

REGOLAMENTO NAZIONALE RALLIES

Premessa

I Rallies devono essere organizzati conformemente alla presente Norma Supplementare ed alla tipologia di gara prescelta, fatta eccezione per i Rallies valevoli per il Campionato Italiano ai quali si applicano le normative della FIA.

1. DEFINIZIONI

1.1 Rallies

I Rallies sono manifestazioni sportive di regolarità che si svolgono lungo percorsi suddivisi in settori (tratti di percorso, così come definiti nel successivo par. 1.5) in ciascuno dei quali, di norma, sono comprese tratte di regolarità aperte alla circolazione stradale, dove è obbligatorio il rispetto delle norme del Codice Stradale, e prove speciali a velocità libera su tratte chiuse al traffico.

1.2 Tappa

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

1.3 Prove Speciali

Tratti di percorso obbligatoriamente chiusi al traffico da percorrersi a velocità cronometrata e compresi tra due controlli orari.

1.4 Settori

I tratti di percorso compresi tra due Controlli Orari (CO) successivi sono chiamati settori.

Ogni settore, di lunghezza variabile, può comprendere un solo tratto di percorso in trasferimento, senza prova speciale, oppure una prova speciale ed il tratto di percorso residuo in trasferimento.

I Controlli Orari hanno lo scopo di delimitare i settori in cui è suddiviso il percorso di gara e di regolare lo svolgimento del rally ai fini del rispetto della velocità media prevista dall'organizzatore; tale velocità media non potrà mai essere superiore a quella prevista dal Codice della Strada.

1.5 Sezioni

Ogni parte del Rally compresa tra:

- la partenza del Rally ed il primo riordino
- fra due riordini successivi
- fra l'ultimo riordino e l'arrivo di tappa del rally.

1.6 Riordino

Una sosta prevista dagli Organizzatori con un Controllo Orario all'entrata ed all'uscita, in regime di parco chiuso per permettere sia un ritorno all'orario teorico, sia il raggruppamento degli equipaggi rimasti in gara. Il tempo di sosta potrà essere differente da un equipaggio all'altro.

1.7 Neutralizzazione

Tempo durante il quale gli equipaggi sono fermati dalla Direzione di Gara per qualsiasi ragione.

1.8 Parco chiuso

Zona nella quale nessuna riparazione e intervento sulla vettura è possibile, salvo i casi espressamente previsti dalla presente Norma Supplementare o dal Regolamento Particolare di Gara.

1.9 Circolari informative

Le circolari informative sono comunicazioni ufficiali scritte facenti parte integrante del Regolamento Particolare di Gara e destinate a modificare, precisare o completare lo stesso.

Le circolari informative devono essere numerate e datate. I concorrenti, o i membri dell'equipaggio, devono darne firma per ricevuta. Le circolari sono emesse:

- dagli Organizzatori prima dell'apertura delle iscrizioni. In questo caso esse saranno sottoposte all'approvazione della CSAI (o della FIA in caso di gare valevoli o candidate FIA);

- dagli Organizzatori dopo l'apertura delle iscrizioni e fino all'inizio delle verifiche antegara. In questo caso esse saranno sottoposte all'approvazione del Collegio dei Commissari Sportivi, tranne i casi di variazione dei termini contrattuali e del percorso che devono essere sottoposti all'approvazione, rispettivamente, della CSAI e del Direttore di Gara (in caso di gara valevole o candidata FIA, le circolari informative devono essere sottoposte all'approvazione della FIA).

- dai Commissari Sportivi durante la manifestazione, con eccezione delle modifiche riguardanti il percorso, per le quali le circolari informative possono essere emesse dal Direttore di Gara.

1.9 bis Comunicati dell'Organizzatore

I comunicati sono emessi dal Comitato Organizzatore (e per esso dalla Direzione di Gara) per dare istruzioni e/o informazioni che riguardano lo svolgimento della manifestazione, senza che queste interferiscano con le disposizioni del regolamento particolare di gara.

I comunicati, emessi prima dell'inizio delle verifiche antegara, non devono essere sottoposti all'approvazione della CSAI.

I comunicati emessi dopo l'inizio delle verifiche antegara devono essere preventivamente portati a conoscenza del Collegio dei Commissari Sportivi per la relativa approvazione.

I comunicati devono essere datati, devono avere una numerazione progressiva diversa ed essere stampati su carta di colore diverso da quello delle circolari informative, devono essere affissi all'Albo Ufficiale di gara e comunicati ai concorrenti o ad uno dei due membri dell'equipaggio che devono confermare l'avvenuta ricezione con una firma, a meno che ciò non sia materialmente possibile durante lo svolgimento del rally.

1.10 Tabella di marcia

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

1.11 Concorrente

Il concorrente è una persona fisica o giuridica che iscrive ad una competizione una vettura nonché i relativi conduttori.

Oltre che persone fisiche i Concorrenti possono essere anche Scuderie, Case Costruttrici e altre persone giuridiche, purché in possesso della relativa licenza internazionale di Concorrente Persona Giuridica in corso di validità.

In questo caso, almeno uno dei due conduttori costituenti l'equipaggio deve essere in possesso del duplicato della licenza del concorrente Persona Giuridica che l'ha iscritto.

Per il fatto dell'iscrizione, ciascun concorrente dichiara per sé e per i propri conduttori, mandanti o incaricati, di riconoscere ed accettare le disposizioni della presente NS11, del regolamento particolare di gara, del Codice e del RNS, impegnandosi a rispettarle e a farle rispettare; dichiara in particolare di conoscere ed osservare l'art. 7 quater del RNS e quindi di rinunciare ad adire altre autorità per la tutela dei propri diritti ed interessi, riconoscendo quale unica giurisdizione competente la CSAI, salvo il diritto di appello, come previsto dal Codice e dal RNS.

Dichiara altresì di ritenere sollevati il Comitato Organizzatore, l'ACI, la CSAI, l'ente proprietario o gestore delle strade interessate, tutti gli Automobile Club comunque facenti parte dell'organizzazione, nonché gli Ufficiali di gara e tutte le persone addette all'organizzazione da ogni responsabilità circa eventuali danni occorsi ad esso concorrente, suoi conduttori, suoi dipendenti o cose, oppure prodotti o causati a terzi o cose da esso concorrente, suoi conduttori e suoi dipendenti.

1.12 Equipaggi

Per ogni vettura deve essere iscritto un equipaggio formato da due persone, considerate entrambe conduttori. I due conduttori, designati 1° e 2° conduttore dal concorrente nel modulo di iscrizione, possono alternarsi alla guida della vettura, e devono essere in possesso della licenza di conduttore richiesta per la partecipazione al rally, nonché della patente di guida, entrambe in corso di validità.

1.13 Durata del Rally

Ogni rally inizia con le verifiche amministrative e tecniche (comprese le varie piombature a parti meccaniche) e termina alla scadenza dell'avvenimento più tardivo dei seguenti:

- termine di presentazione di reclamo, appello o qualsiasi riunione;
- fine delle verifiche amministrative e tecniche dopo la gara, effettuate secondo la normativa vigente;
- fine della premiazione.

1.14 Partenti e partiti

Sono "partenti" i conduttori che, superate le operazioni preliminari di verifica, sono compresi nell'elenco dei verificati e quindi ammessi alla partenza.

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

2. VETTURE – PERCORSI - CONDUTTORI

2.1 Vetture ammesse

2.1.1 Partecipazione delle vetture

Potranno partecipare le seguenti vetture, conformemente alle prescrizioni dell'Allegato J:

2.1.1.1 Le vetture di Turismo (Gruppo A) comprese le Kit Car, le Super 1600, le Super 2000 e le World Rally Car. Le vetture VK Diesel saranno ammesse in una apposita categoria (con classifica separata). Ad eccezione dei Rallies valevoli per il Campionato del Mondo, per le vetture omologate in Super 1600 sarà possibile utilizzare degli "errata" scaduti, senza penalità.

2.1.1.2 Le vetture di serie (Gruppo N).

2.1.1.2bis Le vetture di Formula Start. Per il regolamento tecnico e per i concorrenti e conduttori ammessi si rinvia alla NS 24.

2.1.1.3 Salvo indicazione contraria sulla fiche di omologazione tendente ad escludere alcune evoluzioni, le vetture di Gruppo A ed N sono autorizzate a partecipare per un periodo supplementare di quattro anni successivo allo scadere dell'omologazione. Tali vetture parteciperanno e saranno classificate con le vetture omologate senza alcuna distinzione.

La partecipazione di tali vetture sarà accettata solo dietro presentazione alle verifiche della fiche di omologazione, anche se scaduta, a condizione che esse rimangano in assoluta conformità con le specifiche tecniche di origine e siano in buono stato a giudizio dei Commissari Tecnici.

La misura delle flangie dei turbocompressori utilizzati ed il peso minimo (si rinvia agli articoli 254.5.1, 254.5.2, 255.4.3 e 255.4.4 dell'All. J aventi per oggetto il peso delle vetture di Gr. N e di Gr. A.) di tali vetture dovranno essere conformi a quelli in vigore per vetture aventi analoghe caratteristiche.

2.1.2 Limitazioni di ammissione delle vetture omologate

Sono previste le seguenti limitazioni:

a) Ai Rallies di Campionato Italiano Rallies non sono ammesse le seguenti vetture: WRC, Gruppo A classe A8, Kit Car fino a 1400 cc. e oltre 1600 cc., Formula Start. Le vetture Kit Car fino a 1600 cc. sono ammesse senza punteggio a condizione di avere un peso conforme a quello delle Vetture Super 1600.

Le vetture due ruote motrici Turbo Diesel sono ammesse se hanno una cilindrata geometrica fino a 2000 cc..

b) Ai Rallies Nazionali: (titolati e non titolati) non sono ammesse le vetture Kit Car con cilindrata da 1601 a 2000 cc. (K11), le vetture di Gruppo A con cilindrata superiore a 2000 cc. (A8), le vetture Super 2000 e le vetture World Rally Car.

c) Ai Rallies valevoli per il Campionato Italiano e per il Trofeo (Asfalto e Terra), ai Rallies internazionali titolati e alle Ronde non sono ammesse le vetture di Formula Start.

d) Le vetture di gr. A con cilindrata superiore a 2000cc, le vetture di gr. N con cilindrata superiore a 2500 cc, le vetture Kit Car con cilindrata superiore a 1400 cc (K10 e K11), le vetture Super 1600, le vetture Super 2000 e le vetture World Rally Car non sono ammesse ai Rallies Sprint.

2.1.2.1 Le vetture devono essere immatricolate e targate. Non sono ammesse vetture con targa "prova".

2.1.2.2 La classifica delle vetture Super 1600 deve essere distinta da quella delle vetture classe K10.

2.1.3 Vetture di scadenza omologazione

Fatta eccezione per i Rallies valevoli per il Campionato Italiano e per i Trofei Nazionali Asfalto e Terra, in tutte le altre gare possono essere ammesse, se richieste dagli Organizzatori, le vetture di scadenza omologazione. Per essere considerate tali, le vetture devono essere scadute di omologazione dopo il 1° gennaio 1984.

Le vetture di scadenza omologazione sono ammesse alle seguenti condizioni:

- devono essere conformi all'All. J dell'anno in cui sono scadute di omologazione;
- devono essere in possesso del passaporto tecnico;
- devono essere presentate alle verifiche con la fiche della vettura;
- devono partire in coda alle altre vetture;
- oltre alle classifiche di classe (1600 e oltre 1600), saranno inserite anche nella classifica assoluta, ma non concorreranno all'aggiudicazione dei titoli per i quali fosse valevole la gara;

- gli eventuali reclami possono avere per oggetto esclusivamente la cilindrata, il peso e la rumorosità.
- Le vetture di scaduta omologazione devono essere suddivise soltanto nelle seguenti due classi di cilindrata, alle quali devono riferirsi le classifiche:
- fino a 1600 cc.
 - oltre 1600 cc. (escluse le vetture dell'ex Gruppo B).

Per definire la cilindrata delle vetture munite di turbo compressore si rinvia al successivo par. 2.1.6.

Per quanto riguarda le limitazioni di cilindrata per l'ammissione alle gare e la flangia delle vetture munite di turbo compressore si fa riferimento alle vetture di Gruppo A. Per quanto riguarda le limitazioni di guida, si rimanda al successivo par. 2.3.1.

2.1.4 Prescrizioni di sicurezza

È autorizzato il montaggio di protezioni inferiori come previsto dall'art. 254.6.6.1 dell'Allegato J.

Le vetture iscritte e/o condotte da titolari di licenza CSAI devono avere a bordo le seguenti dotazioni di sicurezza per tutta la durata del rally:

2.1.4.1 Sistema di estinzione. È obbligatorio un sistema di estinzione vano motore/abitacolo e un estintore manuale conforme alle prescrizioni dell'Allegato J. I conduttori normalmente seduti in assetto di gara, con le cinture di sicurezza allacciate, devono poter azionare il sistema di estinzione manualmente.

2.1.4.2 Una lampada a luce bianca e rossa intermittente.

2.1.4.3 Centine di sicurezza conformi alle prescrizioni dell'Allegato J.

2.1.4.4 Cinture di sicurezza conformi alle prescrizioni dell'Allegato J; in prova speciale devono obbligatoriamente essere allacciate cinture di tale tipo; ai conduttori che alla partenza di una PS si presentassero con le cinture non allacciate non verrà data la partenza.

2.1.4.5 Interruttore generale della corrente (soltanto sulle vetture partecipanti ai rallies dove sono previste prove speciali su autodromo).

2.1.4.7 Sedili di tipo omologato;

2.1.4.8 Protezione del roll-bar (armatura di sicurezza). Nei punti in cui il corpo o il casco dei conduttori possono venire a contatto con il roll-bar, deve essere utilizzato un rivestimento protettivo omologato dalla FIA, così come prescritto dall'All.J.

2.1.5 Prescrizioni generali

2.1.5.1 Linguettes paraspruzzi: il loro montaggio è obbligatorio soltanto nel caso in cui il regolamento particolare di gara lo autorizzi o lo imponga (art. 252.7.7 All. J). Se il regolamento particolare di gara ne prevede il montaggio, i paraspruzzi devono essere conformi alle caratteristiche previste dall'art. 252.7.7 All. J.

2.1.5.2 Triangolo rosso riflettente.

2.1.6 Classi di cilindrata

Suddivisione delle vetture in classi di cilindrata

Gruppo N	classe 1150	N0	
	classe 1400	N1	
	classe 1600	N2	
	classe 2000	N3	
	classe oltre 2000	N4	(nei Rallies Sprint fino a 2500)
Gruppo A	classe 1150	A0	
	classe 1400	A5	
	classe 1600	A6	
	classe 2000	A7	
	classe oltre 2000	A8/WRC	(le vetture della cl. A8 e le vetture WRC sono ammesse soltanto nei Rallies di Trofeo, nelle Ronde e nei Rallies Internazionali non titolati).
Kit Car	classe 1150	K0	
	classe 1400	K9	
	classe 1600	K10	(la cl. K10 non è ammessa nei Rallies Sprint)
	classe 2000	K11	(la cl. K11 non è ammessa nei Rallies CIR e in quelli Nazionali (titolati e non titolati) e nei Rallies Sprint.
VSO	classe fino a 1600	OS0	
	classe oltre 1600	OS1	
Formula Start	classe unica	FS0	(le vetture di Formula Start non sono ammesse nei Rallies CIR, nei Rallies di Trofeo (asfalto e terra), nei Rallies Internazionali non titolati e nelle Ronde)

Ai fini dell'assegnazione delle vetture alle classi di cilindrata:

- le vetture turbo benzina fino a 1500 cc. saranno convenzionalmente considerate vetture di 2000 cc. di cilindrata;
- le vetture turbo diesel fino a 2000 cc. saranno convenzionalmente considerate come appartenenti alla classe corrispondente alla loro cilindrata geometrica.

2.2 Durata delle tappe, limiti di velocità, percorsi

2.2.1 Durata

La durata massima prevista di una tappa non può in nessun caso eccedere le 18 ore di guida per ciascun equipaggio. Un tempo massimo di 3 ore può essere aggiunto per i riordini.

2.2.2 La norma di cui sopra non si applica ai percorsi di concentramento.

2.2.3 Sosta minima

La sosta minima tra due tappe deve essere di almeno 6 ore.

2.2.4 Velocità media

La velocità media dei settori è lasciata alla discrezione degli Organizzatori, ma deve sempre essere conforme alla legge vigente (meno di 50 Km/h). La velocità media del settore deve essere specificata nel roadbook.

La velocità media delle Prove Speciali deve essere conforme alle prescrizioni dell'art. 9 del Codice della Strada.

Nei rallies diversi da quelli valevoli per il Campionato Italiano e per il Trofeo la velocità media delle prove speciali non deve essere superiore a 100 Km/h. Gli organizzatori dei rallies dove tale velocità media, calcolata come media dei migliori cinque tempi, sarà superata, non potranno più utilizzare il percorso della Prova nelle edizioni successive. Qualora la velocità media sia superiore nel 50% delle Prove Speciali (conteggio per difetto di tutte le Prove, anche se ripetute), l'iscrizione del Rally nel Calendario dell'anno successivo potrà essere rifiutata.

Non saranno parimenti iscritti nel Calendario dell'anno successivo, con valutazione discrezionale della S/C Rallies, i Rallies i cui Organizzatori non avranno dichiarato, in sede di richiesta delle autorizzazioni amministrative, che la velocità media presunta di una o più prove speciali supera i limiti stabiliti dall'Art.9 del Cds.

2.2.5 Percorsi

I percorsi dei rallies, in modo particolare quelli delle prove speciali, che devono essere scelti in funzione dell'abilità di guida dei conduttori e dell'affidabilità delle vetture, devono essere selettivi: possono pertanto avere un andamento altimetrico variabile, spiccate caratteristiche di tortuosità, carreggiate di larghezza limitata e fondo stradale non compatto (ad esempio terra, ghiaccio, fondo dissestato, ecc.).

I rallies possono svolgersi sia di giorno che di notte.

Indipendentemente da eventuali provvedimenti particolari delle Autorità Amministrative, il percorso, ad eccezione di quello interessato dalle prove speciali, è considerato aperto al traffico e pertanto i conduttori devono attenersi scrupolosamente alle norme del Codice della Strada e comunque a tutte le disposizioni vigenti in materia di circolazione, compresi i regolamenti comunali e le eventuali ordinanze speciali di Polizia Urbana delle località attraversate.

In caso di ostruzioni stradali o altri casi di forza maggiore, la Direzione di Gara può modificare il percorso o sopprimere prove speciali prima del transito dei concorrenti oppure neutralizzare particolari tratti per i quali la prescrizione di qualsiasi velocità media potesse determinare situazioni di pericolo.

Una volta presa la partenza, non può essere invocato dai concorrenti, e per nessun motivo, alcun caso di forza maggiore; eventuali ostacoli provocati da intemperie, ostruzioni o simili devono in conseguenza essere superati di pura iniziativa dei conduttori.

Gli stessi devono essere inoltre in condizioni di superare qualsiasi tipo di percorso con i pneumatici montati per loro libera scelta.

Nel caso in cui il percorso di un rally valichi i confini territoriali della Provincia dell'organizzatore, quest'ultimo dovrà richiedere il preventivo parere dell'Automobile Club o del Delegato Sportivo dello stesso Automobile Club.

In caso di controversie tra organizzatori derivanti dalla richiesta di svolgimento di prove speciali di rallies diversi sugli stessi percorsi, deciderà la CSAI sentiti i Delegati Regionali interessati.

2.2.6 Caratteristiche dei percorsi

A seconda della durata e della lunghezza del percorso e delle prove speciali, i rallies si distinguono nelle seguenti tipologie:

- Rallies Internazionali. Nella tipologia dei Rallies Internazionali sono compresi i Rallies

di Campionato Italiano, i Rallies di Trofeo (asfalto e Terra) e i Rallies Internazionali non titolati;

- Rallies Nazionali. I Rallies nazionali possono essere iscritti nel Calendario internazionale conservando la tipologia dei Rallies Nazionali;

- Rallies Sprint (non possono essere iscritti nel Calendario Internazionale);

- Ronde.

Le caratteristiche di lunghezza e di durata dei Rallies dovranno essere le seguenti:

2.2.6.1 Rallies Internazionali

RALLIES	PERCORSO		PROVE SPECIALI			
	Lunghezza Min. Km.	Durata Max. Ore	Giorni numero	Num. Min. Km.	Lungh. Tot. Min. Km.	Lungh. Max. 1 PS km.

- Camp. Mondo	FIA	FIA	FIA	FIA	FIA	FIA
- Camp. Europa	FIA	FIA	FIA	FIA	3	FIA
- Coppa Reg. Campionato d'Europa	coeff. 10	FIA	FIA	FIA	FIA	3
- Coppa Reg. Campionato d'Europa	coeff. 5	FIA	FIA	FIA	FIA	3
- Coppa Reg. Campionato d'Europa	coeff. 2	FIA	FIA	FIA	FIA	3
- Gare CIR non valevoli per titoli	FIA 400	-	-	2	8	150
- Trofeo Rallies (Asfalto e Terra)	300	-48(*)	2	8	120	160
- Non titolati	300	-	2	8	120	160

2.2.6.2 Rallies Nazionali

RALLIES	PERCORSO		PROVE SPECIALI			
	Lunghezza Min. Km.	Durata Max. Ore	Giorni numero	Num. Min. Km.	Lungh. Tot. Min. Km.	Lungh. Max. 1 PS km.

- Rallies Naz. 200	36	2	6	60	85	15
- Rallies Sprint	40	140	282	615	256	
- Ronde	-	-	2(**)	(**)(**)	25	

(*) ved. par. successivo 2.2.9

(**) ved. par. successivo 2.1.12

Note: Non sono ammesse deroghe.

2.2.7 Prove Speciali (caratteristiche)

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

Le prove speciali devono essere percorse in un solo senso di marcia, anche in caso di ripetizione e/o di passaggi parziali.

Fatta eccezione per le Ronde, ogni prova speciale può essere ripetuta fino a tre volte.

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

Nel corso dell'anno, una Prova Speciale può essere utilizzata integralmente da un solo organizzatore, salvo accordi diversi in sede locale. In caso di controversie, deciderà insindacabilmente la CSAI tenendo presenti la titolazione della gara e il diritto di precedenza degli Organizzatori nell'organizzazione della prova.

2.2.8 Campionato Italiano Rallies (CIR)

Durata massima 3 oppure 2 giorni (ved. prospetto precedente), comprese le verifiche e la premiazione.

2.2.9 Trofeo Rally (Asfalto e Terra)

I rallies valevoli per i Trofei Asfalto e Terra devono svolgersi dall'inizio delle verifiche fino alla premiazione, nell'arco massimo di 48 ore.

La durata massima di guida è di 18 ore, riordini esclusi.

2.2.10 Coppa Italia e Nazionali non titolati

I rallies Nazionali (titolati e non titolati) devono svolgersi, dall'inizio delle verifiche fino alla premiazione, nell'arco massimo di 36 ore. Purché venga rispettato il limite delle 36 ore di durata massima complessiva del rally, l'Organizzatore può suddividere il percorso in due parti separate con un riordino non importa di quale durata.

Ai fini del calcolo della durata massima della gara, se la premiazione sarà fatta sul podio, all'arrivo, l'inizio della premiazione sarà convenzionalmente considerato coincidente con l'orario di esposizione della classifica, maggiorato di 30'.

2.2.11 Rallies Sprint

I Rallies Sprint devono svolgersi, dall'inizio delle verifiche fino alla premiazione nell'arco massimo di 28 ore. Purché venga rispettato il limite delle 28 ore di durata massima complessiva del rally, l'Organizzatore può suddividere il percorso in due parti separate con un riordino non importa di quale durata.

Nelle PS di lunghezza superiore a 4 Km, gli Organizzatori hanno l'obbligo di prevedere una postazione radio intermedia.

Ai fini del calcolo della durata massima della gara, se la premiazione sarà fatta sul podio, all'arrivo, l'inizio della premiazione sarà convenzionalmente considerato coincidente con l'orario di esposizione della classifica, maggiorato di 30'.

2.2.12 Ronde

Il percorso di ogni gara, che può essere sottoposto a ispezione preventiva da parte della S/Commissione Rallies, deve comprendere una Prova Speciale (PS) e un percorso di trasferimento.

Il fondo della PS può essere asfaltato, sterrato o innevato. In caso di percorso innevato, nel regolamento particolare di gara deve essere indicata la tipologia dei pneumatici ammessi. La PS deve avere una lunghezza compresa tra i 10 e i 25 Km e deve essere ripetuta quattro volte. Dopo ogni ripetizione, devono essere previsti un riordinamento e un parco assistenza. Il numero dei Commissari di Percorso deve essere incrementato nelle postazioni che delimitano le aree riservate al pubblico (per sorvegliarlo meglio e impedire che lo stesso invada la sede della PS). Non è ammesso l'uso di chicanes di rallentamento.

