

REGOLAMENTAZIONE COMPETIZIONI DI VELOCITÀ CIRCUITO

PREMESSA

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

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

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

CAP. I

NORME GENERALI

Art. 1 - DEFINIZIONE E CLASSIFICAZIONE

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

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

Art. 2 - ORGANIZZAZIONE

Per ogni manifestazione, l'organizzatore deve predisporre un Regolamento particolare che deve inviare alla CSAI - S/C Velocità in Circuito, per l'approvazione e il rilascio del permesso di organizzazione, entro i termini previsti dalla NS 7, Cap. IV. Per le manifestazioni che comprendono più competizioni, il regolamento particolare potrà essere unico per le norme comuni a ciascuna di esse.

Le norme particolari relative a ciascuna competizione dovranno tuttavia far oggetto di un capitolo distinto.

2.1 Assicurazioni

Quelle previste nella N.S. 3.

2.2 Ufficiali di Gara

Gli Ufficiali di Gara saranno designati in conformità al R.N.S. e alla N.S. 4.

Art. 3 - CONCORRENTI E CONDUTTORI

3.1 Ammissione

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

3.2 Equipaggiamento dei conduttori

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

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

3.3 Comportamento dei conduttori

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

In particolare:

- Il conduttore costretto a fermarsi lungo il percorso dovrà collocare la vettura sul margine della pista in modo che sia ben visibile tempestivamente ai sopraggiungenti.

In curva la vettura deve essere collocata all'esterno e comunque al di fuori della normale traiettoria.

In nessun altro caso, pena l'esclusione dalla gara, è consentito spingere la vettura lungo il percorso.

- È vietato in ogni caso, sotto pena di esclusione dalla gara, compiere con la vettura l'intero percorso o tratti di esso in senso opposto a quello stabilito.

- Il conduttore, per raggiungere a piedi il proprio box, dovrà percorrere il margine della pista fino al primo cancello di uscita.

- Ogni infrazione sul percorso sarà segnalata al Direttore di Gara e potrà portare, a giudizio dei Commissari Sportivi, all'esclusione del conduttore dalla gara.

3.4 Doping

L'uso di sostanze considerate "doping" è vietato.
Controlli in tal senso potranno essere effettuati sui conduttori secondo le prescrizioni del Regolamento C.S.A.I. sui controlli antidoping (N.S. 6).

Art. 4 - VETTURE

4.1 Carburante

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

Prelievi per le verifiche potranno essere effettuati tanto alla partenza quanto all'arrivo delle prove ufficiali e della corsa.

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

4.2 Pubblicità sulle vetture

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

a) la pubblicità potrà utilizzare tutta la parte della carrozzeria non riservata ai numeri di gara e comunque non dovrà in alcun modo disturbare la lettura e la chiarezza dei numeri di gara.

Fermo restando quanto sopra, su ogni vettura è ammessa la pubblicità di una o più Ditte, sempre che i prodotti reclamizzati non siano in concorrenza tra di loro e fatto salvo quanto previsto al successivo comma H).

b) Non sono ammesse alle gare vetture aventi carrozzerie pubblicitarie e di conseguenza carovane a carattere pubblicitario.

c) I Commissari Sportivi, in sede di verifiche, avranno la facoltà di non ammettere alla gara vetture con pubblicità palesemente immorale.

Essi dovranno inoltre accertare che la pubblicità corrisponda ai requisiti di cui agli articoli precedenti escludendo, a loro insindacabile giudizio, quella pubblicità che eventualmente ne fosse difforme.

d) Il contratto di pubblicità non potrà in alcun modo interferire nei rapporti fra Concorrenti, Conduttori, Organizzatori od Ufficiali di Gara, essendo il tutto regolato dalle norme del Codice e del R.N.S..

e) La C.S.A.I. è del tutto estranea ai rapporti tra il Concorrente e la Ditta concessionaria della pubblicità e pertanto non assume alcuna responsabilità, né per eventuali permessi delle Autorità competenti, né per tasse governative e comunali sulla pubblicità stessa, né di qualsiasi altro genere.

f) Gli Sponsors dei Campionati C.S.A.I. hanno diritto agli spazi pubblicitari concordati con la C.S.A.I..

g) Se un organizzatore vuole imporre una pubblicità, dovrà precisarlo sul regolamento particolare di gara e sulle domande di iscrizione.

h) Un organizzatore non può imporre a un concorrente la pubblicità per un prodotto in diretta concorrenza con quello pubblicizzato dal concorrente stesso o dalla sua vettura.

4.3 Numeri di gara

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

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

Il Comitato Organizzatore darà le opportune disposizioni riguardo alla applicazione dei numeri stessi, applicazione che verrà comunque fatta sempre nello stesso punto o negli stessi punti della carrozzeria. È vietata l'applicazione nella parte interna dei vetri delle vetture.

Art. 5 - ISCRIZIONI

5.1 Procedura

- Le domande di iscrizione firmate dal Concorrente titolare della relativa licenza, devono essere inviate all'organizzatore unitamente alla tassa di iscrizione prevista dal Regolamento particolare di gara nei limiti di quanto dispone la N.S. 2, Cap. 3.

- Queste possono essere inviate, oltre che per Assicurata postale complete di relativa tassa, anche tramite telegramma o fax che ai sensi dell'art. 7 comma 3 D.P.R. 4/3/98 assume valore di originale.

