

RALLYES TOUT TERRAIN

1. DEFINIZIONI

1.1 - Un Rallye Tout Terrain è una prova sportiva automobilistica di regolarità da svolgersi su terreni di tipo prevalentemente fuoristradistico, che evidenzia l'abilità di guida dei conduttori e l'affidabilità delle vetture. A seconda della loro lunghezza, durata, tipologia e formula di svolgimento i RTT si distinguono in:

1.1.1 - RTT propriamente detti

- a) lunghezza totale minima: Km 1200.
- b) Lunghezza totale minima complessiva dei Settori Selettivi (più di uno) : km 500.

1.1.2 - RTT Sprint

- a) lunghezza totale minima 200 Km;
- b) lunghezza totale dei Settori Selettivi compresa tra 150 e 500 km

1.1.3 - RTT Baja

RTT con al massimo 2 Settori Selettivi diversi (anche ripetuti) per tappa (massimo due tappe).

Lunghezza totale massima complessiva dei Settori Selettivi e di trasferimento:

- a) km 800 se in una sola tappa
- b) km 1200 se in due tappe.

Lunghezza totale minima dei Settori Selettivi:

- a) km 200 se in una sola tappa
- b) km 300 se in due tappe.

1.2 - In un RTT il percorso è diviso in tappe comprendenti uno o più settori selettivi collegati da Settori di Trasferimento a velocità media imposta.

1.3 - In un RTT, la lunghezza delle tappe è libera. La lunghezza massima dei Settori Selettivi per ogni Tappa è fissata in 800 km (400 km per i RTT Sprint). I Settori Selettivi dovranno poter essere effettuati interamente di giorno dalla totalità degli equipaggi in gara, salvo autorizzazione della CSAI o sopravvenute cause di forza maggiore.

1.4 - Nei RTT, dopo una durata di guida compresa tra le 12h e le 18h è obbligatoria una sosta di almeno 6h.

2. TERMINOLOGIA

2.1 – Circolare Informativa:

Comunicato ufficiale facente parte integrante del Regolamento Particolare del Rallye Tout Terrain e destinato a modificarlo, precisarlo o completarlo.

2.2 – ASN:

Autorità Sportiva Nazionale (ACI – CSAI)

2.3 - Bivacco: (applicazione solo per i rallies Tout Terrain e non per Bajas e per Rallyes Tout Terrain Sprint)

Zona situata tra i Controlli Orari di arrivo e di partenza di Tappa dove tutti i concorrenti si raggruppano, definita e regolamentata dal RPG e localizzata nel road-book e che può essere sottoposta a uno dei regimi di parco seguenti: chiuso, riordino, sorvegliato, di assistenza o libero. Il centro della zona del bivacco non potrà essere distante più di 2 Km circa dai controlli orari di arrivo o di partenza di tappa.

2.4 - Briefing:

Il briefing deve essere tenuto dal Direttore di Gara o da un Delegato dell'Organizzazione e la partecipazione dei conduttori (almeno 1 dei 2 conduttori) è obbligatoria.

Il Briefing dovrà avere luogo al più tardi 2 ore prima della partenza della Super Speciale o della prima Tappa.

Le informazioni concernenti la sicurezza ed il percorso (modifiche del Road – Book) devono essere esposte all'Albo Ufficiale di Gara.

L'assenza al Briefing comporterà per il concorrente una sanzione pecuniaria di €200,00.

2.5 - Tabella di Marcia:

Documento destinato a raccogliere nell'ordine cronologico i visti dei controlli previsti sul percorso.

2.6 – Concorrente:

Entità fisica o giuridica che ha effettuato l'iscrizione del veicolo.

2.7 – Durata di una Gara:

Tutte le gare iniziano con le Verifiche Tecniche e/o Amministrative (ivi comprese, se applicabili, le Verifiche concernenti i ricambi della vettura) e finiscono allo scadere del più tardivo dei seguenti termini:

termini di reclamo o di appello o fine dell'audizione;

fine delle Verifiche dopo-gara effettuate in conformità al RNS ed al CSI;

termine della Premiazione.