L'Organizzatore deve garantire il controllo, mediante Ufficiali di Gara, degli accessi del pubblico e la predisposizione di aree protette riservate allo stesso. Il pubblico non deve sostare fuori dalle aree riservate.

Le aree e le rispettive vie di accesso devono essere indicate con cartelli segnaletici. In queste aree devono essere previsti punti di ristoro in modo da scoraggiare il pubblico a muoversi durante lo svolgimento della gara. Il percorso della P.S. deve essere adeguatamente "fettucciato", almeno in corrispondenza delle aree riservate al pubblico.

Per la durata massima complessiva sono applicate le disposizioni del precedente Art.2.2.10.

2.2.13 Super prova speciale (prova spettacolo)

2.2.13.1 Una Super Prova Speciale è una prova speciale concepita per gli spettatori. L'organizzazione di una Super Prova Speciale è vietata nei Rallies Sprint e nelle Ronde.

2.2.13.2 Le modalità di svolgimento ed organizzazione devono essere conformi a quanto indicato nel successivo art.19 e devono essere indicate nel regolamento particolare di gara. Un piano di sicurezza distinto deve essere sottoposto alla CSAI, nei termini previsti per la presentazione del regolamento particolare di gara, accompagnato da tre planimetrie scala 1:500 che descrivano il percorso e indichino le aree riservate ai media.

2.2.13.3 Sono considerate super prove speciali le prove che tra la loro partenza e il loro arrivo prevedono la ripetizione dello stesso percorso. Il percorso deve essere ispezionato dalla CSAI, almeno in occasione della sua prima edizione, e deve avere le seguenti caratteristiche:

- lunghezza complessiva compresa tra 1,5 e 5 Km (percorso chiuso ad anello);
- la superficie stradale deve essere dello stesso tipo di quella del resto del rally.

2.2.13.4 L'ordine di partenza è lasciato alla discrezione dell'Organizzatore che tuttavia deve indicarlo nel regolamento particolare di gara. Le vetture possono pertanto effettuare la prova in ordine diverso da quello della numerazione e successivamente ripartire secondo l'ordine di quest'ultima.

2.2.13.5 È ammessa l'utilizzazione di segnalazioni con bandiere gialle secondo le disposizioni dell'Allegato H al Codice Internazionale.

In caso di esposizione della bandiera gialla, i concorrenti devono immediatamente ridurre la velocità in maniera significativa. Il Direttore di Gara può autorizzare un equipaggio danneggiato dalla bandiera gialla a ripetere la prova. Tuttavia, se le circostanze non permettono la ripetizione della prova, il Direttore di Gara proporrà ai Commissari Sportivi di assegnare, all'equipaggio un tempo determinato.

In ogni caso, gli equipaggi parzialmente o totalmente responsabili dell'esposizione della bandiera gialla non possono beneficiare di quanto previsto nel precedente capoverso.

2.2.13.6 La vettura che non riuscisse a portare a termine la prova e non fosse in grado di proseguire deve essere condotta dagli Organizzatori al successivo parco di assistenza dove potrà essere riparata nel rispetto delle disposizioni del regolamento particolare di gara. Se ciò non fosse possibile, la vettura deve essere posteggiata subito dopo il controllo di uscita della Super Prova Speciale. Sia nel primo che nel secondo caso:

- l'equipaggio deve essere considerato transitato senza penalità al controllo orario immediatamente successivo alla Super Prova Speciale;
- l'equipaggio è soggetto alle usuali norme, regolamenti, restrizioni di assistenza e penalità in tempo previste nel rally;
- agli equipaggi che non riuscissero a portare a termine la prova dovrà essere assegnato il tempo peggiore realizzato nella classe di appartenenza (o in quella immediatamente superiore se nella classe di appartenenza è in gara un solo equipaggio). Se dovessero ritenere il peggior tempo decisamente anomalo, i Commissari Sportivi potranno assegnare un tempo ritenuto meno anomalo tra gli ulteriori quattro peggiori tempi;
- agli equipaggi che dovessero far registrare un tempo superiore di almeno tre minuti primi rispetto al miglior tempo nella classe di appartenenza, sarà assegnato il tempo peggiore realizzato nella classe (o in quella immediatamente superiore se nella classe di appartenenza è in gara un solo equipaggio) con le modalità di cui al paragrafo precedente.

2.2.13.7 La Super Prova Speciale, se prevista, può essere organizzata prima o dopo la partenza del Rally (prima o dopo la partenza della prima tappa, se il rally è su due tappe) e la sua classifica non deve determinare l'ordine della nuova partenza del Rally stesso;

2.2.13.8 Terminata la prova, gli equipaggi devono entrare in un parco assistenza di 20' e successivamente in un riordino dove rimarranno fino alla nuova partenza del Rally.

2.2.14 Chicanes

2.2.14.1 Gli organizzatori possono rallentare il percorso delle prove speciali a mezzo di chicanes artificiali, a condizione che esse siano allestite con materiale di consistenza tale da renderne difficile lo spostamento. Le chicanes non sono ammesse nei Rallies Sprint, salvo casi particolari valutati dalla S/Commissione Rallies.

Sono consigliate barriere di materiale plastico tipo new-jersey riempite con ghiaia o, in alternativa, rotoballe di paglia.

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

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

2.2.14.3 Il roadbook deve darne una descrizione la più dettagliata possibile precisando la distanza tra le barriere e la larghezza dei passaggi previsti.

2.2.14.4 In ogni prova speciale, indipendentemente dalla sua lunghezza, può essere posizionato un numero massimo di tre chicanes.

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

2.2.15 Progetto del percorso

Gli organizzatori delle gare di Campionato Italiano Rally, di Trofeo Rally e di quelle candidate per tali Campionati, devono far pervenire alla S/Commissione Rallies il progetto del percorso 4 mesi prima dello svolgimento della gara. In caso di mancato rispetto dei termini all'Organizzatore verrà comminata un'ammenda il cui ammontare sarà proposto dalla S/C Rallies.

2.3 Concorrenti e conduttori ammessi

2.3.1 Possono partecipare, in qualità di concorrenti e conduttori, i titolari delle licenze e delle priorità specificate nel seguente prospetto:

RALLIES PRIORITARI	ISCRIZIONE A CALENDARIO	LICENZE AMMESSE	ESCLUSIONE PILOTI
Internazionali e Rallies valevoli per i Trofei Astarto e Terra	Internazionale	A - B - C C Nazionale (a)	Nessuna esclusione
Nazionali	Internazionale Nazionale	A - B - C C Nazionale (a) internazionale	Esclusi i prioritari FIA e quelli CSAI del 1° elenco
Ronde	Internazionale Nazionale	A - B - C C Nazionale (a)	Nessuna esclusione
Sprint	Nazionale	C - C Nazionale (a)	Esclusione di tutti i prioritari

a) I titolari di licenza C Nazionale non possono condurre vetture:

- dei Gruppi A/N con cilindrata superiore a 2000 cc.;
- di scaduta omologazione con cilindrata superiore a 2000 cc.;
- kit car con cilindrata superiore a 1600 cc.;
- Super 1600.
- Super 2000

La presente disposizione non si applica alle vetture turbo diesel con cilindrata geometrica fino a 2000 cc. e alle vetture turbo benzina con cilindrata geometrica fino a 1500 cc.

2.3.1.1 La partecipazione dei conduttori (1° e 2° conduttore) è in ogni caso subordinata alle prescrizioni dell'art.117 del Codice della Strada che sono comunque preminenti rispetto alla abilitazione sportiva.

2.3.1.2 I conduttori con priorità FIA e CSAI del primo elenco Internazionale possono partecipare ai Rallies Nazionali (titolati e non titolati) a condizione di risiedere nella provincia in cui viene organizzato il Rally (se la gara ha una validità di Coppa, non prendono né tolgono punti).

2.3.1.3 Un conduttore prioritario è escluso dai Rallies Nazionali e da quelli Sprint anche se viene inserito come secondo conduttore.

2.3.1.4 Sono ammessi a partecipare, esclusivamente come secondi conduttori, i portatori di handicap titolari della speciale licenza di "navigatore" che non è titolo per guidare la vettura. Se il secondo conduttore è un portatore di handicap, il primo conduttore deve essere un normodotato.

3. REGOLAMENTO PARTICOLARE DI GARA

3.1 Condizioni per la pubblicazione.

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

- nel Codice Sportivo Internazionale e nel Regolamento Nazionale Sportivo
- nella N.S. 11
- nei regolamenti specifici del campionato di riferimento
- in ogni ulteriore regolamentazione o interpretazione pubblicata ufficialmente dalla CSAI.

3.1.2 Il regolamento di gara dovrà essere redatto utilizzando il regolamento particolare tipo 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 S/Commissione Rallies.

3.1.3 La bozza del regolamento di gara, completo di tabella delle distanze e dei tempi e della planimetria del percorso, dovrà essere inviata alla CSAI con il seguente anticipo rispetto alla data di effettuazione della gara stessa:

- 70 giorni per le gare valevoli per i Campionati Internazionali;

- 60 giorni per tutte le altre gare.

In caso di mancato rispetto dei termini all'organizzatore verrà comminata un'ammenda di Euro 1.033 e la gara potrà essere privata, per l'anno successivo, del titolo.

3.2 Modifiche al regolamento particolare di gara, circolari informative

3.2.1 Le disposizioni del regolamento particolare non possono essere modificate se non conformemente al RNS.

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

3.2.3 Le circolari informative saranno affisse nella segreteria, nel centro direzionale del rally e sull'albo ufficiale di gara; saranno anche direttamente comunicate ai partecipanti, che dovranno firmare per ricevuta, a meno che ciò non sia materialmente possibile durante lo svolgimento del rally.

3.3 Applicazione e interpretazione dei regolamenti

3.3.1 Il Direttore di Gara è delegato all'applicazione delle disposizioni di gara della presente NS11, delle disposizioni del campionato di riferimento e del regolamento particolare di gara durante la manifestazione. Egli deve informare i Commissari Sportivi di tutti gli avvenimenti rilevanti che richiedono l'applicazione delle disposizioni della presente NS11, delle disposizioni del campionato di riferimento e del regolamento particolare di gara.

3.3.2 Ogni reclamo presentato da un concorrente dovrà essere sottoposto ai Commissari Sportivi per la decisione, conformemente alle disposizioni del RNS.

3.3.3 I Commissari Sportivi sono i soli abilitati a prendere una decisione sui casi non previsti dal regolamento, previo studio del caso, conformemente alle disposizioni del RNS.

3.3.4 In tutte le gare con validità FIA o candidate FIA, la lingua ufficiale dovrà essere Inglese o Francese. In caso di controversia sull'interpretazione dei regolamenti, il solo testo inglese farà fede.

3.3.5 Il primo conduttore, qualora il concorrente non sia a bordo della vettura durante il rally, ne assume la responsabilità fatto salvo quanto previsto dal RNS in materia di reclami e di appelli.

3.3.6 Ogni comportamento scorretto, fraudolento o antisportivo compiuto dal concorrente o dai membri dell'equipaggio sarà giudicato dai Commissari Sportivi, che potranno infliggere una sanzione fino all'esclusione dalla competizione e proporre il deferimento al Giudice Sportivo.

3.4 Albo ufficiale di gara

Mezzo attraverso il quale l'organizzatore ha l'obbligo di notificare ai concorrenti le decisioni dei Commissari Sportivi, le circolari informative, le classifiche, i tempi, le penalità ed ogni altra comunicazione ufficiale relativa al rally.

3.5 Ordini di servizio

L'organizzatore deve predisporre un ordine di servizio completo e dettagliato relativo a tutte le disposizioni e servizi della manifestazione, designando i capi settore responsabili delle prove speciali che provvederanno, per quanto di loro competenza, alla verifica dell'attuazione di detto ordine di servizio, riferendone alla direzione di gara onde consentire in tempo utile la eliminazione di eventuali manchevolezze.

4. UFFICIALI DI GARA

4.1 Commissari Sportivi

Almeno un Commissario Sportivo dovrà essere sempre reperibile in Direzione di Gara.

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

4.2 Osservatori

4.2.1 In tutte le gare valevoli o candidate per un titolo internazionale, l'osservatore sarà designato dalla FIA.

In tutte le gare valevoli o candidate per un titolo nazionale, la CSAI designerà un Osservatore.

La CSAI può designare un Osservatore anche nelle gare non titolate.

4.2.2 Nessun osservatore può essere anche Commissario Sportivo nello stesso rally.

4.3 Ispettore alla sicurezza

La FIA e la CSAI potranno designare un Ispettore alla sicurezza, specialmente incaricato di verificare la sicurezza del pubblico durante la prova.

4.4 Controllo del percorso e delle Prove Speciali da parte degli Ufficiali di gara

Gli osservatori FIA e CSAI, i Consulenti della CSAI e i Commissari Sportivi nell'ambito delle loro funzioni, potranno, a loro discrezione controllare le misure tecniche o di sicurezza predisposte sul percorso e sulle prove speciali. Dovranno comunque rispettare le prescrizioni seguenti:

- dovranno esporre sul parabrezza della vettura un lasciapassare visibile e riconoscibile fornito dall'organizzatore.

- il loro ingresso sul percorso delle prove speciali dovrà avvenire almeno 30' prima della partenza dell'ultimo apripista vettura "0". L'entrata del Delegato alla sicurezza FIA potrà avvenire più tardi.

- se nel corso della loro percorrenza sulla prova speciale, fossero raggiunti dalla vettura "0", dovranno arrestarsi, posteggiare ed attendere il passaggio della vettura scopa prima di proseguire più oltre.

5. ISCRIZIONI

5.1 Iscrizioni

Le iscrizioni devono essere aperte al massimo 30 giorni prima (norma non valida per le gare valevoli per un Campionato FIA) rispetto alla data di iscrizione del rally così come risulta dal Calendario Sportivo Nazionale pubblicato dalla CSAI. Il conteggio dei giorni deve essere effettuato partendo dalla vigilia della prima data risultante dall'iscrizione a Calendario (se, ad esempio, il rally si svolge il 3 - 4 maggio, il conteggio a ritroso deve partire dal 2 maggio e le iscrizioni possono essere spedite a partire

dal 3 aprile) e devono comunque arrivare all'Organizzatore entro il termine di chiusura delle stesse.

Le iscrizioni devono essere tenute aperte fino alla data indicata sul Regolamento Particolare di Gara.

La chiusura delle iscrizioni deve avvenire entro i seguenti termini:

- gare valevoli per un campionato FIA: almeno 12 giorni prima della data di inizio del rally;

- tutte le altre gare: al più tardi entro le ore 20 del lunedì precedente la data di inizio del rally.

Non sono ammesse iscrizioni condizionate.

La lista degli iscritti con i relativi numeri di gara deve essere inviata alla CSAI almeno 8 (3 per gare senza validità FIA) giorni prima della data di inizio del rally. La lista degli iscritti dei Rallies di Campionato Italiano e di Trofeo Rallies (Asfalto e Terra) non può essere pubblicata senza l'approvazione della CSAI.

Deve anche essere inviato l'elenco delle iscrizioni nulle con l'indicazione delle ragioni di nullità e di quelle rifiutate.

5.1.1 Salvo i casi previsti dalla presente NS11, nessuna modifica potrà essere apportata alla domanda di iscrizione. È tuttavia permesso al concorrente, fino alle verifiche antegara, sostituire la vettura iscritta con un'altra dello stesso gruppo e classe.

5.1.2 La sostituzione di un concorrente dopo la data di chiusura delle iscrizioni è vietata.

Un solo membro dell'equipaggio può essere sostituito:

- fino al momento delle verifiche sportive, con l'autorizzazione del Comitato Organizzatore;
- dall'inizio delle verifiche sportive e fino all'esposizione dell'elenco dei partenti con l'autorizzazione dei Commissari Sportivi.

La sostituzione di due membri dell'equipaggio è sottoposta all'approvazione della FIA (gare valevoli per titoli internazionali) o dalla CSAI (gare valevoli per titoli nazionali).

5.1.3 I conduttori indicati nei moduli di iscrizione non possono essere riserve gli uni degli altri, fatti salvi i casi dei conduttori iscritti dallo stesso concorrente Persona Giuridica e dei conduttori stranieri iscritti da concorrenti stranieri.

5.2 Non corrispondenza della vettura al Gruppo o Classe nella quale è stata iscritta

Se, in sede di verifica tecnica antegara, una vettura non dovesse corrispondere nella sua configurazione esterna al gruppo e/o alla classe nella quale è stata iscritta, i Commissari Sportivi potranno, su proposta dei Commissari Tecnici, assegnare la predetta vettura al gruppo e/o alla classe cui realmente appartiene.

5.3 Impegni conseguenti alla sottoscrizione del modulo di iscrizione al Rally

Con la sottoscrizione del modulo di iscrizione, il concorrente ed i conduttori si impegnano (per sé ed i propri mandanti ed incaricati) a sottostare alle sole giurisdizioni sportive specificate nel CSI - Codice Sportivo Internazionale - e nelle sue appendici, nonché alle disposizioni del RNS - Regolamento Nazionale Sportivo -, alle disposizioni della presente NS11, alle disposizioni specifiche del campionato di riferimento ed alle disposizioni del regolamento particolare di gara. Autorizzano inoltre l'utilizzazione e la divulgazione dei dati personali esclusivamente per il perseguimento delle finalità della gara.

5.4 Rifiuto di iscrizione di un concorrente o di un conduttore

L'Organizzatore si riserva il diritto di rifiutare l'iscrizione di un concorrente o di un conduttore, ma in questo caso dovrà motivare il rifiuto conformemente alle disposizioni del RNS. Se il rifiuto riguarda un pilota che ha ottenuto punti nel Campionato del Mondo o in uno dei Campionati FIA nei due anni precedenti, l'Organizzatore dovrà inviare alla FIA tramite la CSAI, o alla CSAI, una relazione dettagliata sui motivi che hanno determinato il rifiuto stesso.

5.5 Numero massimo di iscrizioni ammissibili

Il numero massimo di iscrizioni ammissibili non può essere complessivamente superiore a:

- a) a 100 nelle Ronde;
- b) a 150 in tutti i Rallies, comprese le iscrizioni relative ai conduttori con vetture storiche e/o di regolarità Sport e/o dei Trofei di Marca (quando previsti) e ai conduttori stranieri. In ogni caso, quando oltre alle vetture moderne (Gruppi A ed N e vetture di scaduta omologazione) sono ammesse le vetture storiche (comprese quelle di regolarità Sport), il numero massimo di iscrizioni, fermo restando il tetto massimo di 150, non potrà essere superiore a 130 per le vetture moderne e a 40 per quelle storiche.

Nei Rallies su più giorni, il numero massimo delle iscrizioni deve essere rispettato nel primo giorno.

5.6 Tassa d'iscrizione

5.6.1 L'ammontare della tassa di iscrizione è indicato nella N.S. 2.

5.6.2 Le domande di iscrizione non saranno accettate se non accompagnate dalla tassa di iscrizione.

5.7 Rimborso della tassa di iscrizione

La tassa di iscrizione sarà interamente rimborsata:

- ai concorrenti la cui iscrizione non sia stata accettata;
- nel caso in cui il rally non abbia luogo.

5.8 La tassa di iscrizione può essere parzialmente rimborsata nelle particolari condizioni eventualmente previste dal regolamento particolare.

5.9 In caso di ritiro di iscrizione da parte del concorrente la tassa:

- deve essere restituita nella misura del 50%, se la rinuncia perviene prima della chiusura delle iscrizioni;
- non deve essere restituita se invece perviene dopo il termine di chiusura delle iscrizioni;
- la restituzione delle tasse di iscrizione deve avvenire entro i 15 giorni successivi al rally.

5.10 Modalità di spedizione delle iscrizioni

Le domande di iscrizione devono essere spedite all'organizzatore esclusivamente tramite assicurata postale o corriere contenente:

a) il modulo di domanda predisposto dall'organizzatore oppure una domanda sostitutiva (vedere Appendice VII alla presente NS, allegato E) debitamente compilato in ogni sua parte e sottoscritto dal concorrente; sia per il concorrente che per i conduttori le licenze devono essere, all'atto della domanda di iscrizione, in corso di validità.

Per consentire all'Organizzatore di programmare, negli stessi orari, le verifiche delle vetture appartenenti alla stessa squadra di assistenza, nella domanda di iscrizione il concorrente deve indicare la squadra di assistenza tecnica dell'equipaggio, se ne dispone.

b) Le maggiorazioni a carico dei concorrenti Persone Giuridiche o per la mancata accettazione della pubblicità dell'organizzatore possono essere versate entro il termine delle verifiche antegara.

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

La precedenza delle iscrizioni è data soltanto dalla data di spedizione della assicurata postale (fa fede il timbro postale) o del corriere.

Una scuderia o associazione sportiva che non sia titolare di licenza di concorrente persona giuridica può inviare con una stessa assicurata (o corriere) più domande di iscrizione per conto di concorrenti associati a condizione che sia titolare di licenza di "Scuderia" in corso di validità, da indicare nella domanda (ved. par. successivo 5.11).

La mancata osservanza delle disposizioni del presente paragrafo comporta la nullità delle domande di iscrizione. Sono inoltre da considerare nulle le domande di iscrizione spedite prima della data di apertura delle iscrizioni e quelle che pervengono dopo la chiusura delle iscrizioni.

La mancata accettazione delle domande di iscrizione per eccedenza rispetto al numero massimo degli iscritti ammessi ed ogni rifiuto di iscrizione ai sensi dell'art. 74 RNS devono essere notificati ai concorrenti interessati nei modi e nei termini previsti dal citato art. 74.

5.11 Registrazione e selezione delle iscrizioni

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

Gli organizzatori sono tenuti a registrare tutte le singole domande di iscrizione (comprese quelle spedite da una scuderia o associazione sportiva utilizzando una stessa assicurata o corriere) e ogni altra comunicazione relativa in un protocollo numerato progressivamente secondo la data di arrivo della assicurata postale o del corriere.

La documentazione comprovante la data di spedizione delle domande di iscrizione e la loro data di arrivo deve essere conservata dagli organizzatori.

La CSAI si riserva di controllare, nei modi e nei termini che riterrà opportuni, il protocollo delle iscrizioni e la relativa documentazione.

Gli organizzatori sono tenuti a comunicare il numero di protocollo al concorrente interessato che ne faccia richiesta.

5.12 Precedenze delle iscrizioni

Per l'accettazione delle domande di iscrizione vengono fissate le precedenze di cui ai paragrafi successivi, riferite, per ciascun equipaggio, al primo conduttore (per "classifica provvisoria" si intende quella redatta fino alla penultima domenica precedente la chiusura delle iscrizioni del rally interessato).

I conduttori che hanno maturato una precedenza di iscrizione, e vogliono farla valere, devono far pervenire le loro domande di iscrizione, sotto pena di perdita della precedenza, almeno 10 giorni prima della data di chiusura delle iscrizioni.

5.12.1 Rallies di Campionato Italiano e di Trofeo (Asfalto e Terra), esclusi quelli valevoli per i Campionati FIA:

- 1° grado: Prioritari FIA e conduttori che si trovano, nella classifica provvisoria assoluta, entro le prime 15 posizioni.

- 2° grado: i conduttori che si trovano, nelle classifiche provvisorie di Gruppo, entro le prime 5 posizioni.

- 3° grado: gli altri conduttori secondo l'ordine progressivo stabilito in base alla data di spedizione

della assicurata o corriere di cui all'art.5.10.

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

Nella seconda gara titolata dell'anno, si terrà conto delle prime 10 posizioni della 1ª gara titolata e delle prime 10 posizioni della classifica finale del Campionato dell'anno precedente.

5.12.2 Rallies Internazionali non titolati:

Secondo l'ordine progressivo stabilito in base alla data di spedizione delle assicurate o corriere di cui all'art.5.10.

5.12.3 Rallies di Coppa Italia:

- 1° grado: i conduttori che si trovano nelle prime 10 posizioni in una delle classifiche generali di Coppa Italia di zona dell'anno precedente (precedenza applicabile tutto l'anno a tutte le zone);

- 2° grado: i conduttori che si trovano, nell'anno in corso, nelle prime 10 posizioni della classifica generale provvisoria della Coppa Italia della zona in cui si svolge la gara;

- 3° grado: i conduttori che si trovano, nell'anno in corso, nelle prime 2 posizioni della classifica generale provvisoria di un Trofeo di Marca, a condizione che si tratti di un Trofeo approvato dalla CSAI;

- 4° grado: i conduttori residenti nella provincia dove ha luogo la gara;

- 5° grado: tutti gli altri conduttori secondo l'ordine progressivo stabilito in base alla data di spedizione della assicurata o corriere di cui all'art.5.10.

5.12.4 Rallies Nazionali non titolati:

Secondo l'ordine progressivo stabilito in base alla data di spedizione della assicurata o corriere di cui all'art. 5.10.

5.12.5 Rallies sprint:

- 1° grado: i conduttori residenti nella zona interessata.

