritta in questo Capitolo, dovrà essere specificata nel Regolamento Particolare.

b) Bandiera rossa: questa bandiera dovrà essere agitata sulla Linea di partenza quando sarà stata presa la decisione di arrestare una sessione di prove o la corsa. Simultaneamente, anche in tutte le postazioni di controllo che si trovano sul tracciato dovrà essere esposta una bandiera rossa.

c) Bandiera a scacchi neri e bianchi: questa bandiera dovrà essere agitata; significa la fine d'una sessione di prove o della gara.

d) Bandiera nera: questa bandiera dovrà essere utilizzata per informare il pilota interessato che la prossima volta che si avvicinerà all'ingresso della corsa dei box, dovrà fermarsi al proprio box o nel posto che sarà stato indicato nel regolamento particolare o nel regolamento del campionato. Se per una ragione qualunque il pilota non rispetta questa segnalazione, questa bandiera non dovrà essere mostrata per più di quattro (4) giri consecutivi. Questo provvedimento comporterà automaticamente l'esclusione del conduttore dalla gara e/o dalle prove.

La decisione di esporre questa bandiera è di esclusiva pertinenza dei Commissari Sportivi e la squadra interessata sarà immediatamente informata della decisione assunta;

e) Bandiera nera con disco arancione (di diametro di 40 cm.): questa bandiera dovrà essere utilizzata per informare il pilota interessato che la sua vettura ha dei problemi meccanici che potrebbero costituire un pericolo per se stesso o per gli altri piloti e che dovrà fermarsi al proprio box nel giro successivo. Quando i problemi meccanici sono stati risolti, a giudizio positivo del capo dei commissari tecnici, la vettura potrà riprendere la gara.

f) Bandiera nera e bianca divisa in diagonali: questa bandiera dovrà essere mostrata una sola volta e costituisce un avvertimento: indica al pilota interessato che è stato segnalato per comportamento non sportivo.

Le ultime tre bandiere sopra indicate (ai punti d, e ed f) dovranno essere mostrate immobili accompagnate da un pannello nero con un numero bianco corrispondente al numero della vettura al cui pilota dovrà essere mostrato il pannello.

Questi pannelli potranno essere mostrati ugualmente in posizioni anche diverse dalla linea di partenza, nel caso in cui venga ritenuto necessario dal Direttore di Gara.

Di norma, la decisione di esporre le ultime due bandiere (descritte al punto e ed f) è subordinata alla decisione del Direttore di Gara, tuttavia questa decisione potrà essere presa dai Commissari Sportivi, a patto che ciò sia evidenziato nel Regolamento particolare o nel Regolamento di Campionato.

La Squadra interessata sarà subito informata circa questa decisione.

... omissis...

2.4.5.1. Segnalazione tramite bandiere usate nelle postazioni di controllo:

a) Bandiera rossa: questa bandiera dovrà essere mostrata agitata unicamente su indicazione del Direttore di Gara quando diventa necessario arrestare una sessione di prove o la gara. Tutti i piloti debbono rallentare immediatamente e ritornare alla corsia dei box (o la posizione stabilita, come evidenziato sul Regolamento della Gara), e devono essere pronti a fermarsi se ce ne sarà bisogno. I sorpassi sono vietati.

b) Bandiera gialla: è un segnale di pericolo e dovrà essere mostrata ai piloti in due modi, con i seguenti significati:

- una (1) sola bandiera agitata: ridurre la velocità, non superare ed essere pronti a cambiare direzione. C'è un pericolo sul bordo o su una parte della pista;
- due (2) bandiere agitate: ridurre la velocità, non superare ed essere pronti a cambiare direzione o a fermarsi. Un pericolo ostruisce totalmente o parzialmente la pista.

Normalmente, le bandiere gialle dovranno essere esposte solo alla postazione dei commissari di pista che si trovano immediatamente precedente la zona del pericolo.

Tuttavia, in certi casi, il Direttore di Gara può ordinare che vengano esposte in più di una postazione a monte del luogo dell'incidente.

I sorpassi sono vietati tra il punto in cui è mostrata la prima bandiera gialla e la bandiera verde esposta dopo l'incidente.

c) Bandiera gialla con righe rosse: questa bandiera dovrà essere mostrata fissa ai conduttori, per avvertirli del deterioramento dell'aderenza dovuto alla presenza sulla pista di olio o di acqua, nell'area in cui vengono esposte le bandiere. Questa bandiera sarà esposta per la durata di almeno (a seconda delle condizioni di aderenza della superficie della pista) 4 giri tranne che la superficie della pista ritorni prima alla normalità. Tuttavia non è necessario che nel settore in cui questa bandiera è stata esposta, venga mostrata una bandiera verde.

Bandiera blu poco intenso: normalmente dovrà essere agitata, per indicare ad un pilota che sta per essere sorpassato. Ha significati diversi durante le prove e la gara.

Sempre:

una bandiera fissa sarà mostrata al pilota che lascia i box, se una o più vetture si stanno avvicinando sulla pista.

Durante le prove:

Lasciare la strada ad una vettura più veloce che sta per doppiarvi.

Durante la corsa:

normalmente questa bandiera dovrà essere mostrata ad una vettura che sia sul punto di essere passata da una vettura che abbia almeno un giro di vantaggio e, quando viene esposta, il pilota interessato deve permettere alla vettura che lo segue, di passarlo alla prima occasione.

Bandiera bianca: questa bandiera dovrà essere agitata. È utilizzata per indicare al pilota che c'è un veicolo molto più lento sulla porzione di pista controllata da quella postazione.

Bandiera verde: dovrà essere utilizzata per indicare che la pista è libera e dovrà essere agitata alla postazione dei Commissari immediatamente dopo il verificarsi di un incidente che abbia reso necessario l'impiego di una o più bandiere gialle.

Se ritenuto necessario dal Direttore di Gara, potrà essere usata per indicare la partenza di un giro di warm-up o la partenza di una sessione di prove.

... omissis...