2.8 – Equipaggio:

Per equipaggio si intende l'insieme comprendente il 1° Conduttore ed eventualmente il/i Copilota/i. L'equipaggio è composto da un minimo di 1 ed un massimo di 3 persone (solo veicoli T4) che devono essere titolari di una licenza di Conduttore ACI-CSAI/FIA Internazionale o Nazionale "C Nuova" in corso di validità. Nel caso che uno dei Conduttori sia quello che ha iscritto il veicolo, dovrà essere anche titolare di una licenza di Concorrente ACI-CSAI/FIA Internazionale o Nazionale "C Nuova" in corso di validità.

2.9 - Tappa:

Ciascuna delle parti del Rallye Tout Terrain separate da un arresto di almeno 6h

2.10 - Tappa/Zona di navigazione:

Non sono consentite Tappe o zone di navigazione nel contesto delle gare Rallyes Tout Terrain iscritte al solo Calendario Sportivo Nazionale ACI-CSAI, anche se iscritte al Calendario FIA ENPEA.

2.11 - Neutralizzazione:

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

2.12 – Comunicato:

Informazioni comunicate per iscritto dall'Organizzatore e/o dalla Direzione di Gara ai Concorrenti che dopo lettura firmeranno per presa visione. Tali informazioni dovranno essere messe a disposizione dei Concorrenti nel minor tempo possibile.

2.13 – Passaporto Tecnico ACI - CSAI:

Documento rilasciato dall'ACI - CSAI al concorrente ed autenticato da un Delegato Tecnico ACI - CSAI che identifica il veicolo e che dovrà essere presentato ad ogni richiesta dei Commissari Tecnici

2.14 – Penalità Forfetaria:

Penalità creata per sostituirsi a determinate sanzioni comportanti l'esclusione dalla gara o l'esclusione per inosservanza di certe clausole del Regolamento in una gara tradizionale. Essa permette ad un concorrente penalizzato di continuare la gara nelle condizioni di normale competizione, ma tuttavia severamente sanzionato. La penalizzazione forfetaria si esprime in un tempo che si aggiunge alle penalità già inflitte al concorrente in specifici casi menzionati nel Regolamento Particolare. La penalità forfetaria del giorno è fissata dagli Organizzatori e può essere di un valore differente per ciascun Settore Selettivo, Settore di Trasferimento, Controllo di Passaggio, calcolata in funzione del profilo e della difficoltà di ciascuno di essi. Il tempo totale assegnato al concorrente interessato dall'applicazione della penalità forfetaria, per ciascuna tappa, sarà calcolato aggiungendo il tempo massimo autorizzato del/dei Settore(i) Selettivo(i) o del/dei Settore(i) di Trasferimento della tappa non effettuati, aumentato della penalità forfetaria del giorno del/dei Settore(i) mancante(i), così come di eventuali Controlli di Passaggio mancanti.

2.15 – Super Speciale:

a) L'organizzazione di una Super Speciale è facoltativa. Se essa è prevista nello svolgimento del Rallye Tout Terrain, i Concorrenti sono obbligati a parteciparvi. Potrà essere organizzata una sola Super Speciale destinata a determinare l'Ordine di Partenza per la 1° Tappa; la stessa si svolgerà sotto forma di un Settore Selettivo di una lunghezza minima di 2Km e massima di 10 Km. Il Regolamento Particolare di Gara dovrà precisare se è autorizzata la ricognizione del percorso della Super Speciale ed in quale modo tale ricognizione può essere effettuata.

b) La Super Speciale conta per la Classifica della gara come del resto le eventuali altre penalità connesse allo svolgimento. Tali penalità saranno conteggiate nella Classifica Generale della stessa Tappa che comprende la Super Speciale e quindi applicate il giorno stesso.

2.16 – Riordinamento:

Arresto previsto dall'organizzazione per permettere, da una parte il ritorno all'orario teorico e, dall'altra, il raggruppamento degli equipaggi rimasti in gara. Il tempo di arresto può essere differente per ogni equipaggio. La nuova partenza sarà data secondo l'ordine d'arrivo dei concorrenti al Controllo Orario di ingresso del Riordinamento. Gli scarti alla partenza per i primi 10 equipaggi arrivati saranno di 2 minuti in 2 minuti.