- 2° grado: i conduttori residenti fuori zona

Per le zone si fa riferimento a quelle della Coppa Italia.

Sia per il 1° che per il 2° grado, le iscrizioni saranno accettate secondo l'ordine progressivo stabilito in base alla data di spedizione della assicurata o corriere di cui all'art. 5.11.

5.13 Sorteggio (non applicabile alle gare FIA)

Se il numero delle domande di iscrizione è superiore a quello previsto dall'organizzatore e le domande di iscrizione sono più numerose dei posti disponibili, l'accettazione delle stesse dovrà essere decisa mediante sorteggio indipendentemente dalla loro posizione nel protocollo delle iscrizioni, fatti salvi i diritti dei conduttori che godono di precedenza (par. 5.12). L'Organizzatore ha la facoltà di indicare nel Regolamento particolare di gara gli eventuali criteri di proporzionalità numerica con cui sorteggerà gli equipaggi nell'ambito di ogni Gruppo e/o classe.

Il sorteggio dovrà effettuarsi, su richiesta dell'organizzatore, alla presenza di un rappresentante CSAI (con spese a carico dell'organizzatore) e di rappresentanti dei concorrenti interessati, il giorno successivo alla chiusura delle iscrizioni.

L'organizzatore è tenuto a rendere noti non soltanto gli equipaggi ammessi per sorteggio, ma anche quelli esclusi.

Se le domande di iscrizione sono state più numerose dei posti disponibili e per la loro accettazione l'organizzatore ha dovuto ricorrere al sorteggio o alla selezione per gradi di precedenza, l'eventuale sostituzione del primo conduttore con precedenza di iscrizione o con residenza in zona con un altro conduttore senza precedenza di iscrizione o con residenza fuori zona comporterà per l'equipaggio interessato la perdita del diritto di iscrizione e la non ammissione alla manifestazione.

6. ASSICURAZIONI

6.1 Il Comitato Organizzatore deve stipulare tutte le assicurazioni obbligatorie previste nella N.S. 3.

6.2 Il premio assicurativo compreso nella tassa di iscrizione deve garantire al concorrente almeno la copertura per la responsabilità civile verso terzi prevista dalla legge e dalle disposizioni particolari della CSAI. La copertura dovrà avere effetto (lungo il percorso di gara e i percorsi di servizio indicati nel Service Book) dal momento in cui la vettura viene presentata alle verifiche preliminari ante-gara e cesserà alla fine del rally (secondo la definizione del precedente Art. 1.13) o, in caso di ritiro o di esclusione, al momento dell'arrivo della vettura nella località in cui è allestito il parco chiuso di fine tappa o di fine gara.

L'ora del ritiro sarà considerata quella della comunicazione o della riconsegna della Tabella di Marcia agli Ufficiali di Gara. Nel caso di esclusione, l'ora sarà quella della notifica all'equipaggio del provvedimento di esclusione.

6.3 Le vetture di assistenza (e le vetture "Auxiliary"), anche se munite di appositi contrassegni rilasciati dall'organizzatore, non verranno considerate in nessun caso come partecipanti al rally (o come vetture ufficiali dell'organizzazione). Esse non saranno pertanto coperte dall'assicurazione del rally e resteranno sotto la sola responsabilità dei loro proprietari.

6.4 Agli organizzatori è fatto obbligo di prevedere una garanzia infortuni per i "secondi conduttori" con somme assicurate di almeno 200.000,00 euro per i casi di morte e invalidità permanente con una franchigia assoluta del 5% e di 500,00 euro per sinistro. Con la stipulazione di questa assicurazione gli Organizzatori hanno la facoltà, ma non l'obbligo, di sottoscrivere l'estensione alla RCA prevista dalla condizione aggiuntiva "B".

Rimane invariato l'obbligo di assicurare il rischio statico.

6.5 All'Organizzatore è fatto obbligo di consegnare a tutti gli equipaggi verificati, perché la possano esibire, se necessario, alle Forze dell'Ordine, un'attestazione che contenga gli estremi della polizza RCT del Comitato Organizzatore, l'indicazione dei rischi coperti e dei massimali e un richiamo agli articoli della legge n. 990/1969 e del Codice della Strada che regolano la copertura assicurativa delle vetture in gara.

6.6 In caso di incidente, il concorrente od un suo rappresentante dovrà farne denuncia per iscritto alla Direzione di Gara al più tardi entro 24 ore.

7. EQUIPAGGI

7.1 Ritiro

Il ritiro di anche un solo membro dell'equipaggio comporterà l'immediata esclusione da parte del Direttore di Gara.

7.2 Terzi a bordo

L'ammissione di un terzo a bordo, salvo il caso di trasporto di un ferito, potrà comportare l'esclusione dalla gara da parte dei Commissari Sportivi.

7.3 Applicazione sulla vettura dei nomi dell'equipaggio e della loro bandiera nazionale

Il nome del primo conduttore e possibilmente del copilota con la riproduzione della loro bandiera nazionale dovranno comparire sui due parafanghi anteriori o sui vetri posteriori laterali della vettura.

La loro mancanza comporterà un'ammenda.

7.3.1 Se i nomi dei conduttori compaiono sui vetri posteriori laterali, le lettere devono essere di colore bianco, alte al massimo 10 cm in maiuscolo e minuscolo in carattere Helvetica Bold. La misura delle lettere del nome del copilota sarà la stessa di quelle del primo conduttore. La bandiera nazionale di ciascun membro dell'equipaggio dovrà essere apposta a fianco del nome.

7.3.2 In caso di rottura del vetro, non sarà applicata la sanzione pecuniaria per l'assenza di nomi.

7.4 Obbligo dell'equipaggio di restare a bordo della vettura

I Conduttori costituenti lo stesso equipaggio devono restare a bordo della vettura per tutta la durata del Rally, salvo nei casi espressamente previsti dal Regolamento Particolare e durante le operazioni di controllo, pena l'esclusione dalla manifestazione.

7.5 Ritiro

In caso di ritiro l'equipaggio ha l'obbligo di darne tempestiva comunicazione alla Direzione di Gara.

8. PERCORSO, ROADBOOK, TABELLA DI MARCIA E DOCUMENTI STANDARD

8.1 Roadbook (radar)

8.1.1 Ogni equipaggio riceverà un roadbook contenente una descrizione dettagliata del percorso obbligatorio da seguire. Ogni deviazione può comportare l'esclusione della vettura alla fine della tappa a discrezione dei Commissari Sportivi.

Gli equipaggi devono seguire esattamente il percorso indicato nel roadbook, senza lasciare le strade indicate, o le aree o zone di assistenza indicate, a meno che i Commissari Sportivi decidano che ciò sia avvenuto per cause di forza maggiore.

8.1.2 Il roadbook deve essere conforme a quello standard pubblicato all'Appendice VII di questa N.S. 11. Deve essere stampato in formato A5 (solo gare a validità FIA) e deve avere all'interno, su fogli piegati e rilegati, i simboli OK e richiesta di soccorso medico in formato minimo A4 con l'indicazione del numero di gara della vettura interessata.

8.1.3 Il roadbook, obbligatorio in tutti i rallies, deve essere disponibile e consegnato gratuitamente ai concorrenti iscritti (e soltanto ad essi) nei seguenti termini:

- rallies valevoli per i Campionati FIA: nei termini previsti dal regolamento FIA, ovvero 30 giorni prima per il Rally di Campionato del Mondo e almeno 12 giorni prima per i rallies di Campionato Europeo;
- tutti gli altri rallies: non prima del giorno che precede quello in cui iniziano le ricognizioni.

8.2 Intervallo tra le partenze

8.2.1 La partenza del rally e di ogni tappa successiva verrà prevista con almeno 1 minuto di distanza tra una vettura e l'altra.

Nei rallies su terra, ai conduttori prioritari FIA (gare di Campionato FIA), a quelli CSAI del 1° e del 2° elenco internazionale (gare non valevoli per Campionati FIA) e a quelli partecipanti con vetture Super 1600 sarà dato un intervallo di 2 minuti primi, che potrà essere esteso a tutti gli altri conduttori in relazione alla disponibilità oraria del programma.

8.2.2 Questo intervallo dovrà essere e rimanere lo stesso per tutte le vetture concorrenti, salvo una differente regolamentazione prevista nel regolamento specifico di un campionato o a meno di una specifica deroga prevista dalla FIA (o dalla CSAI).

8.2.3 Dopo la partenza dei piloti prioritari, la gestione degli intervalli tra le partenze di due classi successive è lasciata alla discrezione del Direttore di Gara.

8.3 Tabella di marcia

8.3.1 La tabella di marcia deve prevedere una pagina per ciascun settore e prova speciale. Un fascicolo separato deve essere previsto almeno per ogni sezione. Specifici spazi saranno previsti per i timbri o le firme dedicate ai controlli di passaggio, se previsti.

8.3.2 Gli equipaggi devono fare registrare il loro passaggio sulla tabella di marcia in tutti i posti di controllo indicati e nell'ordine corretto. Qualsiasi infrazione comporterà l'applicazione delle norme da parte del Direttore di Gara e l'equipaggio sarà escluso alla fine della tappa.

8.3.3 Il tempo imposto per la percorrenza di un settore dovrà figurare sulla tabella di marcia.

8.3.4 Gli organizzatori dei rallies internazionali sono obbligati a predisporre una tabella che comporti una pagina per settore secondo lo standard FIA come da allegato alla presente NS11, mentre gli organizzatori degli altri rallies devono predisporre una tabella di marcia conforme allo standard CSAI come da allegato alla presente NS11.

La tabella deve comunque essere sostituita al termine di ogni sezione.

9. TARGHE DEL RALLY E NUMERI DI GARA

9.1 L'organizzatore fornirà (gratuitamente) ad ogni equipaggio il seguente materiale che dovrà essere fissato sulla vettura nel modo prescritto:

9.1.1 Targhe del Rally

Una serie di targhe così composta:

- per la parte anteriore una targa di dimensioni massime di cm. 43 di larghezza per cm. 21,5 di altezza;
- sul lunotto posteriore una targa adesiva trasparente di dimensioni massime cm. 28 x 15 di altezza. Su questa targa uno spazio di cm. 15 x cm. 8 di altezza sarà riservato al numero di gara.

9.1.2 Pannelli portanumeri

Una serie di due pannelli rettangolari portanumeri per le portiere di dimensioni massime cm. 50 x cm. 52 di altezza.

9.1.3 Numeri di gara

I numeri di gara, larghezza del tratto cm. 5 per cm. 28 di altezza, devono essere neri su fondo bianco di cm. 50 di larghezza per cm. 38 di altezza, applicati sui pannelli di cui sopra.

9.2 Assenza delle targhe e dei numeri di gara

In ogni momento la constatazione:

- dell'assenza o alterazione di un solo pannello portante i numeri di gara o di una sola targa del rally comporterà un'ammenda;
- dell'assenza contemporanea dei due pannelli portanti i numeri di gara e/o delle due targhe del rally comporterà l'esclusione.

9.3 Obbligo di presentazione delle vetture con targhe e numeri di gara applicati

I numeri e le targhe ufficiali di gara devono essere consegnati al più tardi in sede di controllo dei documenti sportivi. I conduttori hanno l'obbligo di presentarsi alle successive verifiche tecniche con i numeri e le targhe ufficiali di gara applicati.

9.4 Rimozione o copertura dei numeri di gara in caso di ritiro

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

10. PUBBLICITÀ

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

- a) sia permessa dalla Legge Italiana e dai Regolamenti FIA (nonché dalle condizioni comuni di organizzazione per le prove di Campionato della FIA e della CSAI);
- b) non si presti a portare alcuna offesa (non sia contraria alla morale e al buon costume);
- c) non sia di natura politica o religiosa;
- d) non occupi gli spazi riservati alle targhe del rally ed ai pannelli dei numeri di gara;
- e) non impedisca la corretta visuale dell'equipaggio attraverso i vetri.

10.2 Gli spazi pubblicitari sopra e sotto i numeri di gara e quelli disponibili sulle targhe ufficiali sono riservati alla pubblicità degli organizzatori.

Tale pubblicità è obbligatoria e non può essere rifiutata dai concorrenti.

Sui pannelli dei numeri di gara, la pubblicità dovrà inserirsi su di una superficie avente la stessa larghezza di cm. 50 e l'altezza di cm. 14, o due da 7 cm. di altezza, in alto e/o in basso dei numeri. Il testo di questa pubblicità dovrà essere precisato sul regolamento particolare od al più tardi un mese prima della partenza del rally con una circolare informativa.

10.3 Ogni altra pubblicità proposta dall'organizzatore non potrà essere che facoltativa. Il suo rifiuto non può comportare una tassa di iscrizione maggiore del doppio di quella fissata con l'accettazione della pubblicità facoltativa e la maggiorazione sarà limitata ad un massimo di 3000 US\$ (importo valido solo per le gare valide o candidate FIA).

10.4 I concorrenti che accetteranno la pubblicità facoltativa dell'organizzatore dovranno riservare ad essa gli spazi indicati sul regolamento particolare.

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

Tale norma è applicabile ai soli rallies di Campionato Italiano Rally e di Trofeo Rally.

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

10.7 Oltre ai pannelli dei numeri di gara ed alle targhe ufficiali, l'organizzatore ha inoltre la facoltà di riservare al massimo altri quattro spazi o moduli pubblicitari aventi complessivamente la dimensioni di cm2 1500. Ogni modulo non deve superare le dimensioni di cm.10x50. La loro posizione è libera, a meno che non sia espressamente vincolata dal regolamento particolare di gara.

10.8 Le infrazioni alle norme sulla pubblicità saranno penalizzate a discrezione dei Commissari Sportivi.

11. NORME DI CIRCOLAZIONE

11.1 Rispetto del Codice della Strada

Durante tutta la durata della manifestazione, gli equipaggi devono obbligatoriamente attenersi alle norme del Codice della Strada.

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

- prima infrazione: ammenda da 259 a 2.583 Euro.
- seconda infrazione: 5 minuti di penalità
- terza infrazione: esclusione dalla gara.

11.2 Contestazione delle infrazioni stradali all'equipaggio

In caso di infrazione alle norme di circolazione, gli agenti o funzionari, constatata l'infrazione, dovranno contestarla ai conduttori con i mezzi abituali a disposizione.

11.3 Notifica delle infrazioni stradali agli Organizzatori

Nel caso che gli agenti non vogliano o possano fermare la vettura per la contestazione, essi potranno chiedere l'applicazione delle penalizzazioni previste dal regolamento particolare, a condizione che:

- la notifica dell'infrazione pervenga in forma ufficiale, per iscritto, entro il termine previsto per l'esposizione della classifica alla fine della tappa;
- il processo verbale sia sufficientemente dettagliato ed il riconoscimento del concorrente indiscutibilmente stabilito, il luogo e l'ora dell'infrazione precisati;
- i fatti comprovati non siano suscettibili di interpretazioni diverse.

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

È vietato rimorchiare, trasportare o spingere le vetture concorrenti ad eccezione dei casi in cui tali manovre siano necessarie per rimettere la vettura sulla carreggiata o per liberare la strada. Ogni infrazione può comportare una penalità alla discrezione dei Commissari Sportivi che può arrivare fino all'esclusione.

11.5 Comportamenti ostruzionistici o antisportivi (divieto)

È vietato agli equipaggi sotto pena di una sanzione inflitta secondo le disposizioni del RNS:

- bloccare intenzionalmente il passaggio delle vetture partecipanti o impedirne il sorpasso;
- comportarsi in modo antisportivo.

12. ASSISTENZA

12.1 Assistenza (condizioni generali)

12.1.1 È definita assistenza ogni intervento, lavoro, rifornimento di liquidi o solidi effettuato su di una vettura concorrente salvo le limitazioni di cui al presente art.12.

12.1.2 Durante lo svolgimento dei rally, l'assistenza ad una vettura concorrente non può essere effettuata che all'interno dei parchi assistenza.

Tuttavia l'equipaggio, con i soli mezzi di bordo, senza alcun aiuto esterno di qualsiasi tipo, potrà effettuare assistenza sulla vettura in qualsiasi momento, salvo che ciò sia esplicitamente proibito.

12.1.3 Ogni infrazione alle norme di assistenza o tutte le azioni definite come "assistenza vietata" - vedere l'art.12.2 - constatate dagli Ufficiali di Gara, può provocare l'applicazione dei provvedimenti disciplinari che rientrano nella competenza dei Commissari Sportivi. Secondo la gravità dell'infrazione altre sanzioni potranno essere applicate da parte della FIA e della CSAI.

12.1.4 (valido nelle gare che prevedono una refuelling area) Se necessario (ad esempio a seguito del cambio di un serbatoio o della pompa benzina), lo svuotamento ed il rifornimento di carburante è permesso in un parco assistenza, a condizione che:

- l'intervento sia effettuato sotto la supervisione di un commissario
- nessun altro intervento sia operato durante l'operazione di svuotamento e/o rifornimento di carburante
- un adeguato perimetro di sicurezza sia stabilito intorno alla vettura
- due operatori antincendio o personale del team siano presenti con estintori disponibili per l'uso sui liquidi infiammabili.
- sia inserito carburante in quantitativo tale da poter solo raggiungere la successiva zona di rifornimento.

12.2 Definizione di assistenza vietata

È definito come assistenza, e quindi vietato (al di fuori dei parchi o zone di assistenza):

a) l'utilizzo o la ricezione da parte dell'equipaggio di qualsiasi materiale, sia esso solido o liquido, pezzo di ricambio, attrezzo o equipaggiamento diverso da quanto già trasportato a bordo della vettura. Una batteria di scorta può essere considerata ricambio o equipaggiamento purché sia trasportata a bordo della vettura alle seguenti condizioni:

- deve essere garantita la sicurezza a livello di fissaggio e di isolamento, sotto la responsabilità del concorrente e il controllo dei Commissari tecnici che possono intervenire per migliorarli, così come deve essere previsto per gli altri ricambi, attrezzi o equipaggiamenti trasportati;
- non sono ammesse batterie collegate tra di loro con cavi e connessioni varie.

b) la presenza di personale o di qualsiasi mezzo di trasporto, compresi gli elicotteri, appartenenti al team nel raggio di un Km dalla vettura, salvo che all'interno dei parchi assistenza o a condizione che ciò sia stato esplicitamente permesso a mezzo di una circolare informativa, fatta eccezione:

- nelle prove speciali, dal cartello giallo di inizio CO fino al cartello Stop a fine PS;
- per le vetture in stato di attesa al CO di ingresso nei parchi di riordinamento e di assistenza oppure posteggiate all'interno dei parchi di riordinamento, aree all'interno delle quali potranno essere distribuiti cibo, bevande e informazioni;
- nel trasferimento degli equipaggi verso il parco chiuso o alla partenza dal parco chiuso;
- quando è richiesto alle vetture in gara che si trovano sul percorso indicato nel road book di utilizzare lo stesso percorso usato in quel momento dal personale dell'equipaggio, a condizione che gli stessi non si fermino simultaneamente nello stesso posto;
- nei luoghi espressamente indicati per il cambio delle note relative al ghiaccio o al fondo stradale. Questi luoghi devono essere indicati come "informazioni" e pubblicati nell'Albo ufficiale di gara.

c) l'abbandono volontario del percorso di gara indicato dal roadbook.

12.3 Parchi di assistenza

12.3.1 Dovranno essere previsti tipi di parchi assistenza in conformità a quanto di seguito specificato:

- (a) 20' a fine gara. 45' a fine tappa.
- (b) Durata parco assistenza precedente la prima PS di ogni tappa.
- (c) Dopo il 50% della lunghezza totale delle PS.
- (d) Il parco assistenza deve essere interamente su fondo asfaltato.
- (e) Il parco assistenza che precede la prima PS deve avere una durata di 15'. Quelli successivi una durata compresa tra i 30' e i 40'.
- (f) Ved. precedente nota e).

Nell'impossibilità di creare un parco assistenza l'organizzatore dovrà definire una zona di assistenza della lunghezza massima di 1 km, in aree delimitate di cui sia possibile il controllo degli accessi.

I parchi e le zone di assistenza dovranno essere chiaramente indicati nel roadbook.

12.3.2 I parchi assistenza saranno previsti nel percorso del rally, regolati da un CO di entrata e da un CO di uscita; la distanza di 25 m. riportata nell'Appendice I sarà ridotta a 5 m. davanti al Controllo Orario di ingresso. In questa zona avranno accesso soltanto le persone autorizzate (meccanici, stampa, ecc.).

12.3.3 Nei parchi di assistenza gli equipaggi non dovranno guidare in maniera pericolosa e non dovranno superare la velocità di 30Kmh o comunque una velocità ritenuta pericolosa dagli ufficiali di gara in servizio. In caso di violazione, sarà applicata un'ammenda da 517 a 2.583 Euro e una penalità in tempo fino a 3 minuti primi.

12.3.4 Il servizio antincendio deve essere garantito dalla disponibilità di almeno 5 estintori aventi una capacità di 6 Kg ciascuno.

12.3.5 Durante lo svolgimento della gara deve essere disponibile per il parco assistenza un'ambulanza completa di equipaggio.

12.4 Veicoli ammessi nei parchi di assistenza

Per ogni conduttore prioritario (e nelle gare valevoli per il Campionato Italiano Rallies anche per ogni conduttore iscritto al Campionato) deve essere assegnata, all'interno del parco di assistenza, per ogni vettura, a titolo gratuito, un'area di almeno 100 mq che abbia una larghezza di almeno 8 m. I conduttori prioritari che partecipano con vetture appartenenti alle classi indicate nell'art. 25.2 perdono la priorità ai fini dell'ordine di partenza, ma mantengono il diritto a disporre di un'area di almeno 100 mq. Per ogni conduttore non prioritario (e nelle gare valevoli per il Campionato Italiano anche per ogni conduttore non iscritto al Campionato) l'area è ridotta ad almeno 60 mq. con una larghezza di almeno 6 metri. Gli spazi commerciali non devono essere assegnati a scapito delle aree riservate ai conduttori. In caso di maggiore disponibilità di spazio, gli Organizzatori hanno la facoltà di ampliare equitativamente tali aree a favore di tutti i conduttori, sempre a titolo gratuito.

12.4.1 Per tutta la durata del rally, potranno operare al massimo due veicoli di assistenza per ogni vettura partita. Questi veicoli saranno chiaramente identificabili per mezzo di apposite targhe "Assistenza" rilasciate dall'organizzatore e posizionate come specificato.

12.4.2 Altri veicoli dei team (motorhomes, ecc.) devono essere identificati a mezzo di targhe "Auxiliary" fornite dall'organizzatore.

12.4.3 Qualora lo spazio sia sufficiente, i veicoli "Auxiliary" avranno accesso ai parchi assistenza, a discrezione degli organizzatori.

12.4.4 Qualora lo spazio sia insufficiente, gli organizzatori prevederanno aree di parcheggio per i veicoli "Auxiliary" nelle immediate vicinanze dei parchi assistenza.

12.4.5 Avranno diritto all'ingresso nei parchi assistenza soltanto le vetture in gara e un automezzo di assistenza per ognuna di esse, ad eccezione dei rallies valevoli per il Campionato Italiano, per il Trofeo (Asfalto e Terra), dove, per ogni vettura iscritta da un concorrente Persona Giuridica, avranno diritto all'ingresso fino a due automezzi di assistenza.

I concorrenti dovranno scrupolosamente attenersi alle disposizioni degli Ufficiali di gara in servizio all'ingresso dei parchi di assistenza.

Gli organizzatori devono stabilire l'orario di ingresso dei veicoli autorizzati. Il mancato rispetto, per anticipo e per ritardo, dell'orario di ingresso comporterà a carico dei concorrenti interessati un'ammenda fino a Euro 2.583.

12.4.6 L'inosservanza delle norme previste nel presente art. 12 e non altrimenti sanzionate, l'ingresso nei parchi o zone con mezzi non autorizzati o la mancata esecuzione delle disposizioni dei Commissari di Gara comporterà le seguenti sanzioni:

- 1ª infrazione: ammenda fino a Euro 2.583;

- 2ª infrazione: ritiro della targa "Assistenza" o "Auxiliary" e una sanzione fino all'esclusione su decisione dei Commissari Sportivi.

12.4.7 L'assistenza effettuata al di fuori dei parchi di assistenza, accertata dagli ufficiali di gara, comporterà l'esclusione dalla gara e, se trattasi di gara titolata, la perdita dei punti fino a quella gara acquisiti.

12.4.8 Targhe "assistenza" e "auxiliary"

Per ogni vettura iscritta, gli organizzatori devono rilasciare gratuitamente due targhe "Assistenza" se sono previsti due o più parchi di assistenza e una sola targa se è previsto un solo parco assistenza. I concorrenti PG hanno sempre diritto ad avere gratuitamente due targhe assistenza per ogni vettura iscritta.

Targhe aggiuntive "Auxiliary", potranno essere poste in vendita dagli organizzatori ad un prezzo massimo di Euro 104 più IVA, previa richiesta scritta del concorrente.