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

- Le tasse di iscrizione inviate negli ultimi 5 giorni rispetto al termine di chiusura delle iscrizioni, subiranno la maggiorazione indicata nella NS 2.

- L'inosservanza dell'impegno assunto con l'invio della domanda di iscrizione, comporta per il Concorrente il deferimento alla CSAI per giudizio disciplinare da parte della stessa (art. 70 bis RNS).

- È fatto obbligo al Concorrente che abbia inviato la domanda di iscrizione, anche se incompleta, di preavvisare l'organizzatore, prima delle verifiche ante-gara, della eventuale impossibilità di partecipare alla stessa.

- Se detta comunicazione perviene all'organizzatore prima del termine di chiusura delle iscrizioni, il concorrente avrà diritto al rimborso della tassa di iscrizione.

- Se la comunicazione perviene dopo tale termine, l'organizzatore avrà il diritto di trattenersi o pretendere la tassa di iscrizione.

- Sulla domanda di iscrizione, il Concorrente dovrà obbligatoriamente indicare il numero del Codice Fiscale al fine del pagamento degli eventuali premi in denaro.

Le domande di iscrizione pervenute dopo la scadenza del termine di chiusura sono nulle.

Qualsiasi iscrizione contenente una falsa dichiarazione è nulla; nel caso in cui il firmatario della stessa sia ritenuto colpevole di scorrettezza, l'organizzatore potrà deferirlo alla C.S.A.I. per l'adozione delle penalità previste dall'Art. 153 al Codice.

L'organizzatore può rifiutare l'iscrizione di un concorrente o di un conduttore (art. 74 RNS).

5.2 Obblighi del concorrente

Con l'iscrizione il concorrente:

- dichiara di conoscere, impegnandosi a rispettare ed a farle rispettare, le disposizioni del Codice e suoi Allegati, del R.N.S. e sue Norme Supplementari e del Regolamento Particolare;

- riconosce la C.S.A.I. quale unica giurisdizione competente, salvo il diritto di appello previsto dal Codice e dal R.N.S.; rinuncia, conseguentemente, ad adire arbitri o altra giurisdizione per fatti derivanti dall'organizzazione e dallo svolgimento della competizione;

- ritiene sollevati l'A.C.I. e la C.S.A.I., gli Organizzatori, tutti gli ufficiali di Gara nonché il proprietario o gestore del percorso da ogni responsabilità per danni subiti per colpa di terzi, da esso concorrente, suoi conduttori, passeggeri, dipendenti o beni.

5.3 Facoltà del concorrente

Il concorrente ha diritto di designare un conduttore titolare ed uno di riserva per ciascuna vettura iscritta. La designazione del conduttore titolare deve avvenire entro il termine di chiusura delle iscrizioni. Il conduttore di riserva già dichiarato nella scheda di iscrizione, può essere designato prima della chiusura delle operazioni di verifica ante-gara.

La sostituzione di un conduttore precedentemente designato potrà essere ammessa dai Commissari Sportivi, purché richiesta almeno due ore prima della partenza e purché il conduttore subentrante abbia effettuato le verifiche sportive ante-gara e le prove ufficiali previste dal regolamento particolare.

Art. 6 - SVOLGIMENTO DELLE GARE

6.1 Verifiche preliminari ante-gara

Si rinvia alla N.S. 9.

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

6.2 Verifiche post-gara

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

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

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

Queste vetture dovranno essere portate, a cura del concorrente, nel luogo che verrà designato durante le verifiche antegara (art. 6.1) e dovranno esservi lasciate fino al completamento delle verifiche che dovranno essere effettuate entro le 24 ore successive il termine della competizione.

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

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

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

6.3 Segnalazioni

Durante le prove di qualificazione e la gara saranno usate le segnalazioni conformi alle prescrizioni riportate in Appendice alla presente Norma Supplementare.

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

In particolare i conduttori soggetti alle "Norme particolari per le competizioni di velocità in circuito" dovranno osservare le disposizioni e le segnalazioni dettate dall'Allegato "H" e "L" al Codice.

Art. 7 - CLASSIFICHE E PREMI

7.1 Classifiche

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

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

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

7.2 Premi

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

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

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

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

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

Art. 8 - RECLAMI E APPELLI

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

Art. 9 - CIRCOLARI INFORMATIVE E/O INTEGRATIVE

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

CAP. II NORME PARTICOLARI PER LE COMPETIZIONI DI VELOCITÀ IN CIRCUITO

Art. 1 - PERCORSO, IMPIANTI E SERVIZI DI SICUREZZA

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

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

Art. 2 - VETTURE AMMESSE

Alle gare in circuito sono ammesse le vetture dei seguenti gruppi e formule:

- Gr. N (Produzione), Gr. A (Turismo), Gr. B (Gran Turismo), Gr. GT1 - GT2 - GT3 (Gran Turismo di Serie) Gr. SP (Superproduzione), Gr. N-GT (Gran Turismo di Serie), Gr. CN (Sport - Produzione), Super 2000 (Vetture di produzione modificate), Gr. C (Sport), F. 3000, conformi all'Allegato J al Codice;

- F. 1, conformi al Regolamento Tecnico del Campionato del Mondo di F. 1;
- Prototipi e Formule Nazionali: conformi ai rispettivi regolamenti tecnici nazionali, di cui alla N.S. 10;
- Trofei e Formule monomarca conformi ai rispettivi regolamenti tecnici approvati dalla C.S.A.I.;
- Autostoriche, conformi alla N.S. 14.
- Veicoli ad energie alternative, conformi alla N.S. 20.