2.17 – Road Book:

Tutti gli equipaggi riceveranno un Road Book **in formato A5**, contenente al massimo 5 linee orizzontali di Kilometraggio, disegni ed informazioni, comprendenti note caratteristiche indicanti l'itinerario che dovranno essere seguite sotto pena di una penalizzazione che potrà arrivare fino all'esclusione dalla gara.

2.18 – Settore di Trasferimento:

Parte di percorso a tempo imposto compresa tra due Controlli Orari successivi.

2.19 – Settore Selettivo:

Prova a velocità libera. I Settori Selettivi dovranno svolgersi su un percorso riservato unicamente ai concorrenti del Rallye Tout Terrain. Questa disposizione deve essere indicata nel regolamento particolare di gara.

Le partenze dei Settori Selettivi saranno sia precedute sia eventualmente gemellate con un Controllo Orario. Un Controllo Orario gemellato allo STOP seguirà l'arrivo del Settore Selettivo.

2.20 – Team Manager:

Rappresentante dichiarato e titolare di un Team che iscrive al minimo due veicoli con una licenza concorrente rilasciata a nome di questo Team.

2.21 – Tempo Imposto:

Ogni settore di trasferimento dovrà essere percorso in un tempo imposto che i concorrenti dovranno rispettare sotto pena di penalizzazione.

2.22 – Tempo Stimato:

Tempo stimato dall'Organizzatore per effettuare un Settore Selettivo.

2.23 – Tempo Massimo Autorizzato:

Tempo superiore al tempo imposto assegnato a ciascun Settore di trasferimento e tempo massimo indicato per ciascun Settore Selettivo che, in caso di superamento, senza nessuna tolleranza, comporta l'applicazione di una penalità compresa tra la penalità forfetaria e l'esclusione dalla gara. A quel momento il controllo è detto "chiuso" per il concorrente interessato.

2.24 – Tempo Effettivo:

Tempo effettivamente impiegato per effettuare il percorso di un Settore Selettivo.

3. REGOLAMENTAZIONE

Un Rallye Tout Terrain è disputato in conformità con:

- il Codice Sportivo della Federazione Internazionale dell'Automobile (il Codice) e suoi Annessi;
- il Regolamento Nazionale Sportivo e sue Norme Supplementari;
- il Regolamento Standard CSAI Rallyes Tout Terrain;
- il Regolamento Particolare di Gara e sue eventuali Circolari Informative.

3.1 - Tutti i reclami su questa applicazione o tutti i casi non previsti saranno studiati dal Collegio dei Commissari Sportivi che è il solo abilitato a decidere.

3.2 - Tutte le eventuali modifiche o disposizioni supplementari saranno rese note con circolari, datate, numerate e firmate. Queste circolari faranno parte integrante del regolamento e saranno affisse all'albo ufficiale di gara del Rallye Tout Terrain.

Le stesse saranno inoltre notificate direttamente agli equipaggi nel più breve tempo possibile.

3.3 - Il Direttore di gara, a cui è richiesta un'adeguata conoscenza della specialità, è incaricato dell'applicazione del regolamento per tutta la durata del Rallye Tout Terrain.

3.4 - Per ottenere il Visto della CSAI l'organizzatore dovrà inviare almeno **2 mesi prima** dell'inizio delle verifiche alla CSAI, Corso Venezia, 45 - 20121 - Milano, il Regolamento definitivo della gara preparato secondo quanto previsto al successivo punto 3.5.

3.5 - Il regolamento di una gara RTT dovrà comprendere:

- il regolamento standard CSAI con i suoi annessi tale e quale è stato pubblicato dalla CSAI;
- il regolamento particolare comprendente la composizione del Comitato Organizzatore, gli Ufficiali di Gara, il programma e il percorso completo di itinerario dettagliato al di fuori dei Settori Selettivi (Vedi Allegato B – Timing / Tabella Tempi e Distanze) e tutto quanto peculiare alla gara stessa;
- il piano di sicurezza rispondente al successivo art. 3.6;
- il piano di Emergenza Sanitaria redatto sugli appositi moduli CSAI unitamente alla copia della richiesta di nomina del medico capo responsabile di gara.

3.6 - L'elenco degli Ufficiali di Gara dovrà conformarsi a quanto riportato nel successivo art. 8.