Tutte le targhe "Assistenza" e "Auxiliary" devono essere numerate e registrate dall'organizzatore.

Gli organizzatori dei rallies Sprint sono esentati dall'obbligo di prevedere targhe di assistenza.

12.5 Cambio pneumatici e loro modifiche

12.5.1 Per tutti i concorrenti, il cambio di pneumatici può essere effettuato solo nei parchi di assistenza di tipo I o II. Limitatamente alle gare di Campionato Italiano e di Trofeo Rallies (Asfalto e Terra), il kilometraggio totale delle prove speciali tra due cambi di pneumatici non dovrà essere inferiore a 30 Km.

12.5.2 Non è permessa, se non nei parchi assistenza, la modifica intenzionale del disegno o del numero dei chiodi presenti sui pneumatici montati o presenti su una vettura, neanche se effettuata con il solo equipaggiamento a bordo.

12.5.3 Ogni infrazione a tale norma può comportare l'esclusione dell'equipaggio da parte dei Commissari Sportivi.

12.6 Rifornamento di carburante o refuelling

12.6.1 Rifornamento di carburante o refuelling (applicazione soltanto nei Rallies di Campionato Italiano e di Trofeo Rallies Asfalto e Terra).

a) Vetture a benzina: tutti i concorrenti e i conduttori, compresi gli stranieri, devono utilizzare unicamente il carburante ufficiale che verrà loro distribuito all'interno della zona refuelling. I concorrenti e i conduttori che non ottempereranno all'obbligo di utilizzare il carburante unico, non saranno ammessi alla gara. La zona refuelling è indicata dall'organizzatore nel road-book, con eccezione di quanto è indicato nel precedente Art.12.1.4.

I concorrenti appartenenti alle classi N0, N1, N2 e N3 hanno la facoltà di utilizzare sia il carburante di tipo "A" (RON 98,0) sia il carburante di tipo "B" (RON 102,00); quelli appartenenti alle altre classi devono utilizzare soltanto il carburante di tipo "B" (RON 102). I concorrenti dovranno ordinare la benzina alla ditta incaricata del servizio di distribuzione del carburante entro il giovedì della settimana precedente la manifestazione.

La ditta che distribuirà il carburante, sarà presente nella zona dove si svolge lo shakedown, indicata dall'organizzatore nel RPG, per la distribuzione, a mezzo fusti, del carburante necessario ai concorrenti per lo shakedown e per la partenza della gara. La distribuzione del carburante per lo shakedown sarà effettuata negli orari indicati nel Regolamento particolare di gara.

Durante lo svolgimento della gara la distribuzione del carburante avverrà solo esclusivamente all'interno della zona di refuelling con introduzione dello stesso all'interno del serbatoio della vettura tramite personale della ditta incaricata.

b) Vetture Diesel: ai concorrenti che partecipano alla gara con vetture diesel non sono applicabili le disposizioni della precedente lettera a). Tuttavia, anche il rifornimento di tali vetture, nel corso della gara, deve avvenire all'interno della zona refuelling dove i concorrenti provvederanno a rifornirsi con mezzi propri.

c) Le zone di refuelling saranno poste all'uscita del parco di assistenza e, comunque, nei due chilometri successivi. È vietato prevedere la zona di refuelling in un settore tra la partenza di una prova speciale e un controllo orario successivo. L'ingresso e l'uscita saranno indicati da un cartello di rifornimento su sfondo blu.

d) All'interno della zona di refuelling ogni operazione non direttamente connessa al rifornimento di carburante è vietata.

e) All'interno della zona di refuelling dovrà essere rispettato un limite di velocità di 5 Km/h.

f) Durante le operazioni di refuelling i motori devono essere spenti.

g) È raccomandato che l'equipaggio non rimanga a bordo durante le operazioni di refuelling; nel caso ciò non avvenga, le cinture di sicurezza devono essere non allacciate.

h) In caso di mancata messa in moto, la vettura può essere spinta fuori dalla zona di refuelling e rimessa in moto seguendo le procedure previste nei paragrafi 12.2.1, 20.1.4 e 20.1.5.

i) La zona di refuelling dovrà avere una superficie di almeno 30 mt. (larghezza) x 50 mt. (lunghezza); all'interno di questa area dovrà essere presente una superficie di almeno 15 mt. (larghezza) x 30 mt. (lunghezza) obbligatoriamente asfaltata.

La restante parte dovrà essere libera da ogni tipo di impedimento strutturale in modo da rientrare nelle norme di sicurezza previste dalla legge per la distribuzione del carburante.

La zona refuelling deve essere ben delimitata. Sono sufficienti anche le sole transenne ma dovranno garantire l'isolamento completo.

Nella zona refuelling l'organizzatore non dovrà prevedere zone per la punzonatura dei pneumatici, o la presenza di mezzi non riconducibili alla ditta incaricata della distribuzione del carburante.

l) L'organizzatore dovrà prevedere la presenza di almeno due ufficiali di gara nella zona refuelling.

12.6.2 Rifornimento di carburante o refuelling (applicazione in tutti gli altri Rallies esclusi i Rallies Sprint)

Per tutti i concorrenti il rifornimento di carburante è vietato nei parchi di assistenza. Il rifornimento è consentito soltanto all'interno delle stazioni di servizio (distributori di carburante) che l'organizzatore avrà individuato e comunicato ai concorrenti oppure all'interno di aree refuelling opportunamente attrezzate a cura dell'organizzatore.

All'interno delle stazioni di servizio non possono essere effettuate operazioni di assistenza. Il controllo sull'osservanza di tale divieto sarà curata da Ufficiali di Gara.

12.6.3 Rifornimento di carburante o refuelling (applicazione nei Rallies Sprint)

Vietato

12.6.4 Rifornimento di carburante per le vetture diesel

Deve essere effettuato all'interno delle aree refuelling o all'interno delle stazioni di servizio (quando previste).

12.7 Sostituzione di parti meccaniche – Condizioni generali

Per ogni vettura È autorizzata una sola sostituzione del turbo per ogni tappa. La sostituzione deve essere effettuata in un parco assistenza ed in questo caso il turbo può essere trasportato a bordo di un veicolo di assistenza; o, al di fuori di un parco assistenza, dai soli membri dell'equipaggio, ma il turbo di riserva deve essere trasportato a bordo della vettura da gara.

Qualsiasi infrazione a tale norma comporterà l'esclusione del concorrente dal rally su decisione dei Commissari Sportivi.

12.8 Condizioni di utilizzo dei compressori

12.8.1 Sono introdotte le seguenti limitazioni nell'utilizzo dei compressori:

12.8.1.1 Restano in vigore le norme attuali relative alle flange ed alle punzonature come da artt. 254.6.1 e 255.5.1.8.3 dell'Allegato J.

12.8.1.2 È obbligatorio procedere, prima della partenza del rally, alla verifica ed alla piombatura del compressore installato sulla vettura e di un numero di compressori di ricambio al massimo uguale al numero delle tappe della gara.

12.8.1.3 Sui compressori figurerà il numero di gara della vettura - esempio vettura n° 1 = compressore n° 1A + ricambi 1B/1C/1D – ed essi dovranno essere utilizzati unicamente per quella vettura.

12.8.1.4 La mancata utilizzazione della sostituzione durante una tappa, ridurrà automaticamente il numero dei compressori di ricambio disponibile.

Esempio: vettura n° 1 - compressore n° 1A - tre tappe; compressori di ricambio 1B/1C/1D; la mancata sostituzione durante il primo giorno comporterà l'impossibilità di utilizzare uno dei compressori di ricambio.

12.8.1.5 Dopo la sostituzione, il compressore sostituito dovrà essere trasportato a bordo della vettura o di un veicolo di assistenza fino al parco chiuso di fine tappa dove i Commissari Tecnici potranno controllarlo. Solo allora il concorrente potrà eventualmente caricare a bordo, in sua sostituzione, il compressore di ricambio per la tappa successiva.

12.8.1.6 Nel corso della stessa tappa, un compressore sostituito può essere utilizzato nuovamente sulla stessa vettura.

Esempio: vettura n° 1 - 1ª tappa; potranno essere indifferentemente utilizzati i compressori n° 1A e 1B.

12.8.1.7 Tutti i compressori utilizzati dovranno rimanere piombati affinché i Commissari Tecnici possano controllarne la conformità.

12.8.1.8 Le norme di cui sopra sono obbligatorie anche per tutte quelle vetture i cui compressori non sono equipaggiati con flangie. In questo caso i compressori saranno punzonati solamente al fine di verificarne la quantità.

12.9 Cambi e differenziali (applicazione soltanto nei Rallies del CIR)

12.9.1 Per tutte le vetture è autorizzata, nel corso di un rally, una sola sostituzione del cambio e di una serie di differenziali, anteriore e/o centrale e/o posteriore.

12.9.2 I concorrenti dovranno far punzonare durante le verifiche antegara sia il/i cambio/i e il/i differenziale/i installati sulla vettura, sia i ricambi. La punzonatura deve essere fatta, di norma contemporaneamente. I pezzi saranno identificati con il numero di gara della vettura; esempio: vettura n° 1 - cambio n° 1 - cambio di riserva n° 1R.

12.9.3 La piombatura e la punzonatura saranno effettuate secondo le norme FIA o CSAI per i differenti modelli di vettura.

12.9.4 I cambi e i differenziali possono essere cambiati in qualsiasi parco di assistenza, a condizione che il Direttore di Gara o i Commissari Tecnici siano stati informati in anticipo dell'intenzione a farlo. Per il rispetto di tale disposizione potranno essere effettuati dei controlli da parte dei Commissari Tecnici.

12.9.5 I pezzi sostituiti potranno essere in seguito riutilizzati sulla stessa vettura, secondo le norme sopra descritte, a condizione che la piombatura e la punzonatura siano rimaste intatte.

12.9.6 In ogni caso, la punzonatura e la piombatura dovranno rimanere intatte per tutta la durata del rally ed i Commissari Tecnici potranno procedere in ogni momento ad un controllo ed eventualmente, a fine gara, allo smontaggio, per verificare la loro conformità.

12.9.7 I Delegati Tecnici FIA e CSAI piomberanno e punzoneranno tutte le vetture dei piloti prioritari FIA (nonché dei piloti primo elenco CSAI Internazionale)

L'applicazione di questa regola alle altre vetture iscritte è lasciata alla discrezione degli organizzatori, in accordo con la FIA (o ai Commissari Sportivi in difetto).

12.9.8 La piombatura e la punzonatura devono essere operate in modo da permettere la sostituzione della frizione e dei possibili accessori.

12.9.9 Tutti i concorrenti devono presentare le vetture predisposte per la piombatura dei cambi e dei differenziali. Detta piombatura verrà fatta in modo da inibire la apertura delle scatole o loro parti. Pertanto dovranno essere preparati dei fori sulle viti o prigionieri in modo da poter apporre un filo per dette viti o prigionieri, oppure tra una vite o prigioniero e una parte fissa della scatola (esempio nervatura).

12.10 Cambi e differenziali (applicazione soltanto nei Rallies del TR)

Per tutte le vetture la sostituzione del cambio e/o del differenziale è proibita.

Tutti i conduttori dovranno presentare le vetture predisposte per la piombatura dei cambi e dei differenziali alla scocca.

Pertanto dovranno essere predisposti un foro in una nervatura del cambio e del differenziale e un altro sulla scocca della vettura in modo da permettere di apporre un filo con sigillo tra questi due punti.

In caso di impossibilità a fare un foro sulla scocca in prossimità del cambio o del differenziale, potrà essere saldata in sostituzione una orecchietta alla scocca.

In caso di necessità di smontaggio o di sostituzione di pezzi del cambio/differenziale nei parchi assistenza, detto sigillo potrà essere rotto solo a cura dei Commissari Tecnici che provvederanno ad apporre uno nuovo al termine delle operazioni.

In ogni caso, la punzonatura e la piombatura dovranno rimanere intatte per tutta la durata del rally ed i Commissari Tecnici potranno procedere in ogni momento ad un controllo ed eventualmente, a fine gara, allo smontaggio, per verificare la loro conformità.

La piombatura di eventuali altre vetture potrà essere decisa dai Commissari Sportivi.

12.11 Piombatura cambi, differenziali e pneumatici (applicazione nel Campionato Italiano e nel Trofeo Rallies)

Saranno piombate almeno tutte le vetture dei conduttori prioritari FIA e CSAI del 1° e del 2° elenco internazionale.

12.12 Sanzioni

Le infrazioni alle disposizioni degli Artt.12.7/12.8/12.9/12.10 comporteranno l'esclusione dalla gara con decisione dei Commissari Sportivi

13. PNEUMATICI - RUOTA DI SCORTA

13.1 Bando di pneumatici slick

L'utilizzazione di pneumatici slick è vietata in tutti i rallies. Le norme relative all'uso dei pneumatici, incluse nell'Appendice V, devono essere rigorosamente rispettate.

13.2 Gomme chiodate

13.2.1 In relazione alle gomme chiodate, nessuna restrizione è stabilita a priori sulle gomme stesse, il loro numero, la loro mescola.

13.2.2 In ogni caso i chiodi devono essere conformi a quanto stabilito dal Codice della Strada. Gli organizzatori sono obbligati ad indicare le norme in vigore nel regolamento particolare di gara (valido per le sole gare iscritte a calendario internazionale).

13.3 Controllo delle gomme chiodate

Il metodo utilizzato per il controllo della chiodatura deve essere specificato nel regolamento particolare di gara.

13.4 Ruota di scorta

Le vetture possono essere equipaggiate con un massimo di due ruote di scorta.

Nella prova di Campionato del Mondo per i piloti prioritari primo e secondo elenco FIA è ammessa una sola ruota di scorta.

Le vetture GR.A (escluse quelle della cl. super 1600) e GR.N devono essere pesate, ferme restando le altre disposizioni contenute nell'art. 7 della NS 9, con le due ruote di scorta a bordo.

Le vetture della cl. super 1600 devono essere pesate con una sola ruota di scorta a bordo.

13.5 Sistemi antisgonfiamento

Con la sola eccezione della prova valevole per il Campionato del Mondo, in tutti gli altri rallies è vietato l'uso di sistemi antisgonfiamento.

14. RICOGNIZIONI

14.1 Vetture per le ricognizioni

Eccetto che per la gara valevole per il Campionato del Mondo, nel corso delle ricognizioni devono essere utilizzate vetture strettamente di serie, senza alcuna allestimento da gara. Nei rallies su terra sono vietate le ricognizioni con vetture a quattro ruote motrici.

È consentito il montaggio di una slitta di protezione nella parte inferiore della vettura, alle seguenti condizioni:

- materiale: lega di alluminio
- spessore: max 5 mm.
- organi da proteggere: motore e trasmissione

14.2 Ricognizioni autorizzate e ricognizioni vietate

Le ricognizioni sul percorso delle prove speciali sono vietate dopo la pubblicazione dell'itinerario o del regolamento particolare.

È considerata ricognizione la sola presenza di un conduttore sul percorso delle prove speciali nel periodo antecedente la partenza del rally.

L'organizzatore dovrà pubblicare sul regolamento di gara il programma e le restrizioni per le ricognizioni.

Ogni ricognizione effettuata al di fuori dei giorni e degli orari fissati dagli organizzatori è considerata una infrazione molto grave e verrà segnalata al Direttore di Gara che potrà applicare le penalità previste dall'art.14.3.6.

In nessun caso gli equipaggi potranno percorrere le prove speciali in senso contrario a quello di gara.

14.3 Svolgimento e durate delle ricognizioni

Trattandosi di ricognizioni, e non di prove, durante le stesse dovrà essere rispettato integralmente il Codice della Strada. Le vetture da ricognizione devono essere coperte dall'assicurazione prevista dalla Legge, nessuna responsabilità potrà essere addossata agli organizzatori.

Le ricognizioni dovranno essere effettuate alle seguenti condizioni:

14.3.1 Rallies valevoli per il Campionato Italiano Rally e per il Trofeo Rallies: nei due giorni precedenti il giorno delle verifiche (al massimo tre passaggi per prova speciale).

14.3.2 Tutti gli altri rallies: in uno o due giorni previsti dall'Organizzatore.

a) Se sarà previsto un solo giorno di ricognizione, questo deve essere quello immediatamente precedente le verifiche ante gara.

b) Se invece saranno previsti due giorni di ricognizione, il primo deve essere quello immediatamente precedente le verifiche e il secondo il sabato o la domenica precedente.

In entrambi i casi, in sostituzione di quelle del giorno immediatamente precedente le verifiche, gli organizzatori potranno prevedere le ricognizioni nel corso della mattinata del giorno in cui le verifiche ante-gara sono programmate di pomeriggio.

Ogni concorrente potrà effettuare un numero massimo di quattro passaggi per prova speciale che potranno essere ripartiti nei due giorni, se previsti (ved. precedente p. b).

In ogni caso l'Organizzatore dovrà stabilire il programma delle ricognizioni in modo tale da consentire ai concorrenti di percorrere in ricognizione tutte le prove speciali in un solo giorno.

Gli Organizzatori delle gare che si svolgono in Sardegna e nella zona di cui la Sardegna fa parte, potranno prevedere, in deroga, due giorni consecutivi di ricognizioni.

Nota: il numero di quattro passaggi per prova speciale non è un obbligo. Un equipaggio può anche effettuarne di meno. Le prove speciali ripetute devono essere considerate una sola volta (se ad es. una PS è ripetuta due volte, il numero massimo di passaggi che un equipaggio può effettuare in ricognizione non è di otto, ma di quattro).

14.3.3 L'organizzatore dovrà stabilire gli orari di ricognizione per una durata massima di 12 ore per giornata. Le ricognizioni dovranno essere effettuate in ogni caso solo dopo la consegna del roadbook (radar) e il ritiro della scheda di ricognizione da parte dei concorrenti regolarmente iscritti.

Sono vietati le vetture "staffetta" che precedono quelle in ricognizione e i collegamenti radio sulle vetture in ricognizione.

14.3.4 Ronde: subito dopo aver condotto le vetture iscritte e verificate in parco partenza, i conduttori potranno iniziare, con vetture stradali munite di contrassegno dell'Organizzatore, le ricognizioni del percorso della PS che sarà chiusa al traffico oppure a senso unico di marcia. Le ricognizioni saranno controllate mediante controlli di partenza e di arrivo.

Ogni equipaggio potrà effettuare un numero massimo di 3 ricognizioni.

L'Organizzatore stabilirà la durata massima di ogni ricognizione. Per ogni minuto primo o frazione di ritardo rispetto alla durata massima di ricognizione prevista, saranno assegnati 3 minuti secondi di penalità da aggiungere al tempo/gara.

Per evitare la penalità, i conduttori potranno rinunciare a effettuare la ricognizione successiva a quella in cui avranno fatto registrare il ritardo.

14.3.5 Scheda di ricognizione

La scheda - conforme al modello riprodotto più avanti - dovrà essere applicata all'interno della vettura usata per le ricognizioni, in modo ben visibile dall'esterno e deve comunque trovarsi sempre a bordo per essere esibita ad ogni richiesta degli Ufficiali di Gara addetti ai controlli. Almeno un componente l'equipaggio iscritto dovrà trovarsi a bordo. La mancanza della scheda a bordo della vettura comporterà un'ammenda di 259 Euro.

La sua manomissione comporterà la non ammissione alla gara.

14.3.6 Controlli e sanzioni

L'organizzatore concorderà con le Autorità Amministrative locali controlli lungo il percorso sia nei giorni di ricognizione indicati nel regolamento particolare di gara, sia nei giorni precedenti la manifestazione (anche prima della consegna del roadbook), fornirà assistenza al personale delle Forze dell'Ordine preposto, comunicherà loro i nominativi degli iscritti e richiederà la segnalazione alla Direzione di gara di eventuali infrazioni alle norme di comportamento previste dal Codice della Strada. Il controllo delle violazioni delle disposizioni sulle ricognizioni e le relative segnalazioni alla direzione di gara possono essere effettuati, oltre che dagli U.G. designati, anche dal personale preposto al controllo e/o alla tutela delle aree toccate dalla gara e da altri soggetti incaricati ufficialmente e per iscritto dall'organizzatore che deve darne pubblicità mediante circolare informativa e comunicazione alla CSAI.

Le segnalazioni saranno prese in considerazione per l'adozione delle sanzioni disciplinari previste.

Dei controlli effettuati dovrà essere fatta documentata menzione nell'incartamento di chiusura con l'indicazione degli eventuali provvedimenti adottati.

La CSAI si riserva di effettuare, con propri incaricati controlli a campione sulle ricognizioni.

Il conduttore che dovesse essere segnalato per avere commesso un'infrazione alla regolamentazione delle ricognizioni sarà sanzionato come segue dal Direttore di Gara:

- conduttore prioritario FIA o CSAI 1° elenco internazionale: 3 minuti primi di penalità e ammenda di 5.165 Euro;

- conduttore prioritario CSAI 2° elenco internazionale: 3 minuti primi di penalità 2.583 Euro;

- tutti gli altri conduttori: 3 minuti primi di penalità e ammenda di 1.550 Euro.

I reclami contro le sanzioni per violazione della regolamentazione delle ricognizioni devono essere presentati al Direttore di Gara o a un suo incaricato nei 30' successivi alla notifica del provvedimento ed esaminati dal Collegio dei Commissari Sportivi entro il termine di chiusura delle verifiche ante gara.

Il In caso di recidiva i conduttori non saranno ammessi alla partenza e saranno deferiti al Giudice Sportivo per l'adozione del provvedimento della sospensione delle licenze.

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

(SCHEDA FAC-SIMILE RICOGNIZIONI)

14.4 Tests con vetture da gara (shakedown)

14.4.1 Gli organizzatori delle gare valevoli per il Campionato Italiano Rally hanno l'obbligo di prevedere per tutti gli iscritti, almeno un test per le vetture da gara.

Nelle altre gare, i tests sono regolati dalle seguenti disposizioni:

a) Gare valevoli per il Trofeo Rallies (Asfalto e Terra)

Gli Organizzatori hanno l'obbligo di prevedere almeno un test per le vetture da gara dei piloti prioritari e di quelli partecipanti con vetture delle classi WRC, K11 e A8 oppure, in alternativa, la facoltà di prevederlo per tutti gli iscritti. Nel primo caso, la tassa di iscrizione potrà essere maggiorata fino a 155,00 Euro per i conduttori interessati; nel secondo caso fino a 100,00 Euro per tutti i conduttori.

I conduttori che non appartengono agli elenchi prioritari e quelli che partecipano con vetture diverse dalle WRC, dalla classe A8 e dalla classe K11 hanno la facoltà di effettuare i tests con vetture da gara. In questo caso la loro tassa di iscrizione potrà essere maggiorata fino a 155,00 Euro.

b) Tutti gli altri Rallies (con esclusione dei Rallies Sprint)

Gli organizzatori hanno la facoltà di prevedere almeno un test per le vetture da gara dei piloti prioritari e delle classi WRC, K11 e A8. Anche in questo caso, la tassa di iscrizione dei conduttori interessati potrà essere maggiorata fino a di 155,00 Euro.

Nelle gare dove lo shakedown è facoltativo, i concorrenti possono aderire anche dopo la chiusura delle iscrizioni

14.4.2 Il percorso dovrà avere una lunghezza massima di 3 Km., dovrà essere chiuso al traffico e dovrà essere organizzato come una prova speciale (medici, ambulanza, carro attrezzi, Commissari, collegamenti ecc.).

14.4.3 La polizza RCT del Comitato Organizzatore dovrà coprire anche i rischi derivanti dallo svolgimento di tests con vetture da gara, oppure dovrà essere stipulata, in alternativa e con gli stessi massimali, una apposita polizza RCT.

14.4.4 Il regolamento particolare dovrà precisare che ai concorrenti iscritti sarà consentito di effettuare tests con vetture da gara, e indicare esattamente il percorso, gli orari di svolgimento e il contributo che i concorrenti interessati dovranno versare.

14.4.5 I conduttori interessati dovranno effettuare il test utilizzando soltanto il percorso predisposto dall'Organizzatore e indossando l'abbigliamento ignifugo e i caschi.

14.4.6 Durante l'effettuazione dei tests con vetture da gara è obbligatoria la presenza di un'ambulanza di rianimazione completa di equipaggio con a bordo un medico esperto in manovre rianimatorie.

14.4.7 Se i tests con vetture da gara dovessero svolgersi dopo le verifiche ante gara, le vetture incidentate durante i tests devono avere la possibilità di essere sottoposte nuovamente a verifica se l'incidente dovesse comportare la necessità di sostituire parti piombate.

14.5 Test pneumatici

Dopo l'apertura delle iscrizioni non è consentito effettuare sul percorso delle prove speciali, pena l'esclusione, test di pneumatici.

14.6 Vetture apripista dei concorrenti

Le vetture apripista dei concorrenti (ricognitori) sono vietate.