Le categorie di vetture ammesse in ciascuno dei circuiti permanenti italiani in relazione alle sue caratteristiche sono stabilite dal par. 7.3 della N.S. 8.

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

Art. 3 - QUALIFICAZIONE E AMMISSIONE DELLE VETTURE

3.1 Prove ufficiali di qualificazione

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

Gli Organizzatori devono obbligatoriamente prevedere 2 turni di prove ufficiali di qualificazione della durata di almeno 15 minuti ciascuno ferme restando, per le prove titolate, ove previste, le prescrizioni della N.S. 1 per i singoli titoli. Per le vetture dei Gruppi N sarà consentito un turno unico di 30 minuti.

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

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

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

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

Al termine del o dei turni di prove di qualificazione, tutte le vetture dovranno essere avviate al parco chiuso dove dovranno permanere almeno 15' salvo diversa disposizione prevista dai regolamenti particolari di gara.

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

3.2 Minimi di qualificazione

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

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

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

3.3 Ammissione alla partenza

L'ammissione alla partenza verrà stabilita come segue:

a) Competizioni in unica gara:

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

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

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

in cui:

A = numero totale delle vetture ammesse alla partenza;

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

C = numero delle vetture qualificate nelle prove.

Esempio: numero delle vetture ammesse alla partenza;

numero totale delle vetture qualificate: 54.

Ripartizione delle vetture qualificate in ciascuna classe, come segue:

1a classe = 14
2a classe = 18
3a classe = 22

il calcolo verrà fatto come segue:

- per la prima classe	30 x 14	=	7,7 vetture
	54		
- per la seconda classe	30 x 18	=	10 vetture
	54		
- per la terza classe	30 x 22	=	12,2 vetture
	54		

Saranno pertanto ammesse:

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

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

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

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

b) Competizioni articolate in batterie e finale:

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

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

- nel caso di due batterie i tempi occupanti posizioni dispari nella graduatoria (1, 3, 5 ecc.) vengono assegnati alla prima batteria, quelli occupanti posizioni pari (2, 4, 6, ecc.) alla seconda;

- nel caso di tre batterie il miglior tempo è assegnato alla prima batteria, il secondo tempo alla seconda batteria, il terzo tempo alla terza batterie, il quarto tempo alla prima, e così via;

- nel caso di quattro batterie il miglior tempo è assegnato alla prima batteria, il secondo tempo alla seconda batteria, il terzo tempo alla terza batteria, il quarto tempo alla quarta batteria, il quinto tempo alla prima e così via.

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

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

dove:

N indica il numero massimo di vetture ammesse sul circuito (v. art. 4);

S indica il numero di batterie svolte;

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

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

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

Art. 4 - BRIEFING

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

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

Art. 5 - NUMERO MASSIMO DI VETTURE AMMESSE ALLA PARTENZA

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

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

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

Art. 6 - PARTENZA

6.1 Griglia di partenza

Alla griglia di partenza parteciperanno le vetture ammesse secondo il par. 3.3 nel numero massimo stabilito dalla N.S. 8 art. 7.5 disposte secondo quanto previsto alla N.S. 8, Art. 7.8.1

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

La posizione più avanzata sullo schieramento di partenza sarà considerata "pole position" e dovrà essere accettata come tale dal conduttore che avrà realizzato il miglior tempo durante le prove ufficiali di qualificazione (o abbia vinto la

sua batteria col miglior tempo); se due o più piloti hanno realizzato il miglior tempo, la precedenza verrà data a chi l'ha cronologicamente ottenuto per primo.

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

Dopo la pubblicazione della griglia di partenza, il posto di ogni conduttore che si trova nell'impossibilità di prendere il via sarà lasciato libero, mentre gli altri conduttori manterranno la posizione d'origine sulla griglia.

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

- fino a concorrenza del numero di vetture ammesse alla partenza, le 2 batterie saranno schierate sulla griglia in due corsie;

- la "pole position" verrà attribuita al conduttore che ha vinto la sua batteria col miglior tempo; la batteria alla quale appartiene questo conduttore sarà schierata sulla griglia dietro di lui secondo l'ordine di arrivo;

- l'altra batteria occuperà la seconda corsia.

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

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

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

- se il numero dei verificati, in rapporto alla capienza della pista avrà consentito la suddivisione in due soli raggruppamenti (pari e dispari) la pole-position verrà assegnata al conduttore che avrà conseguito il miglior tempo ed i conduttori del suo raggruppamento verranno schierati sulla griglia dietro di lui secondo l'ordine dei rispettivi tempi.

- Se il numero dei verificati avrà richiesto la suddivisione in più di due raggruppamenti, la pole position verrà assegnata al conduttore che avrà conseguito il miglior tempo, poi verranno schierati nell'ordine i conduttori che avranno ottenuto i migliori tempi nei rispettivi raggruppamenti e così di seguito per i secondi, i terzi etc.

Se durante le prove cronometrate e le prove libere il tempo sia stato asciutto e la pista diventi subito umida, o viceversa una pista già umida diventi asciutta, sarà istituita, prima della partenza, una sessione di prove non cronometrate di 15'.

6.2 Partenza da fermo

La partenza da fermo sarà data mediante segnali luminosi.