3.7 - Nel piano di sicurezza di cui al punto 3.5 dovranno descriversi:

- a) disposizioni generali per gli Ufficiali di Gara;
- b) disposizioni generali per le postazioni radio che obbligatoriamente dovranno essere ubicate:
 - alla partenza del Settore Selettivo;
 - nelle eventuali postazioni intermedie;
 - allo STOP del Settore Selettivo;
 - ai riordinamenti.

Le postazioni radio presenti nei Settori Selettivi dovranno comunicare con la Direzione di Gara.

- c) disposizioni generali per i medici dei Settori Selettivi;
- d) disposizioni generali per le ambulanze, i mezzi di soccorso ed eventuale elicottero.

Alla partenza di ogni Settore Selettivo deve essere prevista un'ambulanza Tout Terrain o un veicolo Tout Terrain capace di trasportare un ferito barellato; su entrambi i tipi di veicolo dovrà poter prendere posto il medico esperto in manovre rianimatorie che obbligatoriamente dovrà essere in servizio in quella postazione; almeno un'ambulanza di rianimazione (Tout Terrain o normale) dovrà essere a disposizione in un punto strategico del percorso ed in comunicazione con la Direzione di Gara (ad es. allo Start di un Settore Selettivo o ad un Riordinamento) (vedere N.S.6);

- e) disposizioni generali per i mezzi di sgombero:

- obbligatoriamente dovrà essere previsto un mezzo Tout Terrain alla partenza del Settore Selettivo equipaggiato in modo da poter agevolmente liberare il percorso da altri veicoli;
- eventuali altri mezzi Tout Terrain nei luoghi in cui i passaggi presentano possibilità di ostruzioni, e/o nei punti intermedi dotati di postazioni radio.

Tutti questi mezzi dovranno comunque essere in comunicazione con la Direzione di Gara o con lo Start del Settore Selettivo;

- f) disposizioni per gli apripista (minimo due), i cui equipaggi dovranno comprendere almeno un titolare di licenza CSAI;

- g) indicazione degli orari di chiusura delle strade;

- h) indicazioni degli ospedali allertati e loro collocazione topografica in riferimento al percorso di gara, in conformità alla Circolare C.S.A.I. prot. SE/lp n 63 del 27.3.98;

- i) numero degli Ufficiali di Gara presenti in ogni Settore Selettivo e in ogni posto di controllo;

- l) indicazione degli accorgimenti presi per l'informazione delle popolazioni interessate al percorso di gara ed eventuali prescrizioni per il pubblico.

- m) disposizioni sull'eventuale dislocazione e sulle metodologie di intervento di un elicottero che, nel caso di utilizzo, dovrà avere a bordo un medico esperto di manovre rianimatorie e dovrà essere in grado di trasportare un ferito barellato.

3.8 - L'Organizzatore dovrà predisporre un Ordine di Servizio, allegato o inglobato nel Piano di Sicurezza, in cui, oltre a quanto indicato nello stesso piano di sicurezza, dovranno descriversi dettagliatamente:

- numeri telefonici di interesse generale, degli Ospedali interessati, delle Ambulanze e delle Forze dell'Ordine
- Compiti dei Capi Settore
- Disposizioni per i Cronometristi
- L'Organizzazione del Servizio Sanitario
- Organizzazione di Segreteria, Verifiche, ecc...
- Planimetrie dei Settori Selettivi
- Organizzazione dei Servizi nei Settori Selettivi
- Organizzazione delle Squadre di Commissari di Percorso con elenco nominativo degli stessi
- Dislocazione delle Forze dell'Ordine richieste
- Dettagli dei punti di chiusura delle strade con la dislocazione dei Controlli di Passaggio

4. REGOLAMENTO PARTICOLARE DI GARA:

4.1 - Condizioni di pubblicazione

4.1.1 Il Regolamento Particolare di Gara, stampato **in formato A5**, deve essere integralmente conforme a tutta la normativa prevista:

- dal Codice Sportivo Internazionale (Il Codice)
- dal Regolamento Nazionale Sportivo ACI-CSAI e sue Norme Supplementari (in particolare la N.S. 22).
- dalla regolamentazione specifica del Campionato Italiano Rallyes Tout Terrain (N.S.1), quando applicabile
- da ogni altra regolamentazione o interpretazione pubblicata ufficialmente da ACI-CSAI

Il Regolamento Particolare di Gara che l'Organizzatore desidera imporre, deve menzionare esplicitamente tutte le condizioni e disposizioni supplementari, che devono essere conformi ai testi regolamentari di cui sopra.