15. VERIFICHE AMMINISTRATIVE E TECNICHE

15.1 Verifiche prima della partenza e durante la gara

15.1.1 Ogni equipaggio partecipante al rally dovrà presentarsi (al completo) con la propria vettura alle verifiche amministrative e tecniche previste conformemente alle disposizioni della N.S.9.

L'organizzatore dovrà prevedere turni di verifica inserendo nello stesso turno gli equipaggi iscritti da uno stesso concorrente persona giuridica o appartenenti a una stessa squadra di assistenza. I turni e gli orari delle verifiche antegara devono essere rigorosamente osservati.

Le verifiche sportive ante-gara potranno essere precedute, a discrezione dell'Organizzatore, da un controllo preliminare dei documenti di iscrizione e dei documenti sportivi, da effettuare in sede di consegna del road-book.

15.1.2 In sede di verifiche ante-gara i conduttori dovranno firmare un impegno ad indossare un abbigliamento ignifugo ed un casco omologato durante l'effettuazione delle prove speciali.

15.1.7 Identificazione dell'equipaggio e della vettura

15.1.7.1 Identificazione dell'equipaggio. Ogni conduttore dovrà fornire due foto tessera recenti da cm.4x4. In sede di verifica ante-gara una delle foto sarà applicata alla "Scheda di identità dell'equipaggio" che dovrà essere esposta all'interno del vetro posteriore laterale, lato 1° conduttore, durante tutta la gara.

15.1.7.2 Identificazione della vettura (mediante il numero di telaio rilevato direttamente sulle vetture sottoposte a verifica e corrispondente al libretto di circolazione); il telaio ed il monoblocco potranno in ogni momento essere identificati mediante applicazione di sigilli, piombi o di altri mezzi di identificazione.

15.1.8 In ogni momento, durante la gara, potranno essere effettuate verifiche supplementari al riguardo sia dei componenti dell'equipaggio che della vettura.

Il concorrente è responsabile in ogni momento della gara, pena l'esclusione su decisione dei Commissari Sportivi, della conformità tecnica della propria vettura.

15.1.9 Nel caso di apposizione di sigilli o piombi come da art.15.1.7, ricade sotto l'esclusiva responsabilità dell'equipaggio mantenere gli stessi intatti fino alla fine del rally (non potendosi poi successivamente eccepire sulla loro mancata o erronea apposizione o sulla loro rottura). In caso di mancanza (o di rottura) la vettura sarà esclusa dal rally su decisione dei Commissari Sportivi. Dopo ogni controllo, spetta agli equipaggi ricollocare a dovere tutti gli elementi della vettura sottoposti a verifica o accertarsi che ciò sia stato fatto (non potendosi far ricadere su terzi alcuna responsabilità in merito).

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

15.2 Verifiche finali

15.2.1 All'arrivo finale ciascun equipaggio condurrà la propria vettura nel parco chiuso. All'interno dello stesso avrà luogo un rapido controllo per verificare:

- la conformità della vettura con quella presentata alle verifiche antegara;
- se esiste la necessità di infliggere una delle penalizzazioni previste.

15.2.2 L'assenza di uno dei sigilli di identificazione eventualmente apposti, previsti dall'art.15.1.7, comporterà l'esclusione.

15.2.3 Verifiche tecniche complete comportanti lo smontaggio di parti della vettura potranno essere effettuate a discrezione dei Commissari Sportivi, d'ufficio, o a seguito di reclamo o su segnalazione del Direttore di Gara in conformità alle prescrizioni della N.S.9.

15.2.4 L'elenco delle vetture da sottoporre a verifica tecnica d'ufficio deve essere esposto sull'albo ufficiale di gara all'orario indicato nel programma. I concorrenti hanno l'obbligo di farsi parte diligente per prendere visione di tale elenco e di mettere immediatamente a disposizione la vettura perché la stessa possa essere trasferita nella località sede delle verifiche. Un ritardo superiore a quanto stabilito dai Commissari Sportivi corrisponde ad un rifiuto e quindi comporta l'esclusione dalla classifica ed il deferimento al Giudice Sportivo.

Alle verifiche tecniche può assistere soltanto il concorrente o altra persona dallo stesso delegata. Uno dei conduttori della vettura può rappresentare il concorrente anche senza delega scritta.

16. PARCO PARTENZE – PARTENZA E NUOVA PARTENZA – ORDINE DI PARTENZA

Almeno due ore prima della partenza nelle gare internazionali e un'ora prima nelle gare nazionali, dovrà essere esposto sull'albo Ufficiale di gara l'elenco delle vetture verificate ed ammesse alla gara con l'ora effettiva di partenza.

Prima della partenza gli organizzatori potranno raggruppare tutte le vetture ammesse in una zona di partenza alle condizioni indicate sul regolamento particolare. In questo caso per l'arrivo in ritardo rispetto all'ora indicata potrà essere applicata esclusivamente una penalità in denaro come specificato sul regolamento particolare (nel parco partenze vige il regime di parco chiuso).

Nelle ronde il parco partenze è obbligatorio.

16.1 L'equipaggio è autorizzato ad entrare nel parco chiuso di partenza 10' prima della sua ora di partenza.

16.2 L'ora esatta di partenza figura sulla tabella di marcia di ciascun equipaggio.

16.3 Ogni ritardo imputabile all'equipaggio nella presentazione alla partenza del rally, o di una tappa, o di una sezione, sarà penalizzato in ragione di 10" per ogni minuto o frazione di minuto di ritardo. Un ritardo superiore a 15' comporterà la non ammissione alla partenza.

16.4 Agli equipaggi che si presenteranno in ritardo, sempre nel limite massimo di 15', alla partenza di un Rally, di una tappa o di una sezione, verrà segnata l'ora reale di partenza sulla tabella di marcia.

16.5 L'ordine iniziale di partenza, stabilito secondo le norme del campionato di riferimento, non potrà essere cambiato se non dopo l'effettuazione di almeno il 10% del chilometraggio totale delle prove speciali.

16.6 Per le tappe seguenti l'ordine di partenza sarà determinato in funzione della classifica provvisoria determinatasi alla fine della tappa precedente e sarà affisso sull'Albo Ufficiale di Gara all'ora indicata sul programma del regolamento particolare.

16.7 Ad ogni vettura dovrà essere assegnato un orario di partenza che non potrà essere modificato nemmeno se a causa di ritiri dovesse verificarsi tra due vetture successive un intervallo diverso da quello previsto.

16.8 Ordine di partenza

Salvo eventuali diverse disposizioni della FIA, per l'assegnazione dell'ordine di partenza, gli organizzatori dovranno attenersi alle disposizioni contenute nei paragrafi seguenti. Ai fini degli ordini di partenza, le vetture turbo diesel saranno considerate come appartenenti alla classe corrispondente alla loro cilindrata geometrica.

16.8.1 Rallies valevoli per il Campionato Italiano Rally e per il Trofeo Rally (Asfalto e Terra):

- a) Piloti Prioritari FIA;
- b) Piloti prioritari del primo e secondo elenco internazionale in base alla classifica provvisoria del campionato in corso. Nella prima gara di Campionato o di Trofeo, l'ordine di partenza sarà stabilito in base alla classifica del Campionato o del Trofeo dell'anno precedente;
- c) Piloti prioritari del 1° elenco Internazionale CSAI non compresi nella classifica provvisoria del campionato o del Trofeo in corso;
- d) Piloti prioritari del 2° elenco internazionale non compresi nella classifica provvisoria del campionato o del Trofeo in corso;
- e) Piloti non prioritari partecipanti nell'ordine, con vetture Super 2000 e Super 1600;
- f) assegnati i numeri di partenza con i criteri indicati nelle lettere precedenti, si procederà alle successive assegnazioni con il seguente ordine di classe:
N4 - A7 - N3 - A6 - A5 - N2 - A0 - N1 - N0 (CIR); A8/WRC/K11 - N4 - K10 - A7 - N3 - A6 - K9 - A5 - K0 - N2 - A0 - N1 - N0 (TR).

L'ordine di partenza deve essere approvato dalla S/Commissione Rallies prima della sua pubblicazione.

Ai conduttori prioritari che nella stessa gara titolata CSAI risultassero iscritti anche a un Trofeo di Marca o equivalente, deve essere dato un ordine di partenza corrispondente alla loro priorità, anche se il regolamento del trofeo di marca o equivalente disponesse altrimenti.

16.8.2 Rallies Nazionali di Coppa Italia, Rallies Nazionali non titolati

L'ordine di partenza deve essere stabilito soltanto in base al seguente ordine di classe, senza tenere conto delle priorità: Super 1600 - N4 - K10 - A7 - N3 - OS1 - A6 - K9 - A5 - K0 - N2 - OS2 - A0 - N1 - N0 - Formula Start.

16.8.3 Rallies Internazionali non titolati:

- a) piloti prioritari FIA e 1° elenco internazionale CSAI;
- b) piloti prioritari CSAI del 2° elenco internazionale;
- c) piloti non prioritari partecipanti con vetture Super 1600;
- d) assegnati i numeri di partenza ai piloti prioritari, si procederà alle successive assegnazioni seguendo il seguente ordine di classe: A8/WRC/K11 - N4 - K10 - A7 - N3 - OS1 - A6 - K9 - A5 - K0 - N2 - OS2 - A0 - N1 - N0.

16.8.4 Rallies Sprint:

L'ordine di partenza deve essere stabilito soltanto in base al seguente ordine di classe: A7 - N4 - N3 - OS1 - A6 - K9 - A5 - K0 - N2 - OS2 - A0 - N1 - N0 - Formula Start.

16.8.5 Ronde

L'ordine di partenza deve essere stabilito con gli stessi criteri previsti nel precedente art. 16.8.3.

16.8.6 L'assegnazione dell'ordine di partenza nell'ambito di ciascun elenco prioritario viene deciso discrezionalmente dall'organizzatore. Nelle gare valevoli per il Campionato Italiano e per il Trofeo Rallies (Asfalto e Terra), le disposizioni di cui ai paragrafi precedenti prevalgono su quelle dei Trofei di Marca o assimilati che fossero eventualmente in contrasto.

16.8.7 Ai fini dell'assegnazione dell'ordine di partenza, le vetture diesel sono equiparate alle vetture di Gruppo N.

16.8.8 In tutti i Rallies, se ammesse, le vetture storiche devono partire sempre in coda alle vetture moderne dei Gruppi A/N e delle classi Kit Car.

17. TABELLA DI MARCIA

17.1 Alla partenza del rally, ogni equipaggio riceverà una tabella di marcia sulla quale figureranno i tempi imposti per ogni settore. La tabella di marcia sarà riconsegnata al controllo di arrivo di ogni sezione e sostituita da una nuova tabella prima della partenza della sezione successiva. Più tabelle di marcia possono essere previste insieme, rilegate a forma di libro, destinate ad una sezione o tappa del rally.

L'equipaggio è il solo responsabile della tabella di marcia. La presentazione della tabella di marcia ad ogni controllo e l'esattezza delle registrazioni saranno sotto la piena e sola responsabilità dell'equipaggio.

Spetta dunque ai predetti conduttori presentare la propria tabella agli Ufficiali di Gara addetti all'ora dovuta e verificare che l'iscrizione dei tempi venga fatta correttamente.

Le ore ed i minuti devono sempre essere visualizzati nella forma: 00.01 – 24.00, dove solamente i minuti pienamente trascorsi devono essere presi in considerazione. L'ora ufficiale valevole durante tutto il rally sarà specificata nel regolamento particolare.

17.2 La tabella di marcia dovrà essere a disposizione per ogni richiesta, in particolare a tutti i posti di controllo, dove dovrà essere presentata per il visto e la registrazione dei tempi personalmente da un membro dell'equipaggio.

17.3 Tutte le alterazioni o modifiche riscontrate sulla tabella di marcia comporteranno l'esclusione dalla gara da parte del Direttore di Gara, a meno che esse non siano vistate per approvazione dal Commissario responsabile del posto di controllo.

17.4 L'assenza del visto o firma di un qualsiasi controllo di passaggio (a timbro), o l'assenza della registrazione del tempo ad un qualsiasi controllo orario, o la mancata consegna della tabella di marcia a tutti i controlli, sia esso orario o di passaggio o di riordino, o all'arrivo, comporterà l'esclusione dalla gara dell'equipaggio da parte del Direttore di Gara.

17.5 Solo il cronometrista sarà autorizzato a registrare l'ora sulla tabella di marcia, manualmente o per mezzo di un apparecchio stampante.

17.6 Ogni divergenza tra gli orari trascritti sulla tabella di marcia e sui documenti ufficiali del rally sarà esaminata dai Commissari Sportivi che decideranno in merito.

18. PROCEDURE PER IL FUNZIONAMENTO DEI CONTROLLI

18.1 Disposizioni generali

18.1.1 Tutti i controlli, vale a dire controlli a timbro ed orari, partenza ed arrivo di prove speciali, controlli di riordino e neutralizzazione, saranno indicati a mezzo di cartelli standard approvati dalla FIA (vedi Appendice I).

18.1.2 L'inizio della zona di controllo sarà segnalato con un cartello di preavviso di colore giallo. Ad una distanza di non meno di 25 metri, il posto di controllo sarà segnalato da un cartello identico di colore rosso. La fine della zona di controllo, circa 25 metri più avanti, sarà segnalata con un cartello finale di colore beige con tre strisce nere trasversali.

18.1.3 Tutte le zone di controllo, cioè le zone comprese tra il primo cartello giallo di preavviso ed il cartello finale beige con tre strisce nere trasversali, sono considerate sotto regime di parco chiuso come da art. 20, e nessuna riparazione o assistenza può essere effettuata all'interno della zona di controllo.

18.1.4 La durata della sosta nella zona di controllo non potrà superare il tempo strettamente necessario all'effettuazione delle operazioni di controllo.

18.1.5 L'ora ideale di transito è sotto la sola responsabilità degli equipaggi, che potranno comunque consultare l'ora ufficiale sul tavolo di controllo.

18.1.6 I Commissari addetti al controllo non potranno in nessun caso dare informazioni sull'ora ideale di transito.

18.1.7 I posti di controllo cominceranno a funzionare 15' prima dell'ora ideale di transito del primo concorrente.

18.1.8 Salvo decisione contraria del Direttore di Gara, cesseranno di operare 15' dopo l'ora ideale di transito dell'ultimo concorrente aumentata del termine di esclusione dalla gara per "fuori tempo massimo".

18.1.9 Gli equipaggi sono tenuti, sotto pena di sanzione che può arrivare fino all'esclusione, a discrezione dei Commissari Sportivi, a seguire le istruzioni dei Commissari incaricati a tutti i posti di controllo.

18.2 Segnalazione dei controlli

18.2.1 Devono essere utilizzati i cartelli visualizzati nell'Appendice I (diametro minimo del simbolo cm. 70 circa, ad eccezione dei cartelli con la croce bianca e con il simbolo della radio che devono avere un diametro di cm. 55 circa).

18.2.2 La definizione delle aree di controllo è effettuata a mezzo di serie di tre cartelli come descritto oltre in Appendice I.

18.2.3 Segnalazione dei Controlli orari

18.2.3.1 L'inizio della zona di controllo è indicato dal cartello n°1 su fondo giallo.

18.2.3.2 La collocazione del posto di controllo è indicata dal cartello n°1 su fondo rosso, mentre la fine della zona di controllo è indicata dal cartello n°5 con tre barre trasversali nere su fondo beige (quest'ultimo non deve essere collocato nel caso segua una prova speciale).

18.2.3.3 Le disposizioni di cui ai due paragrafi precedenti devono essere applicate anche per la segnalazione dei controlli orari di entrata e uscita dei controlli di riordino.

18.2.5 Segnalazione dei Controlli di passaggio (a timbro)

I cartelli saranno posizionati secondo lo stesso schema indicato per il controllo orario, eccetto per il fatto che sarà utilizzato il cartello n° 2 (su fondo giallo) per l'inizio della zona di controllo ed il cartello n° 2 (su fondo rosso) per il posto di controllo, con il cartello n°5 con tre barre trasversali nere su fondo beige ad indicare la fine della zona di controllo.

18.2.6 Segnalazione delle Prove speciali

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

18.2.6.2 La presegnalazione della linea di arrivo è effettuata a mezzo di un cartello n°4 su fondo giallo. La linea di arrivo, fine prova speciale, è segnalata a mezzo di un cartello n°4 su fondo rosso.

18.2.6.3 Segnalazione dei Controlli Stop

Il controllo stop, segnalato da un cartello STOP su fondo rosso, deve essere posizionato a circa 100/300 metri dopo il cartello di fine prova speciale. La fine della zona di controllo stop è indicata dal cartello n°5 con tre barre trasversali nere su fondo beige.

18.3 Zona di controllo – Identificazione degli Ufficiali di gara

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

18.4 Controlli di passaggio (a timbro)

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

18.5 Controlli Orari

Ai controlli orari i cronometristi trascriveranno sulla tabella di marcia l'ora di presentazione della stessa. Il cronometraggio sarà effettuato al minuto intero.

18.6 Procedura da seguire nei Controlli Orari

18.6.1 La procedura di controllo inizia nel momento in cui la vettura supera il cartello di entrata nella zona di controllo.

18.6.2 Tra il cartello di entrata ed il posto di controllo è vietato all'equipaggio arrestare la vettura per qualsiasi motivo o procedere con eccessiva lentezza.

18.6.3 L'annotazione dell'ora di transito sulla tabella di marcia non sarà effettuata se i due membri dell'equipaggio e la vettura non si troveranno all'interno della zona di controllo, in prossimità del tavolo di controllo.

In difetto potrà essere pronunciata l'esclusione anche con provvedimento successivo; durante le operazioni di controllo non è obbligatorio per i membri dell'equipaggio trovarsi a bordo della vettura.

18.6.4 L'ora di transito sarà quella in cui un membro dell'equipaggio consegnerà la tabella di marcia al cronometrista.

18.6.5 Quest'ultimo trascriverà sulla tabella di marcia, manualmente o per mezzo di un apparecchio stampante, l'ora effettiva in cui questa è stato consegnata (e nessun altro).

Il rilevamento del tempo è effettuato al minuto intero, sempre per difetto.

18.6.6 L'ora teorica di transito è quella che si ottiene sommando il tempo concesso per percorrere il settore interessato all'ora di partenza dello stesso, essendo i tempi espressi in minuti primi.

18.6.7 L'equipaggio non incorrerà in alcuna penalità per anticipo se l'ora di entrata della vettura nella zona di controllo avviene durante il minuto della propria ora teorica di transito o nel minuto precedente.

18.6.8 L'equipaggio non incorre in alcuna penalità per ritardo se la presentazione della tabella di marcia al cronometrista avviene durante il minuto della propria ora teorica.

18.6.9 Esempio: un equipaggio che deve transitare alle ore 18.58 sarà considerato in orario se timbrerà tra le ore 18.58'00" e le ore 18.58'59".

Ogni differenza tra l'ora effettiva e l'ora ideale di transito sarà penalizzata come segue:

- a) per ritardo: 10" per ogni minuto o frazione di minuto
- b) per anticipo: 1' per ogni minuto o frazione di minuto.

18.6.10 Il Direttore di Gara potrà, a sua discrezione, neutralizzare ad un equipaggio penalizzato per anticipo il tempo necessario per permettergli di ripartire alla sua ora teorica originariamente prevista.

18.6.11 Ai controlli orari di arrivo di una tappa o di ingresso a un riordino, gli Organizzatori potranno autorizzare gli equipaggi a timbrare in anticipo senza incorrere in alcuna penalità, a condizione che questa possibilità sia prevista dal regolamento particolare o da una circolare informativa emessa al caso. Tuttavia il tempo trascritto sulla tabella di marcia sarà il tempo previsto del rally e non il tempo reale.

Poco prima della pedana di arrivo, gli Organizzatori devono prevedere:

- un controllo orario che costituirà a tutti gli effetti il controllo orario di fine gara;
- una neutralizzazione tra tale controllo e la pedana di arrivo.

18.6.12 Infine, ogni inosservanza da parte di un equipaggio della procedura sopra descritta, e più particolarmente l'ingresso nella zona di controllo più di un minuto prima dell'ora reale di registrazione del transito al controllo orario, dovrà essere comunicata immediatamente dal Commissario responsabile per iscritto al Direttore di Gara che provvederà a sottoporla ai Commissari Sportivi per la sanzione ritenuta più appropriata.

18.6.13 Nel caso di arrivi contemporanei ad un controllo orario di più equipaggi, ha la precedenza nelle operazioni di controllo l'equipaggio con il minor ritardo rispetto all'ora teorica di transito.

Il ritardo ad un controllo orario non può essere recuperato ai controlli successivi.

Non sono ammessi reclami per eventuali errori non contestati immediatamente.

18.7 Orario di partenza nei controlli

18.7.1 Se il settore successivo non inizia con una prova speciale, l'ora di transito registrata sulla tabella di marcia (arrotondato al minuto intero per difetto) costituisce sia l'ora di arrivo del settore precedente che l'ora di partenza per il nuovo settore.

18.7.2 Quando invece un controllo orario è seguito da un controllo di partenza di prova speciale, sarà applicata la seguente procedura:

a) i due controlli faranno parte di una sola zona di controllo, con l'applicazione di quanto indicato nell'art.18.1.3, ed i relativi cartelli di segnalazione saranno disposti come segue:

- a1 - cartello di preavviso giallo con orologio, inizio zona di controllo;
- a2 - dopo circa 25 metri, cartello rosso con orologio, postazione di controllo orario;
- a3 - ad una distanza da 50 a 200 metri, cartello rosso con bandiera, postazione di partenza prova speciale;
- a4 - infine, 25 metri dopo, cartello di fine zona di controllo, beige con tre barre nere trasversali;

b) al controllo orario di fine settore il Commissario incaricato trascriverà sulla tabella di marcia l'ora di transito dell'equipaggio ed anche l'ora di partenza prevista per il settore successivo (coincidente con l'orario di partenza della prova speciale).

Dovrà essere rispettato un intervallo di 3' per permettere all'equipaggio di prepararsi alla partenza.

Se due o più equipaggi si presentano a un controllo orario prima della partenza di una prova speciale nello stesso minuto, la loro ora di partenza provvisoria per la prova speciale è data dall'ordine del loro passaggio al controllo orario precedente.

Se l'orario di passaggio a quest'ultimo controllo orario è identico, si prenderà in considerazione l'orario di passaggio al penultimo controllo orario e così via.

c) l'equipaggio, una volta effettuate le operazioni al controllo orario, si recherà immediatamente alla partenza della prova speciale. Il commissario incaricato trascriverà sul foglio della prova speciale l'ora prevista di partenza della prova, che normalmente corrisponderà all'ora prevista di partenza per il settore successivo. Quindi darà la partenza secondo la procedura regolamentare specificata più oltre come da art.19;

d) qualora esistesse una divergenza tra i due orari trascritti, farà fede l'ora di partenza della prova, salvo decisione contraria dei Commissari Sportivi.

18.8 Esclusione dalla gara (tempo massimo)

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

18.8.1 Tutti i ritardi superiori a 15' sul tempo imposto tra due controlli orari od un ritardo totale di oltre 30' (15' per i rallies nazionali e sprint) alla fine di ogni sezione e/o tappa, oppure un ritardo totale nell'insieme del rally di più di 60', comporteranno l'esclusione dell'equipaggio da parte del Direttore di Gara. Nel calcolo descritto precedentemente, deve essere considerato il ritardo reale e non la penalità applicata di 10" per minuto.

18.8.2 L'anticipo sull'ora teorica di transito non potrà in ogni caso ridurre il ritardo da computare per una eventuale esclusione. Le penalizzazioni per il transito in anticipo ai controlli orari non saranno mai prese in considerazione per il calcolo del tempo massimo comportante l'esclusione.

Esempi:

- Settore A: partenza ore 12.00 - tempo imposto 1h00 - transito ore 13.10

Penalizzazione per il ritardo: $10 \times 10 \text{ secondi} = 1'40''$

Ritardo conteggiato per il tempo massimo: 10'

- Settore B: tempo imposto 1h30 - transito ore 14.20

Penalizzazione per anticipo: 20'

Ritardo totale conteggiato per il tempo massimo: 10' (nessuno aggravio)

- Settore C: tempo imposto 2h00 - transito ore 16.30

Nuova penalizzazione per il ritardo: $10 \times 10 \text{ secondi} = 1'40''$

Ritardo conteggiato per il tempo massimo: altri 10'

Totale settori A + B + C

Penalizzazioni totali (per ritardo e anticipo): $1'40'' + 20' + 1'40'' = 23'20''$

Ritardo totale conteggiato per il tempo massimo: $10' + 10' = 20'$

18.8.3 Il tempo massimo potrà essere aumentato in ogni momento con decisione dei Commissari Sportivi su proposta del Direttore di Gara. Gli equipaggi ne saranno informati nel più breve tempo possibile.

18.8.4 L'esclusione per superamento del tempo massimo può essere pronunciata solo al termine di una sezione o di una tappa.