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

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

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

- 15' prima dell'ora annunciata per la partenza, le vetture lasceranno la zona dei box ed effettueranno un giro del circuito, schiereranno le loro vetture sulla griglia al posto loro assegnato e spegneranno il motore; da questo momento fino all'esposizione del pannello 5' si può operare sulla vettura;

- 10' prima dell'ora annunciata per la partenza, l'uscita dei box verrà chiusa; qualsiasi vettura che si trovasse ancora nell'area dei box potrà prendere il via solo dopo il passaggio di tutto il gruppo davanti all'uscita dei box durante il primo giro di corsa; la chiusura dell'uscita dell'area dei box verrà segnalata a mezzo di un segnale sonoro dato con un preavviso di 2';

- l'avvicinarsi della partenza sarà annunciato a mezzo dei seguenti pannelli accompagnati da un segnale acustico:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Compiuto il giro di formazione le vetture si fermeranno al loro posto di partenza con il motore avviato, secondo lo schieramento iniziale. In corrispondenza di ogni fila della griglia (par. 6.1) si troverà un ufficiale di Gara che innalzerà un cartello numerato e che lo abbasserà quando tutte le vetture della fila saranno ferme: alla fine dello schieramento un ufficiale di Gara, quando anche l'ultima vettura dello schieramento si sarà fermata, innalzerà una bandiera verde.

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

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

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

I Giudici di Partenza, considerati Giudici di Fatto (uno per ogni fila dello schieramento) segnaleranno eventuali partenze anticipate. Le decisioni dei Giudici di Fatto sono inoppugnabili.

I nominativi dei Giudici di Fatto saranno comunicati con apposita circolare informativa. Nel caso di partenze da fermo in gruppo, il conduttore che incorre in una falsa partenza sarà penalizzato con lo "stop and go".

Per la penalità "stop and go" sarà seguita la procedura indicata all'Art. 6.4 seguente.

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

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

Partenza ritardata

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

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

I concorrenti saranno informati di queste disposizioni.

6.3 Partenza "lanciata"

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

La partenza lanciata sarà data mediante segnali luminosi.

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

- 15' prima dell'ora annunciata per la partenza, le vetture lasceranno la zona dei box ed effettueranno un giro del circuito, schiereranno le loro vetture sulla griglia al posto loro assegnato e spegneranno il motore; da questo momento fino all'esposizione del pannello 5' si può operare sulla vettura;
- 10' prima dell'ora annunciata per la partenza, l'uscita dei box verrà chiusa; qualsiasi vettura che si trovasse ancora nell'area dei box potrà prendere il via solo dopo il passaggio di tutto il gruppo davanti all'uscita dei box verrà segnalata a mezzo di un segnale sonoro dato con un preavviso di 2';
- l'avvicinarsi della partenza sarà annunciato a mezzo dei seguenti pannelli accompagnati da un segnale acustico:
 - Pannello 5' : inizia il conto alla rovescia; con l'esposizione del pannello l'accesso alla griglia di partenza sarà chiuso, qualsiasi vettura che non avrà occupato in quel momento il posto che le è stato riservato sulla griglia, partirà dal retro della griglia;
 - Pannello 3' : tutte le persone, esclusi i piloti, gli ufficiali di gara ed i componenti delle squadre che azionano la fonte di energia esterna, dovranno sgombrare la pista.
 - Pannello 1' : i motori verranno avviati mediante l'avviamento di bordo della vettura; se necessario con ausilio di fonte di energia esterna ; totale sgombero della griglia.
 - Pannello 30' : dopo la presentazione di questo pannello verrà spiegata una bandiera verde davanti alla griglia per indicare che le vetture devono procedere ed iniziare un giro completo del circuito, mantenendo le rispettive posizioni nella formazione; il pilota che occupa la "pole-position" dovrà uniformare la propria andatura a quella tenuta dalla "Safety Car" (vettura pilota) mantenendo da questa una distanza non superiore ai venti metri.

Durante questo giro è vietato superare un'altra vettura.

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

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

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

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

- Nel caso una vettura non riuscisse a partire ed i meccanici e/o gli ufficiali addetti non fossero in grado di spingerla, dovrà intervenire un mezzo di soccorso che, sollevata porterà la stessa al box.

In tal caso la vettura potrà, una volta riparata, ripartire dalla corsia box, a corsa iniziata.

Durante il giro di formazione tutti i conduttori dovranno mantenere la posizione di griglia, in merito alla distanza tra la propria vettura e quella del conduttore che lo precede, il Direttore di Gara fornirà precise istruzioni in occasione del briefing antegara; è vietato in ogni caso il sorpasso.

Allorché la vettura pilota (Pace-Car) si ritirerà, la vettura in "pole-position" deve continuare a mantenere la stessa velocità, senza accelerazioni o decelerazioni, fino al momento in cui verrà data la partenza a mezzo di segnali luminosi e con la seguente procedura:

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

Le vetture potranno iniziare le operazioni di sorpasso solo ed esclusivamente al passaggio sulla linea di partenza; sino a quel momento dovranno obbligatoriamente mantenere la posizione.

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

Ogni falsa partenza, o comportamento difforme da quanto prescritto, segnalata dai Giudici di Partenza (Giudici di Fatto) incaricati, sarà penalizzata con lo "stop and go".

Per le procedure da seguire per lo "stop and go" ved. il seguente Art. 6.4.

I nominativi dei Giudici di Partenza (uno per ogni fila dello schieramento) saranno comunicati con apposita circolare informativa.

Le decisioni dei Giudici di Fatto sono inoppugnabili.