4.1.2 Il Regolamento Particolare di Gara deve specificare il luogo e l'ora di pubblicazione dei risultati ufficiali. In caso di ritardo nella pubblicazione, la nuova ora di pubblicazione dovrà essere comunicata con l'affissione all'Albo Ufficiale di Gara.

La data e l'ora della 1° Riunione dei Commissari Sportivi deve essere indicata nel Regolamento Particolare di Gara.

4.2 - Modifiche del Regolamento Particolare di Gara – Circolari Informative

4.2.1 Le disposizioni del Regolamento Particolare di Gara non possono essere modificate che conformemente agli Art. 66 e 141 del Codice Sportivo Internazionale (del Codice).

4.2.2 Tutte le modifiche o disposizioni supplementari saranno comunicate con delle Circolari Informative datate e numerate, e firmate da:

- dal Comitato Organizzatore fino al giorno delle verifiche; in questo caso le stesse dovranno essere approvate dall'A.C.I. C.S.A.I.
- dai Commissari Sportivi durante tutta la durata della Gara.

Tali Circolari faranno parte integrante del Regolamento Particolare di Gara.

4.2.3 Queste Circolari Informative saranno pubblicate presso la Segreteria della Gara, presso la Direzione di Gara, e sul/sugli Albo/i Ufficiale/i di Gara. Nel più breve tempo possibile verranno notificate ai partecipanti, che dovranno firmare per presa visione ed accettazione.

4.2.4 Queste Circolari Informative devono essere stampate su carta gialla e dovrà comparire la numerazione delle pagine (Es. 2/4, ecc...).

4.3 - Applicazione ed interpretazione del Regolamento

4.3.1 Il Direttore di Gara deve informare i Commissari Sportivi di tutti gli incidenti importanti successi che esigono l'applicazione del presente Regolamento Standard o del Regolamento Particolare di Gara.

4.3.2 Tutti i reclami presentati da un Concorrente saranno trasmessi ai Commissari Sportivi per le delibere e decisioni (Art. 171 e seguenti del Codice).

4.3.3 D'altra parte tutti i casi non previsti dal Regolamento saranno studiati dai Commissari Sportivi, i soli abilitati a prendere una decisione (Art. 141 del Codice)

4.3.4 Durante la gara il 1° Conduttore assume la responsabilità del Concorrente quando quest'ultimo non si trova a bordo del veicolo.

5. QUALIFICAZIONE DI UNA GARA NEL CAMPIONATO ITALIANO RALLYES TOUT TERRAIN

5.1 Salvo casi assolutamente particolari che saranno esaminati direttamente dalla CSAI, affinché una gara possa essere valida per il Campionato Italiano Rallyes Tout Terrain è necessario che essa sia stata organizzata almeno nell'anno che precede il suo inserimento nel Campionato. L'Osservatore CSAI preparerà un rapporto che sarà esaminato dalla S/Commissione Fuoristrada - Rallyes Tout Terrain in vista di una eventuale proposta di inserimento da presentare al Comitato Esecutivo della CSAI.

5.2 Ogni Rallye Tout Terrain il cui rapporto di osservazione non è soddisfacente o che non ha rispettato i Regolamenti e gli impegni presi al momento del suo inserimento nel Campionato Italiano, potrà non essere inserito nel Campionato dell'anno seguente. Tutte le gare il cui rapporto di osservazione dimostrerà il mancato rispetto dei regolamenti o una insufficiente sicurezza del pubblico e degli equipaggi, potrà non essere ammesso al Campionato dell'anno successivo a quello interessato

6. VEICOLI AMMESSI

6.1 - I Rallyes Tout Terrain sono aperti ai veicoli con un peso totale massimo complessivo a pieno carico inferiore o uguale a 3500 kg per i gruppi T1 e T2 (veicoli conformi all'Allegato J 2006), debitamente immatricolati.