18.9 Controlli di riordino

18.9.1 Sul percorso saranno previste delle zone di riordino. I loro controlli di entrata e di uscita saranno sottoposti alle norme generali che regolano gli altri posti di controllo, come da art.18.

18.9.2 Lo scopo dei riordini è di ridurre gli intervalli più o meno lunghi eventualmente creatisi tra le vetture partecipanti a seguito di ritardi e/o ritiri. Dovrà perciò essere considerata l'ora di partenza del riordino e non la durata dello stesso. Esempio:

a) 120 vetture alla partenza del rally - riordino di 4 ore-ora di partenza del riordino:	12h01
b) Ora teorica di arrivo della vettura n° 1 al riordino:	8h01
Ora teorica di arrivo della vettura n° 120 al riordino:	10h00
c) Ora di transito della vettura n° 1 al riordino:	8h45
Ora di transito della vettura n° 120 al riordino:	11h50
(60 vetture si sono ritirate in questa parte del rally).	
d) Ora di partenza della vettura n° 1:	12h01
Ora di partenza della vettura n° 120:	13h00
Pertanto, la durata della sosta sarà stata rispettivamente:	
- per la vettura n° 1:	3h16'
- per la vettura n° 120:	1h10'

18.9.4 Al loro arrivo ai controlli di riordino, gli equipaggi consegneranno al Commissario incaricato la loro tabella di marcia. Gli equipaggi riceveranno istruzioni sulla loro ora di partenza. Essi dovranno quindi portare immediatamente la loro vettura nel parco chiuso, come previsto all'art. 20, e dovranno spegnere obbligatoriamente il motore.

Gli Ufficiali di Gara addetti al Controllo Orario di ingresso del riordino devono comunicare l'orario di ripartenza e quelli addetti al Controllo Orario di uscita consegnare una nuova tabella di marcia.

18.9.5 Dopo un riordino, l'ordine di partenza sarà, se possibile, quello della classifica generale stabilita, dopo l'arrivo a quel riordino, sommando tutte le penalità. Qualora non fosse possibile stabilire una classifica, le vetture ripartiranno secondo l'ordine di partenza della sezione precedente (solo gare FIA; secondo l'ordine di arrivo al riordino in tutti gli altri rally). In nessun caso, nello stabilire la classifica, saranno presi in considerazione i soli tempi realizzati nelle prove speciali, dovendo essa includere anche le penalità ai controlli orari e le altre penalità espresse in tempo.

18.9.6 L'uscita dal riordino è considerata come nuova partenza e come tale soggetta, in quanto applicabili, alle disposizioni dell'art.16, in particolare dell'art.16.3.

18.9.7 In ogni rally è obbligatorio effettuare almeno un riordino di durata minima di 30' o più riordini ciascuno dei quali di durata minima di 20'. Se il rally è articolato in tre giorni, è obbligatorio effettuare almeno un riordino per giorno di durata non inferiore a 20'.

I riordini devono essere previsti immediatamente prima dei parchi di assistenza.

18.9.8 Per ogni equipaggio il tempo di permanenza in riordino non deve in ogni caso essere inferiore a 3'.

19. PROVE SPECIALI

19.1 In tutti i Rallies il cronometraggio sarà effettuato al decimo di secondo.

19.2 Durante le prove speciali i conduttori dovranno obbligatoriamente indossare un casco di tipo omologato allacciato ed avere le cinture allacciate, pena l'esclusione.

Durante le prove speciali i due membri dell'equipaggio dovranno obbligatoriamente indossare anche un abbigliamento di protezione omologato come da NS8, pena l'esclusione. Il secondo conduttore è esentato dall'obbligo di calzare i guanti.

Gli eventuali controlli devono avvenire soltanto ai controlli STOP.

19.3 È vietato alle vetture partecipanti percorrere le prove speciali in senso inverso a quello di gara, pena l'esclusione pronunciata dai Commissari Sportivi.

19.4 La partenza verrà data con vettura ferma sulla linea di partenza. Ogni vettura impossibilitata a prendere il via entro 20" dal segnale di partenza sarà esclusa ed immediatamente rimossa in una posizione sicura.

19.5 Le partenze delle prove speciali saranno date come segue:

19.5.1 Quando la vettura con l'equipaggio a bordo si arresterà davanti al controllo di partenza, il cronometrista registrerà sul foglio della prova l'orario previsto per la partenza, in ore e minuti. Restituirà quindi la tabella di marcia ad un componente dell'equipaggio ed annuncerà a voce alta i 30", 15", e 10" e gli ultimi 5" uno ad uno.

In alternativa, tale metodo può essere sostituito da un sistema elettronico automatico, che evidenzia i secondi mancanti e sia chiaramente visibile agli equipaggi sulla linea di partenza. Questo sistema può essere elettronicamente accoppiato ad un sistema di controllo automatico capace di registrare ogni situazione di partenza anticipata. Questo sistema può anche essere sincronizzato con un sistema di luci che nel caso deve essere descritto e specificato nel suo funzionamento nel regolamento particolare.

In questo caso deve obbligatoriamente essere usata la seguente procedura: luce rossa quando mancano 10", luce gialla quando mancano 5", luce verde come segnale di partenza; la luce verde deve restare accesa per 20", corrispondente al tempo massimo valido per partire.

19.5.2 Trascorsi gli ultimi 5", verrà dato il segnale di partenza e la vettura dovrà partire immediatamente.

19.6 L'ora di partenza prevista per una prova speciale (ed indicata sulla tabella di marcia) potrà essere modificata dal Commissario incaricato solamente per motivi di forza maggiore.

19.7 In caso di partenza ritardata per motivo ascrivibile all'equipaggio, il Commissario incaricato trascriverà un nuovo orario di partenza, e la penalità sarà di un minuto per minuto o frazione di minuto di ritardo.

19.8 Una falsa partenza, in particolare una partenza eseguita prima che il cronometrista abbia dato il segnale di partenza, verrà penalizzata come segue:

- a) 1ª infrazione: 10 secondi
- b) 2ª infrazione: 1 minuto
- c) 3ª infrazione: 3 minuti
- d) ulteriori infrazioni: penalità a discrezione dei Commissari Sportivi

Queste penalizzazioni non escluderanno comunque più gravi provvedimenti che i Commissari Sportivi potranno prendere qualora lo ritengano necessario.

La penalità per falsa partenza deve essere comunicata all'equipaggio interessato non appena possibile ad uno dei controlli orari successivi.

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

19.10 Agli equipaggi che, alla partenza di una prova speciale, si rifiutassero di partire all'orario e nell'ordine stabiliti, sarà inflitta dai Commissari Sportivi, su proposta del Direttore di Gara, una penalità minima di 10", con possibilità di arrivare fino all'esclusione qualora il Direttore di Gara così richieda, indipendentemente dal fatto che la prova speciale venga o non venga disputata.

19.11 L'equipaggio dovrà fermarsi al punto STOP segnalato con un cartello rosso "STOP" per far trascrivere sul foglio della prova speciale il suo orario di arrivo espresso in ore, minuti, secondi e decimi di secondo. Se i cronometristi non potessero comunicare immediatamente l'ora esatta di transito ai Commissari, questi apporranno sulla tabella di marcia solamente il loro visto e la trascrizione del tempo sarà effettuata alla successiva neutralizzazione od al successivo riordino.

Nei Rallies Sprint i Controlli Stop possono essere sostituiti da Controlli a Timbro e l'organizzatore è pertanto esentato dall'obbligo di comunicare i tempi ai concorrenti.

19.12 Qualora per colpa dell'equipaggio non fosse possibile annotare il tempo, saranno applicate le seguenti penalità:

- alla partenza: esclusione
- all'arrivo, stop: penalità di 5".

19.13 I tempi realizzati dall'equipaggio in ogni prova speciale, espressi in ore, minuti, secondi e decimi di secondo saranno aggiunti alle loro penalizzazioni espresse in tempo.

19.14 Durante una prova speciale l'assistenza è proibita.

Qualsiasi infrazione a tale norma potrà comportare l'esclusione del concorrente su decisione dei Commissari Sportivi, previa richiesta del Direttore di Gara. Tale decisione può essere pronunciata solo alla fine di una sezione o di una tappa.

19.15 Gli intervalli alla partenza delle prove speciali dovranno essere gli stessi di quelli previsti per la partenza delle relative tappe, a meno di una deroga della FIA (o della CSAI).

19.16 Interruzione di una Prova Speciale

19.16.1 In caso di interruzione momentanea o definitiva di una prova speciale, non importa per quale motivo, prima del transito dell'ultimo equipaggio, la classifica della prova potrà essere redatta assegnando un tempo forfetario a tutti gli equipaggi coinvolti nella circostanza dell'interruzione, compresi gli equipaggi che dovessero eventualmente partecipare con vetture di scaduta omologazione, storiche oppure di Formula Start.

Sarà compilata una classifica generale parziale con i tempi delle prove speciali disputate prima della prova interrotta, escluse altre penalità, e i distacchi dei vari equipaggi dal primo classificato saranno tradotti in percentuale.

Il tempo forfetario degli equipaggi che non hanno portato a termine la prova interrotta sarà uguale al tempo impiegato dall'equipaggio con il miglior tempo ottenuto nella prova interessata, maggiorato dello scarto percentuale.

In caso di interruzione della prima prova speciale o, in successione, della seconda, terza, ecc., lo scarto percentuale sarà calcolato sulla classifica al termine della prima prova speciale portata a termine.

Ai fini del calcolo degli scarti percentuali non devono essere presi in considerazione i tempi degli equipaggi ritirati prima dell'interruzione della prova speciale.

19.16.2 La classifica potrà essere redatta anche se un solo equipaggio avrà potuto effettuare la prova in condizioni normali di gara.

19.16.3 Solo i Commissari Sportivi possono applicare questa disposizione dopo aver ricevuto la segnalazione del Direttore di Gara con l'esposizione dei motivi che hanno determinato l'interruzione (o il ritardo).

La classifica delle PS interessate avrà valore di ufficialità soltanto dopo la decisione dei Commissari Sportivi.

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

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

19.16.5 Agli equipaggi che avranno preso regolarmente la partenza della PS ma a causa dell'interruzione non avranno potuto portare a termine la prova speciale, il Direttore di Gara assegnerà un tempo per raggiungere, dal controllo stop, il controllo orario successivo. L'ora di partenza del nuovo settore, compreso tra il controllo stop ed il controllo orario successivo, sarà annotato sulla tabella di marcia al controllo stop.

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

19.17 Vetture apripista degli Organizzatori

Gli organizzatori dovranno predisporre due o tre vetture apripista numerate "00" e "0" oppure "000", "00" e "0". Queste vetture dovranno effettuare interamente il percorso di tutte le prove speciali del rally.

Tali vetture dovranno essere munite di bandiere od altro sistema di segnalazione luminosa di colore rosso. A bordo delle vetture apripista devono prendere posto al massimo due persone entrambe titolari di una licenza in corso di validità di conduttore o di Ufficiale di gara o di Operatore Radio. Gli Organizzatori devono dotare le vetture apripista delle stesse coperture assicurative previste per le vetture dei concorrenti partecipanti alla gara.

La partenza dell'ultima vettura dovrà essere seguita lungo il percorso delle prove speciali da una vettura munita di bandiere od altro sistema di segnalazione luminosa di colore verde.

19.18 Piano della sicurezza e ordine di servizio

Gli organizzatori devono predisporre un piano della sicurezza (integrato dall'ordine di servizio) conforme a quello pubblicato nell'Appendice IV. Il piano della sicurezza e l'ordine di servizio devono essere inviati alla CSAI prima dell'inizio della gara.

19.19 Sicurezza degli equipaggi

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

19.19.2 In caso di incidente senza conseguenze che non richiede l'intervento del medico deve essere chiaramente mostrato agli equipaggi di almeno 3 vetture che seguono immediatamente ed all'elicottero di soccorso (se presente) il cartello OK formato A4 di colore giallo fornito dall'Organizzatore e in dotazione della vettura, con applicato il numero di gara. Ogni equipaggio in difetto sarà soggetto all'imposizione di un'ammenda a discrezione dei Commissari Sportivi (ed al deferimento al Giudice Sportivo).

In caso di incidente con conseguenze che richiedano l'intervento del medico deve essere esposto il relativo cartello di richiesta di soccorso medico ad almeno 3 vetture che seguono immediatamente.

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

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

20. PARCO CHIUSO

20.1 Condizioni generali

Durante il regime di parco chiuso è rigorosamente vietata, sotto pena di esclusione dalla gara, ogni forma di assistenza o riparazione o rifornimento. Le vetture sono in regime di parco chiuso:

- dal loro ingresso nei parchi partenza se previsti, di riordino o di fine di ciascuna tappa e fino alla partenza dagli stessi;
- dal loro ingresso in una zona di controllo e fino alla partenza dalla stessa, come da art.18.1.3;
- dal loro arrivo alla fine del rally e fino allo scadere dei termini per la presentazione dei reclami (art. 23).

20.1.1 L'ingresso al parco chiuso è vietato a tutte le persone salvo gli ufficiali di gara aventi una funzione specifica.

20.1.2 Alla partenza del rally potrà essere previsto un parco chiuso di partenza dove le vetture dovranno essere condotte al massimo 4 ore prima della partenza.

20.1.3 Gli equipaggi possono entrare in parco chiuso 10' prima del loro orario di partenza.

Per lasciare un parco chiuso di partenza, di riordino o di fine tappa come da art. 20.1.1 gli equipaggi saranno autorizzati ad entrare 10' prima della loro ora di partenza. Nel caso che il riordino non duri più di 15' gli equipaggi potranno rimanere nel parco chiuso di riordino.

20.1.4 Solo gli ufficiali di gara e/o i membri dell'equipaggio potranno spingere una vettura in gara all'interno o all'ingresso o all'uscita di un parco chiuso di partenza, di un controllo orario o di un riordino.

20.1.5 Nelle zone dove vige il regime di parco chiuso le vetture devono ripartire con la batteria in dotazione o a spinta. Gli equipaggi non possono farle ripartire, sotto pena di esclusione, con una batteria ausiliaria esterna.

È tuttavia consentito spingere la vettura fuori dal parco chiuso (ved. 20.1.4) e quindi procedere al suo avviamento sostituendo la batteria in dotazione con quella di scorta (ved. 12.2.1). La batteria in dotazione alla vettura, dopo la sua sostituzione, deve essere posizionata, con le medesime garanzie di sicurezza a livello di fissaggio e di isolamento, nell'alloggiamento in cui si trovava posizionata la batteria di scorta.

20.2 Riparazioni in parco chiuso

20.2.1 Se i Commissari Tecnici constateranno che una vettura sia in uno stato incompatibile con la sicurezza di una normale circolazione stradale, detta vettura dovrà essere riparata alla presenza di un Commissario Tecnico.

In difetto la vettura non sarà autorizzata a proseguire.

20.2.2 In questo caso i minuti impiegati per la riparazione saranno considerati come minuti di ritardo, al fine di impedire all'equipaggio di evitare la relativa penalizzazione. La penalità sarà pari ad un minuto per ogni minuto o frazione di minuto impiegata. Allo stesso equipaggio verrà eventualmente assegnata una nuova ora di partenza dopo l'effettuazione della riparazione, nel caso questa abbia richiesto un tempo tale da oltrepassare l'orario precedentemente previsto per la partenza.

20.2.3 Come eccezione al regime di parco chiuso, e sotto il controllo di un Commissario autorizzato o di un Commissario Tecnico, è permesso agli equipaggi in parco chiuso, nei parchi partenza, nelle zone di riordino e nei parchi di fine tappa di sostituire il parabrezza od il lunotto posteriore con possibilità di aiuto esterno.

20.2.4 Se per la sostituzione del parabrezza si rendesse necessario un sommario intervento su parti della carrozzeria e/o del roll-bar, sarà applicato l'art. 20.2.2.

20.2.5 Queste riparazioni dovranno essere completamente terminate prima dell'ora di partenza; in caso contrario, l'ulteriore tempo impiegato sarà penalizzato secondo quanto previsto dall'art. 20.2.2.

20.2.6 Una volta parcheggiata la vettura, l'equipaggio dovrà obbligatoriamente spegnere il motore e lasciare immediatamente il parco chiuso, nel quale non potrà più accedere (senza autorizzazione).

20.3 Ogni manovra e/o esibizione di sbandata controllata (dérápaga) nel parco chiuso di arrivo è vietata. L'infrazione a questa norma verrà sanzionata dai Commissari Sportivi a loro discrezione, nei casi più gravi potendo arrivare fino alla esclusione dalla gara.

20.4 La mancata o tardiva consegna delle vetture al Parco Chiuso oppure il loro allontanamento dallo stesso prima dell'autorizzazione del Direttore di Gara tramite gli Ufficiali di gara addetti, comporterà una sanzione che potrà arrivare fino all'esclusione dalla classifica, su decisione del Collegio dei Commissari Sportivi.

21 CLASSIFICHE

21.1 Compilazione delle classifiche

a) Rallies

Le classifiche (generale finale, di gruppo, di classe e speciali) sono ottenute sommando i tempi impiegati nelle prove speciali (e/o assegnati in applicazione del precedente articolo 19.16) alle penalità per i controlli orari nonché alle altre espresse in tempo.

La graduatoria segue l'ordine crescente dei tempi totali dei singoli equipaggi, espressi in ore, minuti primi, minuti secondi e decimi di secondo.

Nella classifica assoluta di gara sono inserite, se ammesse, anche le vetture di scaduta omologazione e le vetture di Formula Start.

b) Ronde

La classifica generale e quelle di classe sono ottenute sommando, per ciascun conduttore, le penalità ai Controlli Orari e i tempi fatti registrare nella Prova Speciale (ripetuta 4 volte), scartando. La graduatoria segue l'ordine crescente dei tempi espressi in ore, minuti primi, minuti secondi e decimi di secondo.

21.2 Pubblicazione dei risultati

Durante il rally le classifiche dovranno essere pubblicate tenendo presenti le seguenti disposizioni:

- Classifiche non ufficiali: classifiche distribuite dalla Direzione di Gara durante una tappa.
- Classifiche parziali non ufficiali: classifiche pubblicate alla fine di una tappa.
- Classifiche finali provvisorie: classifiche pubblicate dalla Direzione di Gara alla fine del rally.
- Classifiche finali ufficiali: classifiche approvate dai Commissari Sportivi.

21.2.1 Le classifiche devono evidenziare i risultati delle prove speciali così come ogni altra penalità espressa in tempo.

21.2.2 La classifica è provvisoria dalla pubblicazione nell'albo ufficiale di gara e definitiva alla fine della manifestazione su decisione dei Commissari Sportivi.

Nel caso di rallies su più tappe, per determinare l'ordine di partenza della tappa successiva possono essere pubblicate, nell'albo ufficiale di gara, classifiche parziali non ufficiali al termine di ciascuna tappa. In questo caso il regolamento particolare deve precisare le località e gli orari di esposizione.

Il compilatore delle classifiche è il Direttore di Gara o un suo incaricato.

21.2.4 È obbligatoria, con l'esposizione delle classifiche, l'esposizione dei tempi delle prove speciali, delle penalità ai controlli orari e delle eventuali altre penalità.

22. EX-AEQUO NELLA CLASSIFICA FINALE DI UN RALLY

In caso di ex-aequo, la precedenza sarà data all'equipaggio che ha realizzato il miglior tempo nella prima prova speciale. Qualora l'ex-aequo permanesse, saranno presi in considerazione i tempi realizzati nella seconda prova speciale, nella terza e così di seguito fino all'ultima. Tale norma può essere applicata in ogni momento durante il rally.

Per risolvere i casi di ex-aequo saranno prese in considerazione solo le prove speciali regolarmente portate a termine da tutti gli equipaggi e per le quali non abbia trovato applicazione l'art. 19.16.

23. RECLAMI E APPELLI

23.1 Ogni reclamo dovrà essere presentato come stabilito dal RNS.

23.2 I reclami devono essere presentati entro 30' dall'affissione delle classifiche finali provvisorie. Trascorso tale termine, nessun ulteriore reclamo può essere accettato, anche se le eventuali verifiche tecniche dovessero protrarsi oltre tale termine. L'eventuale variazione della classifica può essere decisa solo sulla base delle risultanze delle verifiche tecniche post gara.

23.3 I concorrenti possono interporre appello contro le decisioni dei Commissari Sportivi, conformemente a quanto stabilito dal RNS

24. PREMI

24.1 Premi in denaro

I premi in denaro:

- sono facoltativi nei Rallies di Campionato Italiano e di Trofeo e nei Rallies Internazionali non titolati. Se previsti, sono al lordo delle ritenute di legge. Le tasse di iscrizioni non possono superare del 10% gli importi indicati nella N.S. 2, Art. 3.1;
- non sono ammessi negli altri Rallies.

24.2 Premi d'onore: dotazione minima

I premi d'onore, almeno due per equipaggio, devono essere di valore congruo, almeno per gli equipaggi classificati nei primi posti:

- Campionato Italiano Rally e Trofeo Rally (Asfalto e Terra) : premi almeno ai primi tre della classifica generale e di quella di gruppo, di classe e speciali (se previste).
 - Tutti gli altri rallies: premi almeno ai primi dieci della classifica generale e ai primi tre di quella di classe.
- Nelle classi con meno di 4 (quattro) vetture verificate i premi sono facoltativi.

Nelle classi con più di 20 vetture verificate è raccomandato di prevedere premi d'onore almeno fino alla 5ª posizione di classifica.

Nei rallyes valevoli per il Campionato Italiano e per il Trofeo Rallies (Asfalto e Terra) la premiazione di almeno i primi tre equipaggi deve essere fatta sul podio immediatamente dopo l'arrivo. Questa procedura di premiazione è vivamente raccomandata negli altri Rallyes.

Al termine della premiazione delle gare valevoli per il Campionato Italiano e per il Trofeo Rallies (Asfalto e Terra), i primi tre equipaggi della classifica generale sono obbligati a presentarsi in sala stampa per presenziare alla conferenza stampa di fine gara. La mancata partecipazione comporterà un'ammenda di 2.583 Euro.

25. PILOTI PRIORITARI

25.1 Ai fini dell'assegnazione dei numeri di gara e dell'ordine di partenza sono stabiliti i seguenti elenchi prioritari riservati ai primi conduttori:

- 1° elenco piloti Rallyes Internazionali;
- 2° elenco piloti Rallyes Internazionali;

25.2 Tutte le priorità FIA e CSAI decadono, gara per gara, in caso di utilizzazione di vetture appartenenti alle seguenti classi:
N0 - N1 - N2 - N3 - A0 - A5 - A6 - K0 - K9.

25.3 Inserimento dei conduttori negli elenchi prioritari

L'inserimento negli elenchi prioritari sarà disposto d'ufficio o su richiesta ed ha validità per un anno.

Le priorità non sono cumulabili tra di loro.

Al conduttore che avrà maturato il diritto a più di una priorità sarà riconosciuta soltanto quella di ordine superiore.

L'inserimento d'ufficio in seguito ai risultati conseguiti nelle gare all'estero (vedi successivo Art. 25.4.2) sarà disposto a condizione che i conduttori interessati comunichino alla S/Commissione Rallyes, documentandoli, i risultati stessi.

25.4 Inserimento d'ufficio (all'inizio dell'anno)

25.4.1 I piloti che escono dalla priorità FIA sono assegnati al 1° elenco prioritario CSAI Rallyes internazionali. Quelli che escono dal 1° elenco internazionale CSAI sono assegnati nel 2° elenco prioritario CSAI Rallyes internazionali.

25.4.2 Classifiche finali dei Campionati, Trofei e Coppe dell'anno precedente:

	1° elenco	2° elenco	Internazionale	Internazionale
- Campionato del Mondo	1° - 10°	11° - 20°		
- Campionato Mondo Gr. N-S1600	1° - 6°	7° - 10°		
- Campionato d'Europa e Coppa Reg. Camp. Eur.	1° - 6°	7° - 10°		
- Campionato Italiano Rallyes	1° - 6°	7° - 10°		
- Trofeo (Asfalto e Terra) (*)	1° - 3°	4° - 6°		
- Coppa Italia di zona	—	1°		

(*) Nel 2004 Trofeo Rallyes e Challenge Terra.

25.4.3 Classifiche generali di gara dell'anno precedente

	1° elenco Internazionale	2° elenco Internazionale
- Campionato del Mondo	1° - 6°	7° - 10°
- Campionato Europa	1°	2° - 3°
- Coppa Reg. Camp. Eur.	1°	2° - 3°
- CIR	1°	2° - 3°
- Trofeo Rallyes (Asfalto e Terra)	—	1°

25.5 Inserimento su richiesta e/o con valutazione discrezionale della CSAI

25.5.1 All'inizio dell'anno

Una Casa automobilistica o, in sostituzione, il Team che la rappresenta ufficialmente può chiedere, nello stesso anno, entro il 31 luglio, per il tramite di ANFIA o di UNRAE, un numero massimo di due priorità a favore dei propri conduttori. La CSAI, con valutazione discrezionale, potrà assegnare la priorità del 2° elenco internazionale. Per ogni Casa automobilistica sarà riconosciuto un solo Team ufficiale che la stessa potrà dichiarare all'inizio dell'anno.