Partenza ritardata

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

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

I concorrenti saranno informati di queste disposizioni.

6.4 "Stop and Go"

In caso di applicazione della penalità "stop and go" dovranno essere seguite le seguenti procedure:

- a) la penalità dello "stop and go" viene segnalata al conduttore penalizzato mediante esposizione del pannello "stop and go", accompagnato dal rispettivo numero di gara; tale segnalazione dovrà essere esposta per due giri;
- b) dal momento della esposizione del pannello, il conduttore entro il terzo giro, deve rientrare nella corsia box, percorrendola ad andatura moderata sino al termine della stessa, dove incontrerà l'Ufficiale di Gara incaricato allo "stop and go";
- c) l'Ufficiale di Gara incaricato allo "stop and go" segnalerà alla vettura dove arrestarsi e quando avrà constatato l'arresto completo della vettura, autorizzerà l'immediata partenza.
L'uscita dalla corsia box sarà regolata mediante semaforo.

6.5 Safety Cars (vetture di sicurezza)

a) La vettura deve essere identificata "SAFETY CAR" lateralmente e sul posteriore, con lettere di dimensioni simili a quelle dei numeri di gara.

Sul tetto deve avere tre girofari lampeggianti, ciascuno dei quali alimentato da un diverso circuito elettrico. Sarà guidata da un Pilota pratico di circuiti. Avrà a bordo un Osservatore in grado di riconoscere tutte le vetture in competizione e che sarà in contatto radio permanente con la Direzione Gara.

b) La Safety Car può essere resa operativa su decisione del Direttore di Gara, per neutralizzare una gara.

Sarà usata solo se concorrenti ed ufficiali si trovino in una situazione di immediato pericolo fisico, ma quando le circostanze non siano tali da rendere necessario l'arresto della gara.

c) Quando, durante la gara, sarà ordinato di impiegare la Safety Car, tutte le postazioni d'osservazione esporranno bandiere gialle fisse ed un cartello "SC" che saranno mantenuti sino a quando non sia concluso l'intervento in pista della Safety Car.

d) Durante la gara, la Safety Car con i girofari accesi partirà dalla corsia dei box ed entrerà in pista indipendentemente da dove si trovi il leader della gara.

e) Tutte le vetture in competizione si accoderanno in fila dietro la Safety Car ad una distanza non superiore alla lunghezza di 5 vetture. Sono assolutamente vietati tutti i sorpassi (eccetto quanto riportato nel punto n) sotto indicato), a meno che una vettura non sia invitata a farlo dalla Safety Car.

f) Quando il Direttore di gara lo ordinerà, l'Osservatore a bordo della Safety Car utilizzerà una luce verde per segnalare a qualsiasi vettura tra la Safety Car ed il leader della gara, che può passare. Queste vetture continueranno a velocità ridotta e senza sorpassare sino a quando raggiungeranno la fila di vetture dietro la Safety Car.

g) La Safety Car sarà usata almeno fino a quando la vettura in testa le si troverà dietro, con al seguito tutte le restanti vetture allineate dietro la vettura di testa (o, quando c'è più di una Safety Car, tutte le vetture nel settore di questa Safety Car).

Una volta dietro la Safety Car, la vettura di testa alla gara (o il leader di quel settore) dovrà restare ad una distanza inferiore alla lunghezza di 5 vetture dalla Safety Car e tutte le restanti vetture devono mantenere la formazione più serrata possibile.

h) Mentre viene impiegata la Safety Car, le vetture in competizione potranno fermarsi al proprio box, ma potranno rientrare in pista solo quando la luce verde all'uscita della corsia box sarà stata accesa. Essa sarà accesa permanentemente, tranne quando la Safety Car e la fila delle vetture che la seguono passeranno o staranno per passare davanti all'uscita dei box.

Una macchina che rientri sulla pista deve procedere a velocità ridotta sino a quando raggiunga la fine della fila di vetture che si trovano dietro la Safety Car.

i) Quando il Direttore di Gara richiama la Safety Car, i suoi girofari verranno spenti per indicare ai piloti che alla fine di quel giro rientrerà ai box. A questo punto la vettura che si trova in linea dietro la Safety Car regolerà l'andatura e se necessario aumenterà la distanza delle 5 vetture.

Quando la Safety Car rientra ai box, alle postazioni verranno ritirate le bandiere ed i cartelli "SC" e verranno sventolate per un giro le bandiere verdi.

l) Quando la Safety Car avrà lasciato la pista e le vetture si staranno avvicinando alla Linea di partenza verranno accese le luci verdi e una bandiera verrà agitata. I sorpassi restano fermamente vietati sino a quando le vetture passino davanti al semaforo verde sulla Linea di partenza, a meno che una vettura non rallenti per un ovvio problema.

m) Ciascun giro compiuto mentre è impiegata la Safety Car, sarà conteggiato come giro di gara.

n) In circostanze eccezionali la gara può essere iniziata dietro la Safety Car. In questo caso, i suoi girofari gialli verranno accesi in qualsiasi momento prima del segnale "1 minuto". Per i Piloti questo è il segnale che la gara inizierà dietro la Safety Car. Quando si accenderanno le luci verdi, la Safety Car lascerà la griglia con tutte le vetture al seguito nel loro ordine di griglia, ad una distanza inferiore alla lunghezza di 5 vetture. Non ci sarà giro di formazione e la gara comincerà quando la vettura in testa passa la Linea di partenza per la prima volta. Soltanto durante il primo giro è consentito il sorpasso se una vettura è ritardata quando sta per lasciare la sua posizione di griglia e le vetture che le stanno dietro non possono evitare di passarla senza ritardare ulteriormente il resto del gruppo. In questo caso, i piloti possono sorpassare solo per ristabilire l'ordine originale di partenza.