25.5.2 Nel corso dell'anno

A partire dal 1° luglio, i conduttori che nel corso dell'anno otterranno i risultati di cui al precedente Art. 25.4.3 potranno chiedere l'inserimento anticipato negli elenchi prioritari, con validità dal giorno della richiesta, fermo restando quanto previsto al successivo Art. 25.7. Ogni conduttore potrà beneficiare, nel corso dell'anno, di un solo inserimento o passaggio di elenco.

25.6 Casi particolari

a) I conduttori che siano stati compresi, negli ultimi tre anni, negli elenchi prioritari FIA o nel primo elenco Internazionale CSAI potranno essere inseriti, su richiesta e con valutazione discrezionale della S/Commissione, nel 2° elenco prioritario Rallyes Internazionali. Nella richiesta devono essere indicati la priorità scaduta e l'anno di riferimento.

b) Per non alterarne il regolare svolgimento, la CSAI potrà in ogni momento assegnare, anche in assenza di una specifica richiesta, la priorità ritenuta più opportuna ai conduttori che venissero a trovarsi nei Campionati CIR, TR e Challenge Terra in una posizione di classifica provvisoria tale da consentire loro di avere, con la priorità, le medesime possibilità di successo, nella classifica finale, di altri conduttori già titolari di priorità.

25.7 Le domande di priorità comunque presentate nel corso dell'anno devono pervenire alla CSAI entro il termine di chiusura delle iscrizioni della gara di riferimento. Se concessa, la priorità ha validità nei Rallyes in cui la chiusura delle iscrizioni è successiva alla data di arrivo della domanda.

25.8 Cancellazione dagli elenchi prioritari

La cancellazione avviene d'ufficio a fine anno se non si sono verificate le condizioni necessarie per il mantenimento delle priorità.

La cancellazione può anche avvenire su richiesta dell'interessato nel corso dell'anno, a condizione che il richiedente non abbia già usufruito, in gara, della priorità alla quale intende rinunciare.

26. INTERRUZIONE DI UN RALLY - PUNTEGGI

26.1 Una gara può essere interrotta qualora le ostruzioni o lo stato del fondo stradale fossero tali da non permettere ad alcuna vettura concorrente la prosecuzione della gara.

26.2 Se al momento dell'interruzione la lunghezza delle prove speciali portate a termine è inferiore al 30% della lunghezza complessiva delle prove speciali del rally, il rally stesso è da considerarsi annullato, a meno che il Collegio dei Commissari Sportivi, sentito l'organizzatore, non ritenga di ripeterlo in altra data da fissarsi conformemente alle prescrizioni della NS 7 (Iscrizioni ritardate).

Se la lunghezza delle prove speciali portate a termine è compresa tra il 30% ed il 60% della lunghezza complessiva delle prove del rally, il rally stesso è considerato valido, ma i punteggi relativi al titolo Nazionale per il quale è valevole, sono ridotti del 50%.

26.3 Se invece al momento dell'interruzione la lunghezza delle prove speciali portate a termine è superiore al 60% della lunghezza complessiva delle prove del rally, il rally stesso è considerato come ultimato e valido, quindi, a tutti gli effetti.

26.4 Le norme di cui sopra si applicano anche nel caso in cui il percorso delle prove speciali venga ridotto prima dell'inizio del rally e tale riduzione porti il chilometraggio delle prove speciali al di sotto dei limiti richiesti.

26.5 La riduzione del punteggio al 50% non si applica se la lunghezza complessiva delle prove speciali portate a termine è comunque superiore a quella minima prevista per i rallies della tipologia in questione.

27. ISPEZIONI

27.1 I Rallies saranno valutati, al termine della stagione sportiva, in base:

- a) ai rapporti degli Osservatori inviati dalla CSAI;
- b) al giudizio della S/Commissione Rallies.

27.2 L'obbligo dell'ispezione sussiste per tutti i Rallies valevoli per un titolo nazionale. In questi Rallies le ispezioni saranno disposte d'ufficio.

Per i Rallies non titolati che gli Organizzatori intendono candidare per un titolo nazionale, le ispezioni devono essere richieste entro il mese di febbraio dell'anno in cui si svolge il Rally. Independentemente dalla richiesta degli Organizzatori, la S/Commissione Rally ha comunque facoltà discrezionale di disporre ispezioni.

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

27.4 Qualora l'Organizzatore non rispettasse il regolamento approvato e/o le disposizioni di cui alla presente NS11 e suoi annessi, o comunque il rapporto ispettivo fosse oltremodo sfavorevole, la CSAI potrà non concedere la validità per l'anno successivo.

27.5 Se nel corso del rally, l'Osservatore rilevasse consistenti condizioni di insicurezza per il pubblico e/o per gli equipaggi, la manifestazione potrà essere cancellata dal Calendario dell'anno successivo.

28. CALENDARIO

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

Per essere iscritto nel Calendario Internazionale, un Rally deve avere un'anzianità di almeno 2 anni oppure essere titolare di una validità CSAI.

I Rallies valevoli per il Campionato Italiano devono essere iscritti nel Calendario Internazionale.

Le richieste di iscrizione a calendario internazionale dei rallies che tradizionalmente si sono sempre svolti con tipologia internazionale e senza validità nazionali saranno esaminate caso per caso.

28.2 Il Calendario Nazionale deve prevedere il seguente intervallo di tempo minimo tra le partenze di due rallies successivi:

28.2.1 Rallies titolati

- a) tra i rallies di Campionato Italiano Rally: 21 giorni;
- b) tra i rallies di Trofeo Rallies Asfalto: 14 giorni;
- c) tra i rallies di Trofeo Rallies Terra: 14 giorni;
- d) tra i rallies di Coppa Italia valevoli per la stessa zona: 14 giorni;
- e) tra i rallies Sprint: 7 giorni se si svolgono nella stessa regione;
- f) tra le Ronde valevoli per lo Challenge: 14 giorni.

28.2.2 Rallies non titolati

- a) tra i Rallies Sprint e le Ronde 7 giorni se si svolgono nella stessa regione;
- b) tra tutti gli altri Rallies: 14 giorni se si svolgono nella stessa Regione e 7 giorni se si svolgono nella stessa zona.

28.2.3 Non sono ammesse concomitanze di data tra i rallies di Campionato Italiano e di Trofeo Rallies (Asfalto e Terra).

28.2.4 La CSAI, sentiti il Delegato Regionale e gli Organizzatori interessati, potrà concedere delle deroghe sugli intervalli temporali minimi tra i vari rallies.

28.3 Se un rally, pur mantenendo la denominazione originaria cambia l'organizzatore, può perdere, con valutazione discrezionale della CSAI, i diritti acquisiti in ordine ai titoli nazionali o di zona.

Un rally che cambi denominazione e/o percorso, può conservare o cambiare la validità, con valutazione discrezionale del Comitato Esecutivo della CSAI, sentita la S/Commissione Rallies, a condizione che l'Organizzatore resti lo stesso.

Nel corso dell'anno non saranno autorizzati cambiamenti di tipologia.

Lo stesso Rally non potrà essere organizzato due volte nello stesso anno.

28.4 Qualora un rally titolato venga rinviato 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 ed eventualmente il medesimo coefficiente qualora il rapporto ispettivo sia stato favorevole.

28.5 Se un rally titolato non viene effettuato e l'organizzatore lo iscrive nuovamente a Calendario per l'anno seguente, il mantenimento o meno della validità sarà deciso dalla FIA (se il rally è valevole per un titolo FIA) o dalla CSAI (se il Rally è valevole per un titolo CSAI).

28.6 Se un Rally rinuncia alla propria validità potrà riacquistare la validità alla quale ha rinunciato soltanto dopo tre anni di effettiva organizzazione.

28.7 La S/Commissione ha la facoltà di esprimere parere negativo avverso l'iscrizione di una gara a Calendario per ragioni di sicurezza o per gravi precedenti. Il parere negativo sarà dovuto nel caso dei rallies che, benché iscritti, non sono stati organizzati negli ultimi due anni e dei rallies iscritti per la prima volta nell'anno precedente e non organizzati.

28.8 La CSAI, sentito il Delegato Regionale, si riserva di non accettare, nelle regioni e/o province che indicherà anno per anno, nuove iscrizioni di gare dopo l'approvazione del Calendario.

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

- Rallies valevoli per un Campionato FIA;
- Rallies valevoli per il Campionato Italiano;
- Rallies valevoli per il Trofeo Rallies (Asfalto e Terra);
- Rallies valevoli per la Coppa Italia;
- Rallies internazionali non titolati;
- Rallies nazionali non titolati;
- Rallies Sprint;
- tutti i Rallies alla prima edizione.

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

APPENDICE I

CARTELLI DI SEGNALAZIONE STANDARD

APPENDICE II

ADDETTO ALLE RELAZIONI CON I CONCORRENTI

È obbligatorio in tutti i rallies

Compiti principali

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

In tutti i rallies valevoli per un titolo nazionale gli organizzatori hanno l'obbligo di prevedere almeno un addetto alle relazioni con i concorrenti.

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 e 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) Indossi un contrassegno od una pettorina entrambi molto visibili;
- 2) sia presentato ai concorrenti nel corso della riunione antegara (se effettuata);
- 3) la sua foto sia pubblicata nel regolamento particolare di gara o in una circolare informativa.

Presenza durante il Rally

Sull'albo Ufficiale di Gara dovrà essere esposto un tabulato con l'indicazione dei luoghi ed orari di presenza dell'addetto alle relazioni con i concorrenti.

In particolare sarà presente:

- alle verifiche sportive e tecniche;
- presso la segreteria della manifestazione;
- alla partenza della gara;
- ai parchi di riordino;
- ai parchi chiusi di fine sezione e tappa;
- in prossimità del parco chiuso all'arrivo finale (secondo le possibilità concesse dal programma del rally).

Funzioni

- Rispondere a tutte le domande o questioni poste dai concorrenti il più dettagliatamente possibile;

- dare tutte le informazioni possibili in relazione al regolamento particolare di gara, allo svolgimento del rally e alle classifiche;

- evitare di trasmettere ai Commissari Sportivi tutte le richieste che possano trovare una soluzione soddisfacente (nell'ambito del regolamento) attraverso una semplice spiegazione, per esempio chiarimenti su contestazioni sui tempi con l'assistenza dei cronometristi.

L'addetto alle relazioni con i concorrenti dovrà evitare di riferire qualsiasi notizia o prendere qualsiasi iniziativa che possa indurre a presentare reclami.

APPENDICE III

PRELIEVO CARBURANTE

Si fa riferimento a quanto pubblicato nella N.S. 9 art. 6.9.

APPENDICE IV

SICUREZZA NEI RALLIES

La regolamentazione che segue è obbligatoria (ma non deve essere necessariamente inserita nel regolamento particolare).

Ogni organizzatore potrà aggiungere altri apprestamenti atti a migliorare la sicurezza degli spettatori e degli equipaggi.

Particolare attenzione dovrà essere prestata alle disposizioni dell'art.9.2 dell'Allegato H del Codice Sportivo Internazionale.

1. Sicurezza generale

1.1 Piano di sicurezza

Dovrà essere predisposto un piano di sicurezza comprendente:

1.1.1 L'ubicazione della Direzione di Gara;

1.1.2 I nomi dei differenti responsabili:

Direttore di Gara (D.G.)

Direttore/i di Gara Aggiunto/i (obbligatorio solo per CIR e Trofei)

Medico di Gara

Ispettore della Sicurezza (può essere il Direttore di Gara o un Aggiunto).

Incaricati della sicurezza in ogni prova speciale.

1.1.3 Il recapito ed il numero di telefono dei differenti servizi di sicurezza:

Forza Pubblica - Ospedali - Pronto Soccorso - Vigili del Fuoco - Carri Soccorso - Croce Rossa (o altri servizi di assistenza sanitaria).

1.1.4 L'itinerario completo con il dettaglio dei settori di trasferimento.

1.1.5 Il piano di sicurezza di ogni prova speciale, che dovrà contenere la lista di tutti i principali Ufficiali di Gara, dei servizi d'urgenza per detta prova, i numeri telefonici ecc. oltre ad una planimetria dettagliata della prova speciale.

1.1.6 Il piano di sicurezza dovrà prevedere specifiche indicazioni per ognuno dei seguenti argomenti:

- a) Sicurezza del pubblico
- b) Sicurezza degli equipaggi
- c) Sicurezza degli Ufficiali di Gara

1.1.7 Il piano di sicurezza dovrà essere inviato alla CSAI prima della effettuazione della gara. In difetto, all'organizzatore verrà comminata un'ammenda di Euro 1.033,00.

1.2 Ispettore della sicurezza

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

1.2.2 Durante la gara sarà costantemente in contatto, per telefono o radio, con la Direzione di Gara, il Medico di Gara e la partenza di ogni PS.

1.2.3 L'Ispettore della sicurezza sarà incaricato dell'applicazione del piano di sicurezza.

1.3 Incaricato della sicurezza nelle Prove Speciali

1.3.1 In ogni PS l'Ispettore della Sicurezza sarà assistito da un incaricato della sicurezza

1.3.2 Prima del passaggio della vettura "0" l'incaricato della sicurezza dovrà effettuare un'ispezione della PS e verificarne la conformità al piano predisposto.

1.4 Controllo

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

1.4.2 Una attenzione particolare a tutte le procedure sulla sicurezza sarà prestata dall'osservatore (e/o dal Commissario Delegato).

1.5 Identificazione degli Ufficiali di Gara sul percorso

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

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

1.5.2 Il personale di servizio licenziato CSAI dovrà avere ben visibile la propria licenza.

2. Sicurezza del pubblico

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

Le misure seguenti, non limitative, che completano le prescrizioni dell'Allegato H del CSI sono obbligatorie per tutti i rallies, salvo l'art.2.1 seguente (obbligatorio per il solo rally di Campionato del Mondo).

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

2.1 Film educativo (raccomandato per tutti i Rallies)

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

2.2 Raccomandazioni per le Prove Speciali

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

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

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

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

2.2.5 Vetture munite di altoparlante, identificate come Vetture Servizio Informazione Rally, dovranno percorrere le PS prima delle vetture apripista per informare gli spettatori di non occupare posizioni pericolose, accertandosi ove necessario che gli stessi se posizionati in aree di pericolo vengano rimossi in altre più sicure. La vettura può essere rimpiazzata da un elicottero munito di altoparlanti. Questa operazione può necessitare di essere ripetuta più volte.

2.3 Controllo degli spettatori

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

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

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

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

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

2.4 Rifornimenti e assistenza

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

2.5 Rapporto sugli incidenti

Se durante lo svolgimento del rally un equipaggio rimane coinvolto in un incidente nel quale una persona del pubblico riporta danni fisici, lo stesso equipaggio deve segnalare il fatto al successivo posto di scoccorso radio indicato sul roadbook e visualizzato sul percorso conformemente agli artt. 3.3.2 e 3.3.3 come più sotto riportato. L'inosservanza di questa norma può comportare l'applicazione da parte dei Commissari Sportivi di una penalità fino all'esclusione.

2.6 Inchiesta sugli incidenti

Ogni incidente che comporti lesioni mortali o gravi dovrà essere oggetto di un rapporto alla CSAI (o alla FIA).

Questo rapporto sarà redatto da un Comitato composto dal Commissario Sportivo Delegato, dal Commissario Tecnico Delegato, dal Responsabile della Sicurezza, dal Medico di Gara, dal Direttore di Gara.

Questo rapporto deve pervenire alla CSAI nei cinque giorni che seguono la conclusione della gara.

2.7 Vetture "apripista" e vetture "scopa"

2.7.1 Le vetture apripista dell'organizzazione dovranno collocare sulle portiere due pannelli di cm. 36 x 50 portanti la scritta "SAFETY" o "SICUREZZA" (ved. par. precedente 2.3.4) ed i numeri "00" e "0" ("000" se le vetture apripista saranno tre). Alla fine della prova, la vettura scopa dovrà avere due pannelli delle stesse dimensioni portanti una bandiera a scacchi.

2.7.2 Ogni vettura apripista dovrà essere equipaggiata da un faro rotante sul tetto e da una sirena.

2.7.3 Le vetture apripista non possono essere guidate da conduttori prioritari FIA primo elenco e dai piloti che si sono ritirati nello stesso rally.

2.7.4 Il pilota ed il copilota delle vetture apripista dovranno avere una grande esperienza di rallies al fine di poter fornire alla Direzione di Gara tutte le indicazioni ed i commenti sulle condizioni del percorso.

I conduttori delle vetture apripista dovranno soprattutto segnalare i luoghi dove il pubblico sosta in posizione pericolosa, intervenendo quando necessario direttamente.

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

2.8 Sicurezza nei percorsi di trasferimento

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

2.9 Informazioni

Informazioni indirizzate principalmente al pubblico saranno diffuse a mezzo di:

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

3. Sicurezza degli equipaggi

3.1 Servizi di sicurezza

3.1.1 Alla partenza di ogni prova speciale dovrà essere assicurata la presenza di almeno:

- un carro soccorso
- 2 estintori da 4 Kg.
- un collegamento radiofonico o telefonico diretto con la Direzione di Gara.

3.1.2 Nei punti intermedi (distanza massima circa 5 km. tra di loro, 3 km. in caso di Ronde) dovrà essere assicurata la presenza di almeno un collegamento radiofonico o telefonico con la Direzione di Gara.

Nelle prove speciali più lunghe di Km.15 dovrà essere assicurata la presenza di almeno una postazione, oltre a quella di partenza, attrezzata con un carro soccorso.

3.1.3 Allo stop di ogni PS dovrà essere assicurata la presenza di almeno:

- 2 estintori da 4 Kg.
- un collegamento radiofonico o telefonico diretto con la Direzione di Gara.

3.1.4 Dovrà essere assicurata la presenza di almeno una ambulanza di rianimazione di riserva (completa di equipaggio e con a bordo un Medico esperto in manovre rianimatorie) ed un carro soccorso a disposizione, in qualsiasi momento, della Direzione di Gara per interventi su tutto il percorso in tempi contenuti. Detti mezzi dovranno essere ubicati in località vicine al percorso delle prove speciali, meglio se vicine a postazioni radio, e comunque in collegamento radiofonico o telefonico con la Direzione Gara.

3.1.5 Durante lo svolgimento della gara deve essere disponibile per il parco assistenza una ambulanza completa di equipaggio.

3.1.6 Per la gara di Campionato del Mondo, e qualora possibile per le altre, dovrà essere assicurata la presenza di un elicottero per l'emergenza sanitaria quando il tempo richiesto per il trasferimento di un ferito dal più lontano punto nelle prove speciali al più vicino ospedale sia superiore ad 1h30'.

La presenza di un elicottero sanitario, non obbligatoria, è vivamente raccomandata.

A giudizio della CSAI, potrà essere imposto all'organizzatore di predisporre un elicottero proprio. Gli eventuali elicotteri che prestano servizio per i singoli Team hanno l'obbligo di intervenire in caso di incidente; essi devono essere attrezzati con un sistema di pronto intervento e servizio medico.

3.1.7 Per tutte le altre disposizioni riguardo alle ambulanze e al servizio medico nel corso delle gare dovranno essere rispettate le disposizioni della NS 6, Cap. 4°, art. 2.1.

3.2 Misure preventive

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

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

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

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

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

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

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

3.2.4 Le postazioni dei Commissari di Percorso saranno posizionate lungo il percorso delle prove speciali per controllare il transito delle vetture in gara e segnalare al Capo Posto gli eventuali mancati transiti e/o ritiri e/o incidenti. Salvo casi di mancanza di segnale, le postazioni devono essere dislocate in modo da consentire una rapida segnalazione, mediante radio o telefono, tra i Commissari di Percorso, il Capo Posto e/o la Direzione di Gara.

I Commissari di Percorso dovranno avere in dotazione il cartello di richiesta di soccorso medico di cui al successivo art.3.4. L'esposizione di questo cartello avverrà solo nel caso in cui l'equipaggio infortunato non fosse in grado di esporre il proprio cartello oppure nel caso in cui la necessità di un intervento medico dovesse riguardare il pubblico.

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

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

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

b) le bandiere rosse devono essere date in dotazione a ogni punto radio;

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

d) gli equipaggi ai quali è esposta la bandiera rossa devono immediatamente rallentare la velocità e seguire le istruzioni dei Commissari di Percorso e dei conduttori delle vetture di soccorso o di servizio che dovessero incontrare. Il Mancato rispetto di queste disposizioni può comportare l'adozione di penalità da parte del Collegio dei Commissari Sportivi;

e) agli equipaggi ai quali è esposta la bandiera rossa deve essere assegnato un tempo forfetario secondo le disposizioni del par. 19.16 della presente NS 11;

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

3.3 Sorveglianza

L'organizzatore ha l'obbligo di prevedere un adeguato sistema di collegamenti con tutti i principali punti del percorso che consenta, al Direttore di Gara, per l'intera durata della manifestazione ed in maniera rapida e diretta, di seguire lo svolgimento della manifestazione stessa e di disporre le eventuali necessarie misure di intervento.

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

3.3.1 Deve essere previsto una rete radio con frequenza dedicata per ogni singola prova speciale ed una postazione almeno ogni Km.5 circa (3 km. in caso di Ronde) al fine di verificare il passaggio delle vetture e controllare lo svolgimento del rally.

Tali postazioni devono essere collegate con l'inizio e la fine della prova speciale interessata.

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

3.3.2 Ogni punto radio (SOS) sarà identificato, sia sul roadbook che sul percorso, da un pannello di circa 55 cm di diametro con il simbolo della radio, ovvero un lampo di colore nero su fondo bleu.

3.3.3 Inoltre vi dovrà essere un pannello di preavviso 100/200 metri prima delle postazioni radio (SOS).

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

3.4 Roadbook – Croce Rossa o verde – Cartello “OK”

3.4.1 Ogni roadbook dovrà contenere, preferibilmente sulla pagina di copertina posteriore, una croce rossa o verde e sull'altra faccia un segno “OK”. In caso di incidente senza richiesta di intervento medico immediato il segno “OK” dovrà essere esposto, con il numero di gara, almeno alle 3 vetture che seguono.

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

3.4.3 Se al contrario un intervento medico si rendesse necessario, la croce rossa o verde dovrà essere esposta, con il numero di gara, se possibile, alle 3 vetture che seguono.

3.4.4 Questa norma sarà ricordata a tutti i concorrenti con una nota scritta alla consegna del roadbook.

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

3.5 Evacuazione

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

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

3.6 Percorso alternativo

3.6.1 L'organizzatore dovrà prevedere per ogni prova speciale un percorso alternativo, suscettibile di essere usato nel caso non fosse possibile percorrere la prova. Gli organizzatori dei Rallies di Campionato Italiano, di Trofeo e di Challenge Terra hanno l'obbligo di predisporre un road-book dei percorsi alternativi. Gli organizzatori degli altri Rallies potranno predisporre un road-book dei percorsi alternativi oppure dovranno inserirli nel piano di sicurezza.

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

4. Sicurezza degli Ufficiali di gara

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

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

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

APPENDICE V

REGOLAMENTAZIONE SUI PNEUMATICI

1 Devono essere utilizzati esclusivamente pneumatici scolpiti da stampo.

2 Definizione della superficie di controllo (esempio pneumatico da 9'')

Battistrada della larghezza di mm. 170, mm. 85 da una parte e dall'altra rispetto all'asse del pneumatico, e di una lunghezza sulla circonferenza di mm. 140.

In questa zona, la superficie occupata dalle scanalature di almeno mm. 5,5 di profondità, con un angolo massimo di 60° tra i tasselli in sezione, e mm. 2 di larghezza deve interessare almeno il 17% della superficie totale (Superficie totale di 23.800 mm², zona scanalata di almeno 4.046 mm²). Questa scolpitura deve essere da stampo.

	Larghezza/lunghezza	Superficie	Tasso del 17%
9''	170 x 140	23.800	4.046
8,5''	161 x 140	22.540	3.832
8''	148 x 140	20.720	3.522
7,5''	142 x 140	19.880	3.380
7''	133 x 140	18.620	3.165
6,5''	124 x 140	17.360	2.951

2.1 La somma della larghezza delle scanalature incontrate da una linea di circonferenza nella zona descritta qui sopra deve essere di mm. 4 minimo.

2.2 La somma della larghezza delle scanalature incontrate da una linea radiale deve essere di mm. 16 minimo.

2.3 I tasselli e le lamelle devono essere considerate come facenti parte del battistrada se sono inferiori a mm. 2.

2.4 Sui pneumatici omologati è autorizzata l'intagliatura a mano.

3 Durante la gara

3.1 La conformità all'art.2.1 sarà verificata alla partenza di ogni rally ed in ogni caso di sostituzione di un pneumatico usato con uno nuovo.