Qualsiasi pilota che viene ritardato nel lasciare la griglia non può sorpassare un'altra vettura in movimento se egli era fermo dopo che le vetture restanti avevano oltrepassato la Linea di partenza e deve prendere posizione alla fine della fila di vetture che sono dietro la Safety Car. Se questo succede a più di un pilota, essi devono prendere posizione alla fine del gruppo nell'ordine in cui hanno lasciato la griglia.

Una penalità in tempo sarà inflitta a qualsiasi pilota che, ad opinione dei Commissari Sportivi, abbia sorpassato senza necessità un'altra vettura nel corso del primo giro.

o) Sarà impiegata una sola Safety Car per volta, fatta eccezione per circuiti di lunghezza superiore ai 7 Km. dove possono essere autorizzate altre Safety Cars, posizionate lungo il circuito in punti equi-distanti. Se è autorizzata più di una Safety Car, verrà rispettato quanto evidenziato, così come le seguenti condizioni:

- Tutti i Piloti devono essere informati del punto di partenza di ciascuno Safety Car;

- Quando le Safety Cars lasciano il circuito, nei loro rispettivi punti di partenza saranno accese le luci verdi. Tutte le prestazioni di osservazione esporranno allora una bandiera verde. Il sorpasso rimane fermamente vietato sino a quando le vetture in gara passano davanti alla luce verde al successivo punto di partenza della Safety Car. Le bandiere verdi saranno ritirate dopo un giro.

6.6 Procedura da seguire in caso di pioggia

Se le condizioni atmosferiche al momento del "via" sono incerte, la gara sarà dichiarata gara da tempo umido e un cartellone "corsa con tempo umido Wet Race" sarà esposto sulla linea di partenza durante i primi 5 giri.

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

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

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

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

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

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

6.7 Interruzione di una gara e nuova partenza

Se fosse necessario interrompere la gara a causa di incidente o delle condizioni atmosferiche, verrà agitata una bandiera rossa sulla linea di arrivo e delle bandiere rosse ad ogni postazione dei Commissari di Percorso. La decisione di interrompere la gara spetta al Direttore di Prova e/o al Direttore di gara. Non appena queste bandiere verranno mostrate, tutte le vetture cesseranno di disputare la gara, rallenteranno e ad andatura ridotta si porteranno, a seconda delle disposizioni del Direttore di gara, sulla griglia di partenza nella posizione originariamente assegnata e in regime di parco chiuso (par. 6.2), oppure al loro box, tenendo presente che:

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

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

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

1) GARA INTERROTTA A SEGUITO DI INCIDENTE

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

- la gara sarà ripetuta sulla distanza prevista e con lo stesso schieramento della prima partenza.

2) GARA INTERROTTA PER ALTRE CAUSE

- Le vetture lentamente devono portarsi in griglia di partenza e rioccupare la posizione originaria in regime di Parco Chiuso.

- La procedura di partenza sarà ripresa con l'esposizione del cartella 5 minuti.
- La gara sarà ripetuta sulla distanza prevista e con lo stesso schieramento della prima partenza.

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

- le vetture lentamente devono riportarsi sulla griglia di partenza in regime di parco chiuso;
- la gara sarà considerata come disputata in due "manches" e la classifica sarà stabilita sommando i tempi ottenuti in queste due manches; la classifica della prima manche (parte della gara già disputata) sarà quella stabilita al termine del penultimo giro precedente l'interruzione della corsa: questa classifica dovrà essere comunicata ai concorrenti prima della partenza della seconda parte:

- la distanza da percorrere nella seconda manche sarà di tre giri inferiore (compreso quello di formazione) alla distanza originariamente prevista per la corsa da cui sarà dedotta la prima parte;
- la posizione delle vetture sulla griglia di partenza sarà in funzione della classifica della prima parte di gara;
- potranno partecipare a questa seconda parte solo le vetture che hanno preso il via, a condizione che non si siano ritirate, che abbiano potuto raggiungere la griglia di partenza o il loro box, come detto sopra, con i propri mezzi seguendo un itinerario autorizzato, e che siano state giudicate idonee a ripartire dai Commissari Tecnici.

A questa partenza non saranno ammesse vetture di riserva.

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

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

Nel caso in cui fosse data una nuova partenza (casi a) e b)), questa avrà luogo, di norma, almeno 30 minuti dopo l'arresto della gara interrotta e la procedura sarà ripresa al 15° minuto (ved. art. 6.2 - Partenza da Fermo); 10° minuto (ved. art. 6.3 - Partenza Lanciata).

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

6.8 Infrazioni

Ogni infrazione alle disposizioni del presente art. 6 sarà punita ai termini dell'Art. 94 del Codice e del R.N.S.; in casi particolarmente gravi, le infrazioni potranno arrivare fino all'esclusione dalla gara.

Art. 7 - RIFORNIMENTI E RIPARAZIONI

Ogni concorrente avrà diritto ad un posto gratuito nei box di rifornimento in pista.

Al box possono essere effettuate tutte le riparazioni ad esclusione della saldatura con fiamma.

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

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

a) Per i circuiti che siano muniti di un sistema di rifornimento centralizzato la pressione standard sarà definita come segue: pressione generata da una colonna di benzina la cui altezza non potrà superare 3 metri al di sopra della pista nel punto in cui si effettua il rifornimento. Tale pressione potrà essere ottenuta soltanto per gravità.

b) Nel caso in cui il sistema di rifornimento sia realizzato dal concorrente, la superficie superiore del serbatoio di rifornimento non deve essere posta ad una altezza superiore ai 12 metri dal suolo. Il tubo di riempimento deve avere una lunghezza minima di 5 metri ed un diametro intorno ai 50 mm e la sezione orizzontale del serbatoio di rifornimento non dovrà essere superiore a 0,6 m²; esso deve inoltre essere munito di un sistema di chiusura.

I circuiti aventi un sistema di rifornimento centralizzato dovranno dare ai concorrenti che lo desiderano la possibilità di montare l'accoppiamento standard sul tubo di riempimento (All. J al Codice.).

Non sono ammessi recipienti aperti o imbuti; in ogni caso il carburante non può essere a contatto con l'aria tra il recipiente ed il serbatoio della vettura. I recipienti usati devono risultare collaudati dall'autorità competente.

c) Durante le operazioni di rifornimento sono obbligatori la presenza, presso la vettura, di un uomo munito di estintore e l'uso di una coperta di materiale incombustibile e impermeabile da stendersi sulla vettura intorno al bocchettone, munita al fine di fare in modo che il tubo o i tubi di scappamento vengano protetti da eventuale fuoriuscita di carburante.

d) Sempreché si verifichino le condizioni di cui ai precedenti commi a) e b), durante il rifornimento in corsa il pilota rimarrà a bordo della vettura, allo scopo di assicurare il perfetto allacciamento della cintura di sicurezza quando riparte.

e) In assenza di uno dei sistemi di cui al comma a) o della possibilità di realizzare le condizioni di cui ai commi b) o c), il rifornimento in corsa è vietato. Se del caso, la competizione deve essere suddivisa in manches di lunghezza tale da non richiedere rifornimenti.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 8 - DISCIPLINA AI BOX

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

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

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

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

Art. 9 - ARRIVO

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 10 - PARCO CHIUSO

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

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

Art. 11 - CLASSIFICHE: MODALITÀ DI COMPILAZIONE

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

Le classifiche devono essere esposte, sottoscritte dal Direttore di gara nell'ora e nel luogo indicati dal Regolamento Particolare. Le classifiche definitive che faranno parte dell'incartamento di chiusura da inviare alla CSAI per l'omologazione dei risultati, dovranno contenere, oltre alle usuali indicazioni relative ai conduttori, alle Scuderie o Automobile Club a cui appartengono, alle vetture ed al tempo impiegato e alla distanza coperta anche precise indicazioni relative, per ogni classe al numero degli iscritti, dei partiti, dei ritirati, dei non classificati, degli esclusi dalla gara o dalla classifica, dei classificati.

Al riguardo bisogna tenere presente che sono considerati:

- iscritti tutti i concorrenti compresi nell'elenco ufficiali degli iscritti eccezion fatta per le eventuali iscrizioni condizionate e non perfezionate;

- partiti tutti i conduttori che, superate tutte le operazioni preliminari e qualificatisi, si sono posti in griglia di partenza, con le rispettive vetture, agli ordini dello starter.

Sono partenti tutti i conduttori che, superate tutte le operazioni preliminari e qualificati, non si sono posti in griglia di partenza agli ordini dello starter.

- ritirati i conduttori che all'atto dell'abbandono definitivo della gara non avessero, con il loro ultimo passaggio sulla linea del traguardo, compiuto la distanza necessaria secondo le indicazioni previste dalla N.S. 1, Cap. I, Art. 6 - Prestazioni minime; i ritirati nel corso della gara devono essere indicati sul foglio delle classifiche con la formula: "ritirato al... giro";

- non classificati tutti i conduttori che pur transitando dopo l'arrivo del primo nel tempo massimo previsto, non hanno compiuto il 50% dei giri, del percorso o del tempo del primo classificato (per la definizione di percorso o durata della gara si rimanda al N.B. dell'art. 6 Cap. I (N.S. 1);

- esclusi dalla gara o dalla classifica i concorrenti e i conduttori fatti oggetto di un tale provvedimento dei Commissari Sportivi in seguito alla violazione di norme regolamentari o di disposizioni degli Ufficiali di Gara oppure in seguito a comportamento scorretto;

- classificati tutti i concorrenti e conduttori che hanno compiuto, nei termini del Codice e del RNS, il 50% dei giri, del percorso o del tempo del primo classificato. L'ultimo giro non verrà conteggiato se ultimato oltre lo scadere del tempo massimo previsto dal regolamento particolare. Qualora il R.P. non prevedesse un tempo massimo, questo sarà considerato pari a 2 volte il tempo sul giro più veloce.

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

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

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

Art. 12 - ISPEZIONI

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

a) ai rapporti degli Osservatori inviati dalla C.S.A.I.;

b) al giudizio della S/Commissione Velocità in Circuito.

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

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

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

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

Art. 13 - CALENDARIO

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

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

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

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

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

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

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

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

APPENDICE ALLA N.S. 16 ESTRATTO DELL'ALLEGATO H AL COD (ART. 4 - Cap. II)

4. SEGNALAZIONI

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

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

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

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

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

4.1 BANDIERE

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

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

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

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

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

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

La bandiera rossa può essere utilizzata dal Direttore di gara o dal suo aggiunto, per chiudere il tracciato.