3.2 In ogni momento durante il rally la profondità delle scolpiture dei pneumatici montati sulla vettura non deve essere inferiore a mm. 1,6 in almeno i 3/4 della superficie di controllo. È consigliato ai produttori di predisporre strumenti di controllo al fine di visualizzare tale prescrizione.

3.3 Le ruote di scorta possono essere riutilizzate se e soltanto se la profondità minima di mm.1,6 è rispettata, ma in ogni caso devono rimanere a bordo della vettura.

Ogni ruota completa montata su o dentro una vettura durante una assistenza deve raggiungere il parco o la zona assistenza successiva dove è autorizzato il cambio di pneumatici. Nessuna ruota completa può essere caricata o tolta da una vettura se non in un parco o zona assistenza dove è autorizzato il cambio di pneumatici.

4. Controllo.

In ogni momento durante il rally possono essere effettuati controlli per verificare la conformità dei pneumatici.

Una zona riservata al controllo dei pneumatici deve essere prevista all'uscita della zona di rifornimento e la sua entrata deve essere segnalata con un cartello che indichi la marchiatura dei pneumatici. L'Organizzatore deve tenere conto di quest'obbligo quando stabilisce il programma di gara.

Ogni pneumatico non conforme sarà punzonato a mezzo di idonea marchiatura e non potrà essere utilizzato.

Al controllo orario precedente una prova speciale, qualora un Commissario Tecnico constatasse che un pneumatico montato su una vettura non è conforme in relazione alla profondità minima, come indicato nell'art. 4.2, il concorrente prima di prendere la partenza dovrà sostituire tale pneumatico con un altro presente a bordo della vettura, a condizione che questo sia conforme alla norma sui pneumatici.

Il Commissario responsabile indicherà quindi al concorrente una nuova ora di partenza per la prova speciale.

Ogni infrazione alle norme sui pneumatici sarà sottoposta ai Commissari Sportivi e potrà comportare una penalità fino all'esclusione dal rally su decisione dei Commissari Sportivi.

APPENDICE VI

RUMOROSITÀ DELLE VETTURE

Il limite di rumorosità delle vetture è fissato in 98 dB (A) (penalità fino all'esclusione dalla gara) da rilevarsi come segue:

- a) veicolo fermo, suolo asciutto, superficie rigida (senza erba, neve, ecc.);
- b) il fonometro dovrà essere posto secondo il disegno seguente:

N.B.: angolo di 45 gradi tra l'asse di scarico ed il fonometro, ad una distanza di 50 cm. dalla fine del tubo di scarico.
Se l'asse dello scarico non è orizzontale, il fonometro dovrà essere posto all'altezza dell'asse di uscita dello scappamento.

- c) si faranno tre misure e la media sarà il risultato definitivo;
- d) il livello sonoro in queste condizioni non dovrà superare i 98 dB(A).

Gli organizzatori dei rallies valevoli per un titolo nazionale hanno l'obbligo di disporre di un fonometro idoneo.

APPENDICE VII

DOCUMENTAZIONE UFFICIALE (vedere pagine successive)

Allegato "A" alla N.S. 11

TABELLA DI MARCIA (Rallies nazionali, Sprint, Ronde)

tabella di marcia (Rallies Nazionali, Sprint e Ronde)

Allegato "B" alla N.S. 11

TABELLA DI MARCIA (Rallies Internazionali)

(Facoltativa per tutti gli altri Rallies e per le Ronde)

Formato 18x10 cm. (verticale), compreso lo spazio per la rilegatura a spirale sul lato 18.

Per ogni settore un foglio più cartoncino con unghia, numerato progressivamente dall'alto in basso.

I settori con prove speciali sotto il numero settore dovranno riportare il numero della P.S.

Ogni foglio deve essere in tre copie (carta chimica): dopo l'iscrizione del tempo, una copia deve essere data all'equipaggio, una copia al servizio di cronometraggio e una copia resta in tabella.

Foglio per il settore di trasferimento

Foglio per la Prova Speciale

COPIA CRONOMETRISTA STOP

STOP MARSHAL'S COPY

Foglio per il settore di trasferimento e per la Prova Speciale

COPIA CRONOMETRISTA CO

TIMEKEEPER TC COPY

COPIA EQUIPAGGIO - staccare dopo il CO

CREW COPY - remove after completion at TC

COPIA CRONOMETRISTA CO

TIMEKEEPER TC COPY

Allegato "C" alla N.S. 11

ROAD BOOK (RADAR) - TIPO

ISTRUZIONI

Norme obbligatorie

Senso di lettura, dall'alto verso il basso.

- Formato A5.

- La rilegatura deve essere fatta a mezzo di una spirale plastica o metallica che consenta un'apertura a 360° e che resista a numerose manipolazioni.

- All'inizio del Radar deve figurare una pagina contenente la spiegazione dei segni e delle sigle utilizzate; questo lessico sarà redatto in almeno due lingue (gare internazionali) di cui una deve essere l'inglese.

- Deve essere indicato un segno di riferimento per verificare il contachilometri.
- In apertura o in calce ad ogni pagina, indicare: il numero del settore (ogni settore è compreso tra due controlli orari), il tempo imposto, il chilometraggio la media oraria ed eventualmente i controlli di passaggio.
- Ogni pagina deve essere numerata con numerazione progressiva per uno stesso fascicolo.
- Ogni informazione (cinque per pagina) deve essere numerata e separata dalla successiva con un tratto orizzontale. (La numerazione ripartirà da 1 ad ogni controllo orario).
- Le informazioni ravvicinate (distanza inferiore a 200 mt) non devono portare tratto di separazione.
- Ogni indicazione che non potrà essere visualizzata sulla strada, deve essere indicata tra parentesi.
- Per ogni controllo orario, partenza ed arrivo delle PS posti di soccorso in P.S., e controllo a timbro, riprodurre i simboli standard ed indicare con precisione la localizzazione di questi controlli.
- I segnali riprodotti devono essere indicati sul disegno della strada.
- Tutti i cartelli segnaletici indicanti cambio di direzione esistenti sulla strada devono essere incominciati con la freccia di direzione situata nella direzione reale.
- I cartelli segnaletici riprodotti che non corrispondano alla strada da seguire ma che servono unicamente da punti di riferimento, devono essere barrati.
- Indicare con precisione la localizzazione dei diversi controlli.
- Ogni settore deve iniziare su una nuova pagina.
- Le PS devono spiccare sul resto del testo (evidenziate per esempio da una cornice o mediante l'utilizzazione di un colore contrastante).
- Su ogni disegno il punto di origine del disegno deve essere sempre situato in basso.
- Segnalare i punti del percorso che richiedono particolare attenzione con 1, 2 o 3 punti esclamativi.
- Ogni pagina deve essere sufficientemente libera (spaziosa) in modo che i concorrenti possano inserirvi le loro osservazioni.
- Le indicazioni devono essere leggibili, tenendo conto che dovrà esserne possibile la lettura di notte su una vettura in movimento.

Suggerimenti

- Indicare, per le PS, il miglior tempo realizzato nell'edizione precedente del Rally.
- Far figurare dei punti di riferimento ben individuabili (es.: cartello indicante l'ingresso ad un paese).
- Segnalare i cambiamenti di fondo stradale (da asfalto a terra, da terra ad asfalto) con un doppio tratto della linea verticale centrale.

Allegato "D" alla N.S. 11

TABELLA DEI TEMPI E DELLE DISTANZE

Nota: nelle tabelle dei tempi e delle distanze dei Rallies valevoli per il CIR indicare il tipo di Parco Assistenza (I, II, III). Negli altri Rallies omettere questa indicazione.

Allegato "E" alla N.S. 11

MODULO DI ISCRIZIONE AI RALLIES

RALLY

ORGANIZZATORE

CONCORRENTE:

GENERALITÀ INDIRIZZO LICENZAPATENTEASS. A.C.I.
 COGNOMEVIA NUMERO NUMERO
 NOMECAPI CITTÀ NAZIONALITÀCAT./SCADENZA
 TELEFONOFAX PARTITA IVA DEL CONCORRENTE (SE RICHIEDE FATTURA)

1° CONDUTTORE:

GENERALITÀ INDIRIZZO LICENZAPATENTEASS. A.C.I.
 COGNOMEVIA NUMERO NUMERO
 NOMECAPI CITTÀ NAZIONALITÀCAT./SCADENZA
 DATA E LUOGO NASCITATEL. CELLULARERECAPITO TELEFONICO DURANTE LA GARA PRIORITARIO

2° CONDUTTORE:

GENERALITÀ INDIRIZZO LICENZAPATENTEASS. A.C.I.
 COGNOMEVIA NUMERO NUMERO
 NOMECAPI CITTÀ NAZIONALITÀCAT./SCADENZA
 DATA E LUOGO NASCITATEL. CELLULARERECAPITO TELEFONICO DURANTE LA GARA PRIORITARIO

VETTURA:

MARCA E MODELLO TARGAGRUPPO/CLASSETELAIONUMERO DI FICHE

Condizioni generali (parco chiuso)	20	20.1	
Conducenti	2	2.3	
Abbigliamento di sicurezza	19	19.2	
Abilitazione per vetture KC o.1600	2	2.4.1.2	
Abilitazione per vetture o.2000 cc	2	2.4.1.2	
Comportamenti	3 e 11	3.3.6 e 11.5	
	ART.	PARAGR.	APPEND. ALL.
Iscrizione conducenti U.E.	5	5.1.2	
Licenze richieste	2	2.4.1	
Piloti prioritari (ammissione)	2	2.4.1.3	
Piloti prioritari (esclusione)	2	2.4.1.4	
Responsabilità 1° conducente	3	3.3.5	
Contestaz. e notifica agenti polizia	11	11.2-3	
Controlli	18		
Arrivi contemporanei	18	18.6.13	
Cartelli di segnalazione	18	18.1-2	1°
Controlli a timbro	18	18.4	
Controlli orari	18	18.5-6	
Controllo Stop	19	19.11	
Identificazione Ufficiali di Gara	18	18.3	4°
Operatività	18	18.1.7-8	
Ora di arrivo	18	18.7	
Ora di partenza	18	18.7	
Ora di transito	18	18.1.5 e 18.6.3-9	
Riordini	18	18.9	
Sosta nella zona di controllo	18	18.1.4	
Zone di controllo	18	18.1.2-3	
Controlli e sanzioni (ricognizioni)	14	14.5.4	
Controllo Orario (definizione)	1	1.5	
Controllo percorso e Prove Speciali	4	4.4	
Prova Speciale - Definizione	1 e 19	1.3 e 19.1	
Definizioni	1		
Assistenza	12	12.1	
Circolare informativa	1	1.9	
Concorrente	1	1.11	
Controllo Orario	1	1.5	
Durata di un Rally	1	1.13	
Equipaggio	1	1.12	
Neutralizzazione	1	1.7	
Parco chiuso	1	1.8	
Prova Speciale	1 e 19	1.3 e 19.1	
Rallies	1	1.1	
Riordino	1	1.6	
Settore	1	1.4	
Sezione	1	1.5	
Tabella di marcia	1	1.10	
Tappa	1	1.2	
Differenziali (TR)	12	12.10	
Denominazione (cambiamento)	31	31.3	
Differenziali (CIR)	12	12.9.1-9	
Durata dei Rallies	2	2.2.1-11	
Durata della sosta tra due tappe	2	2.2.3	
Durata delle tappe	2	2.2	
Durata di un Rally (definizione)	1	1.14	
Durata parchi assistenza	12	12.3.1	
Equipaggio	7		
Carta d'identità	7	7.2	
Definizione	1	1.12	
Elicotteri			4°, 3.1.6
Nomi dei conducenti sulla vettura	7	7.3	
Presenza a bordo della vettura	7	7.1.4	
Ritiro dalla gara	7	7.5	
Terzo a bordo della vettura	7	7.1	
Ex-aequo nelle classifiche di un Rally	22	22.3	
Falsa partenza Prova Speciale	19	19.8	
	ART.	PARAGR.	APPEND. ALL.
Flange	12	12.8.1.1	
Formula Start	2	2.1.1.2bis, 2.1.2.1 e 2.1.2.3	
Identificazione degli U.G.	18	18.3	4°-1.5
Identificazione vettura (verifiche ante-gara)	15	15.1.7.2	
Impegno sottoscritto dai con/cond.	5	5.3	
Incaricato sicurezza in PS			4°-1.3
Incidenti (denuncia)	6	6.5	
Infrazioni (alle norme di circolazione)	11	11.1.1-3	
Ingresso nel parco chiuso	20	20.1.1-7	
Interpretazione (R.P.)	3	3.3	
Interruttore generale corrente	2	2.1.4.6	
Interruzione di un Rally	26		
Interruzione Prova Speciale	19	19.16.1-7	
Intervento medico (richiesta)	19	19.19	
Invio elenco iscritti alla CSAI	5	5.1	
Iscrizioni	5		

Accettazione	5	5.12.1		
Apertura	5	5.1		
Cambiamento Gruppo e/o classe	5	5.2		
Chiusura	5	5.1		
Impegno sottoscritto dai con/cond.	5	5.3		
Invio dell'elenco alla CSAI	5	5.1		
Numero massimo	5	5.5		
Precedenza	5	5.12		
Pubblicazione	5	5.1		
Rifiuto	5	5.4		
Sorteggio	5	5.13		
Sostituzione con/cond.	5	5.1.2		
Sostituzione vetture	5	5.1, 5.2		
Spedizione	5	5.10		
Tasse	5	5.6		
Tasse (restituzione)	5	5.7-9		
Trattamento dati sensibili				E
Ispettore Sicurezza	4	4.3		
Ispettore alla sicurezza			4°-1.2	
Ispezioni	27			
Lampada a luce intermittente	2	2.1.4.2		
Licenze richieste	2	2.4.1		
Linguette paraspruzzi	2	2.1.4.3		
Lunghezza percorso	2	2.2.6		
Lunghezza Prove Speciali	2	2.2.6		
Modifiche (R.P.)	3	3.2		
Modifiche in corso di gara (percorso)	2	2.2.5		
Modulo tipo di iscrizione alle gare			7°	E
Neutralizzazione (definizione)	1	1.8		
Nomi dei conduttori sulla vettura	7	7.3		
Norme di circolazione	11			
Contestaz. e notifica agenti polizia	11	11.2-3		
Infrazioni	11	11.1.1-3		
Rispetto	11	11.1		
Numeri di gara	9	9.1-4		
Numero massimo iscritti	5	5.5		
Operatività dei controlli	18	18.1.7-8		
Ora di arrivo ai controlli	18	18.7		
Ora di partenza ai controlli	18	18.7		
Ora di transito ai controlli	18	18.1.5 e 18.6.3-9		
Ordine di servizio	3 e 19	9.5 e 19.18		
Ordini di partenza	16	16.5-8		
	ART.	PARAGR.	APPEND.	ALL.
Organizzazione (parchi assistenza)	12	12.3.1-4		
Osservatori	4 e 30	4.2 e 30.1-5		
Osservatori	4 e 30	4.2 e 30.1-5		
Ostruzioni stradali	2	2.2.5		
Parchi di assistenza	12	12.3	4°, 3.1.5	
Durata	12	12.3.1		
Inosservanza	12	12.4.6-7		
Numero	12	12.3.1		
Organizzazione	12	12.3.1-4		
Targhe	12	12.4.7		
Targhe aggiuntive	12	12.4.7		
Veicoli ammessi	12	12.4		
Parco chiuso	20			
Condizioni generali	20	20.1		
Definizione	1	1.8		
Ingresso	20	20.1.1		
Riparazioni	20	20.2		
Parco partenza	16 e 20	16.1-4 e 20.1.5-6		
Partenti	1	1.14		
Partenza ritardata in Prova Speciale	19 e 19.7			
Partenze	16			
Intervallo	8	8.2, 8.2.2		
Ordini di partenza	16	16.5-8		
Parco partenza	16 e 20	16, 16.1-4, 20.1.5-6		
Partenze Prove Speciali	19	19.4-9		
Parti di ricambio	12	12.7-10		
Compressori	12	12.8.1.2-8		
Flange	12	12.8.1.1		
Partiti	1	1.14		
Percorsi di trasferimento - Sicurezza			4°-2.8	
Percorso	2	2.2.5		
Caratteristiche	2	2.2.6		
Chicanes	2	2.2.13		
Controllo percorso e prove speciali	4	4.4		
Lunghezza percorso	2	2.2.6		
Lunghezza Prove Speciali	2	2.2.6		
Modifiche nel corso della gara	2	2.2.5		
Ostruzioni stradali	2	2.2.5		
Percorso interessante più province	2	2.2.5		

Progetto	2	2.2.15				
Prove speciali (controversie)	2	2.2.5				
Ricognizioni	14					
Roadbook (radar)	8	8.1				
Roadbook (radar)	8	8.1				
Tabella di marcia	8 e 17	8.3 e 17.1-6	7°	A e B		
Tappe (numero)	2	2.2.6				
Percorso interessante più province	2	2.2.5				
Piano della sicurezza	19	19.18				
Piano della sicurezza			4°-1			
Piloti Prioritari	25					
Ammissione alle gare	2	2.4.1.3				
Cancellazione dagli elenchi	28	28.8				
Casi particolari	28	28.6				
Esclusione dalle gare	2	2.4.1.4				
Inserimento all'inizio dell'anno	28	28.5.1				
Inserimento d'ufficio	28	28.4				
Inserimento gara per gara	28	28.5.3				
Inserimento nel corso dell'anno	28	28.5.2				
	ART.	PARAGR.	APPEND.	ALL.		
Inserimento su richiesta	28	28.5		Pneumatici	12	12.5
Cambio	12	12.5				
Pneumatici chiodati	13	13.2				
Regolamentazione		5°				
Ruota di scorta	13	13.2-3				
Sistemi antisgonfiamento	13	13.5				
Slick	13	13.1				
Test	14	14.7				
Pneumatici chiodati	13	13.2				
Portanumeri (pannelli)	9	9.1.2				
Precedenza iscrizioni	5	5.12				
Prelievo carburante		3°				
Premi	24	24				
Prescrizioni di sicurezza	2	2.1.4				
Appoggiatesta	2	2.1.4.7				
Centina di sicurezza	2	2.1.4.4				
Cinture di sicurezza	2	2.1.4.5				
Conduttori	19	19.19				
Interruttore generale corrente	2	2.1.4.6				
Lampada a luce intermittente	2	2.1.4.2				
Linguette paraspruzzi	2	2.1.4.3				
Protezioni inferiori	2	2.1.4				
Roll bar	2	2.1.4.4				
Sistema di estinzione	2	2.1.4.1				
Triangolo rosso	2	2.1.4.8				
Presenza a bordo della vettura	7	7.1.4				
Progetto del percorso	2	2.2.15				
Protezioni inferiori	2	2.1.4				
Prova Speciale (definizione)	1 e 19	1.3 e 19.1				
Prove Speciali	19					
Arrivo	19	19.9				
Assistenza	19	19.14				
Conduttori - Abbigliamento sicurez.	19	19.2				
Controversie	2	2.2.5				
Definizione	19	19.1				
Falsa partenza	19	19.8				
Interruzione	19	19.16.1-7				
Lunghezza	2	2.2.6				
Numero	2	2.2.6				
Partenza ritardata	19	19.7				
Partenze	19	19.3-7				
Apripista	19	19.17				
Rifiuto di partire	19	19.10				
Rilevamento dei tempi	19	19.1				
Stop	19	19.11-12				
Utilizzazione	2	2.2.7				
Pubblicazione (R.P.)	3	3.1				
Pubblicazione delle classifiche	21	21.2				
Pubblicazione iscrizioni	5	5.1				
Pubblicità	10	10.1-8				
Rallies (definizione)	1	1.1				
Rallies (durata)	1-2	2.2.8-11, 1.13				
Rapporto sugli incidenti			4°-2.5			
Reclami	23	23				
Refuelling	12	12.6				
Registrazione dei passaggi ai controlli	8	8.3.2				
Regolamento particolare	3					
	ART.	PARAGR.	APPEND.	ALL.		
Applicazione	3	3.3				
Circolari informative (pubblicazione)	3	3.2.3				
Comunicati	3	3.5				
Interpretazione	3	3.3				

Modifiche	3	3.2		
Pubblicazione	3	3.1		
Termini di invio alla CSAI	3	3.1.3		
Responsabilità 1° conduttore	3	3.3.5		
Ricognizioni	14			
Caratteristiche vetture di serie	14	14.3.2-15		
Condizioni e termini	14	14.4-5		
Controlli e sanzioni	14	14.3.5		
Ronde	14	14.3.4		
Scheda	14	14.3.4		
Vetture da gara	14	14.4		
Vetture di serie	14	14.3.1		
Vetture ricognitori	14	14.8		
Rifiuto di partire in Prova Speciale	19	19.9		
Rifiuto iscrizione	5	5.4		
Rifornimento carburante (refuelling)	12	12.6		
Rilevamento dei tempi in Prova Speciale)	19	19.1		
Rimorchio vetture	11	11.4		
Riordini (controlli)	18	18.9		
Riordini (durata)	18	18.9.8		
Riordino (definizione)	1	1.6		
Riparazioni in parco chiuso	20	20.2		
Rispetto (norme di circolazione)	11	11.1		
Ritiro dalla gara	7	7.5		
Roadbook	8	8.1	7°	C
Fac simile			7°	C
Istruzioni			7°	C
Simboli			7°	C
Roll bar	2	2.1.4.4-9		
Ronde	2	2.2.12		
Rumorosità delle vetture			6°	
Ruota di scorta	13	13.2-3		
Scheda di ricognizione	14	14.4.4		
Segnalazioni (bandiere)			4°, 3.2.4-5	
Segnalazioni dei controlli	18	18.2		
Settore (definizione)	1	1.5		
Sezione (definizione)	1	1.4		
Shakedown	14	14.4		
Sicurezza degli equipaggi			4°-3.1	
Sicurezza degli Ufficiali di Gara			4°-4	
Sicurezza del pubblico			4°-2	
Sicurezza (Ispettore)	4	4.3		
Sistema di estinzione	2	2.1.4.1		
Sistemi antisgonfiamento (pneumatici)	13	13.5		
Slick	13	13.1		
Sorteggio iscrizioni	5	5.13		
Sorveglianza del percorso		4°-3.3		
Sosta nella zona di controllo	18	18.1.4		
Sostituzione con/cond.	5	5.1.12		
Sostituzione parti meccaniche	12	12.7		
Sostituzione vetture	5	5.1.3		
Spedizione iscrizioni	5	5.11		
Spinta vetture	11	11.4		
Stop (controllo)	19	19.11-12		
Super Prova Speciale	2	2.2.13		
	ART.	PARAGR.	APPEND.	ALL.
Tabella di marcia	17	17.1-6	7°	A e B
Tabella di marcia	8	8.3	7°	A e B
Tabella di marcia (definizione)	1	1.10		
Tabella di marcia (fac-simile) Rallies Nazionali e Sprint			7°	A
Tabella di marcia (fac-simile) Rallies Internazionali			7°	B
Tabella tempi e distanze	3	3.1.3	7°	D
Tappa (definizione)	1	1.2		
Tappe (numero)	2	2.2.6		
Targhe aggiuntive auxiliary	12	12.4.8		
Targhe assistenza	12	12.4.8		
Targhe ufficiali Rally	9	9.1		
Tasse iscrizione	5	5.6		
Tasse iscrizione (restituzione)	5	5.7		
Tempo massimo	18	18.8		
Termini di invio alla CSAI (R.P.)	3	3.1.3		
Terzo a bordo della vettura	7	7.1		
Tests con vetture da gara	14	14.4		
Test pneumatici	14	14.7		
Triangolo rosso	2	2.1.4.8		
Turbo (sostituzione)	12	12.7		
Ufficiali di gara	4			
Commissari Sportivi	4	4.1		
Identificazione			4°-1.5	
Ispettore alla sicurezza	4	4.3		
Osservatori	4-30	4.2 e 30.1-5		
Valutazione delle gare	30	30.1-5		

Veicoli ammessi (parchi assistenza)	12	12.4 e 12.4.5	
Velocità media	2	2.2.4	
Verifiche	15		
Durante il Rally	15	15.1.8	
Finali	15	15.2	
Prima della partenza	15	15.1	
Responsabilità dell'equipaggio	15	15.1.9-10	
Verifiche ante-gara (sportive e tecniche)	15	15.1.1-7	
Verifiche supplementari in corso di gara	15	15.1.8	
Vetture	2	2.1	
Classi	2	2.1.5	
Vetture "scopa"			4°-2.7
Vetture apripista	14	14.6	4°-2.7
Vetture da gara (ricognizioni con)	14	14.4	
Vetture di scaduta omologazione	2	2.1.3	
Vetture di serie (ricognizioni con)	14	14.3.1	
Vetture ricognitori	14	14.8	
Zone di controllo	18	18.1.2-3	