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

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

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

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

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

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

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

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

La Squadra interessata sarà subito informata circa questa decisione.

4.1.2 Segnalazione tramite bandiere usate nelle postazioni di controllo:

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

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

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

Normalmente, le bandiere gialle dovranno essere esposte solo alla postazione dei commissari di pista che si trovano immediatamente precedente la zona del pericolo. Tuttavia, in certi casi, il Direttore di Gara può ordinare che vengano esposte in più di una postazione a monte del luogo dell'incidente. I sorpassi sono vietati tra il punto in cui è mostrata la prima bandiera gialla e la bandiera verde esposta dopo l'incidente.

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

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

Sempre:

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

Durante le prove:

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

Durante la corsa:

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

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

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

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

4.2 Segnali luminosi

Quando è previsto che segnali luminosi integrino le segnalazioni fatte tramite le bandiere, o in certe circostanze le completino, essi devono soddisfare le seguenti caratteristiche:

4.2.1 Codice delle luci:

- i segnali luminosi possono sostituire le bandiere rossa agitata, gialla, verde, blu o bianca;
- dovranno essere sempre mostrati se vengono giudicate necessarie due bandiere gialle agitate;
- le luci gialle devono essere spaziate in modo da assicurare che la presenza di due luci sia facilmente riconoscibile, non dovranno sembrare una luce singola;
- la luce rossa e gialla non dovranno essere affiancate.

4.2.2 Proprietà delle luci:

- le luci devono lampeggiare alternativamente a 3-4 Hz;
- il tipo di luce utilizzata dovrà fornire una luce istantanea, con un tempo di reazione piccolo o inesistente;
- ogni luce dovrà essere in grado di fornire una visuale di 70°;
- non dovranno essere utilizzate le luci a 360°;
- per un contrasto massimale di colori, tutte le luci dovranno essere installate su un fondo nero opaco;
- le luci dovranno essere equipaggiate di un ripetitore che informerà dell'attivazione la postazione successiva dei commissari;
- le luci utilizzate dovranno avere una saturazione di colore sufficiente a differenziarne nettamente il colore, qualunque siano le condizioni ambientali.

4.2.3 Posizione delle luci:

- le luci non devono essere posizionate ad un angolo superiore del 30% dalla linea di visuale principale, la traiettoria;
- le luci dovranno essere sempre regolate secondo un angolo tale che la massima superficie sia visibile per quanto più possibile;
- le luci dovranno essere equipaggiate con una qualche forma di anti-bagliore in modo da evitare che i raggi del sole causino problemi.

4.2.4 Comando delle luci:

- le luci rosse dovranno essere comandate solo dalla direzione gara (o su ordine della direzione gara);
- tutte le altre luci potranno essere comandate dai commissari di pista o dalla direzione gara;
- se le luci vengono comandate localmente, ciascuna scatola di controllo dovrà essere fatta in modo tale che non si possa azionare un comando accidentalmente e dovrà comprendere delle luci di ripetizione;
- dovrà essere sempre disponibile un'alimentazione elettrica d'emergenza.

4.3 Luci di partenza (esclusi i Campionati FIA con regolamento specifico)

Nel caso in cui sui circuiti vengano installati dei semafori per la partenza da fermo, devono essere rispettate le seguenti condizioni:

4.3.1 Significato:

Le luci dovranno avere i seguenti significati:

Luci rosse accese: restare immobili, prepararsi a partire

Luci rosse spente: partire

Luci verdi accese: la gara è iniziata

Annotazione: non è obbligatorio accendere le luci verdi.

Luci gialle lampeggianti accese: restare immobili e spegnere i motori (se queste luci sono accese dopo le luci rosse, le luci rosse dovranno rimanere accese).

Di solito il tempo che intercorre tra l'accensione del semaforo rosso ed il suo spegnimento, sarà normalmente tra 0,2 e 3 secondi. Durante una manifestazione, il semaforo giallo della partenza non deve essere usato in nessun altro momento.

4.3.2 Posizionamento:

Tutte le luci usate per la segnalazione alla partenza, devono poter essere viste chiaramente da tutti i piloti che si trovano seduti dentro le loro vetture schierate sulla griglia, nella normale posizione di guida.

Le luci rosse devono essere montate direttamente sopra le luci verdi: le luci gialle lampeggianti possono essere montate sopra o a fianco delle luci rosso/verde.

4.3.3 Descrizione:

I semafori devono essere grandi, luminosi e pratici ed almeno grandi e con una luminosità intensa almeno pari a quella dei semafori permanenti usati per il controllo della circolazione sulle strade pubbliche.

Tutte le luci devono essere duplicate, in caso di guasto di una lampadina.

Il circuito di accensione deve consentire le seguenti combinazioni:

- tutte le luci spente
- accensione delle sole luci rosse
- sostituzione delle luci rosse con quelle verdi (una sola combinazione)
- accensione delle sole luci gialle lampeggianti
- accensione congiunta delle luci rosse e gialle lampeggianti (commutazione separata)

4.3.4 Cartello "5 secondi"

Quando per dare la partenza sono usati i semafori, dopo il giro di formazione, quando le ultime vetture arrivano al fondo della griglia lo starter esporrà un cartello "5 SECONDI" per avvisare le prime file che ci sono 5 secondi prima che venga mostrata la luce rossa.