Nel Gruppo T2 potranno competere anche i veicoli che abbiano ottenuto l'omologazione nazionale CSAI secondo le regole vigenti (vedi N.S. 5) e conformi alla regolamentazione tecnica del Gruppo T2 Allegato J FIA 2006.

Nelle gare non iscritte a calendario FIA (anche a quelle iscritte a Calendario FIA ENPEA) non si applicano, per il Gruppo T2, le prescrizioni dell'Appendice 2 alle "Prescrizioni Generali Tout Terrain FIA" (piombature Marathon).

La partecipazione di veicoli di peso superiore ai 3500 Kg del Gruppo T4 FIA (Camion) potrà essere autorizzata nelle gare che ne faranno richiesta, subordinatamente all'approvazione della Sottocommissione Fuoristrada - Rallyes Tout Terrain, nel rispetto della regolamentazione tecnico - sportiva internazionale e nazionale e, comunque, senza concorrere all'assegnazione di alcun titolo.

Per i veicoli del Gruppo T4 verrà sempre e comunque stilata una classifica separata.

I veicoli di cui sopra devono rispondere alle norme di sicurezza imposte dalla convenzione internazionale sulla circolazione stradale, oltre che alle norme di sicurezza imposte dalla FIA e dall'ACI-CSAI e dal presente Regolamento Standard.

A richiesta dell'Organizzatore potrà essere ammesso anche un Gruppo denominato "TS0", che partirà in coda a tutti gli altri Gruppi, nel quale saranno ammessi a gareggiare tutti i veicoli T6, T7, T8 conformi al regolamento di cui alla N.S. 22 del 2000.

Questi veicoli avranno solo classifica assoluta, a parte da quella di gara, con premi decisi dall'Organizzatore e non concorreranno all'assegnazione dei titoli previsti dalla N.S. 1 Capitolo XI.

I veicoli saranno ripartiti come segue (per ogni classe viene indicato con la prima cifra il Gruppo e con la seconda la Classe):

Gruppo T1 : Veicoli Tout Terrain Modificati

Veicoli definiti dall'Art. 285 dell'Allegato J 2006.

Classi minime previste:

Classe 10 = Benzina fino a 1600 cc.

Classe 11 = Benzina da 1601 fino a 2000 cc.

Classe 12 = Benzina oltre 2000 cc.

Classe 13 = Diesel.

Classe 14 = 2 ruote motrici.

Gruppo T2 : Veicoli Tout Terrain di serie

Veicoli omologati in Gruppo Tout Terrain

Classi minime previste:

Classe 20 = Benzina fino a 1600 cc.

Classe 21 = Benzina da 1601 fino a 2000 cc.

Classe 22 = Benzina oltre 2000 cc.

Classe 23 = Diesel.

Gruppo TSO : Veicoli Tout Terrain T6,T7,T8 conformi alla N.S. 22 del 2000

Classe unica

Gruppo T4 : Camion Tout Terrain di serie

(Quando specificatamente ammesso dalla CSAI)

Classe unica

6.2 - I veicoli di serie che non sono stati o non sono più omologati in Gruppo T2 possono essere accettati in Gruppo T1 con una sicurezza ed una preparazione di livello T2.

Tali veicoli devono rispettare integralmente l'Articolo 284 (Gruppo T2) e non devono avere delle caratteristiche superiori al Gruppo T1, salvo casi particolari che saranno esaminati dal Gruppo di Lavoro Tecnico Rallyes Tout Terrain della FIA.

ART. 7 EQUIPAGGI

7.1 - Sono ammessi alla partenza tutti gli equipaggi iscritti da un concorrente titolare di una delle licenze di cui all'art. 2, Cap. II, della N.S. 3, valevoli per l'anno in corso.

Tutti i membri dell'equipaggio potranno condurre durante il Rallye Tout Terrain.

7.2 - Per tutta la durata del Rallye Tout Terrain, quando il concorrente è una persona giuridica o quando egli non faccia parte dell'equipaggio, tutti i suoi obblighi e responsabilità incombono totalmente, solidalmente e indivisibilmente al primo conduttore dichiarato nella scheda di iscrizione.

7.3 - L'equipaggio dovrà trovarsi al completo a bordo del veicolo per tutta la durata del Rallye Tout Terrain, ad eccezione dei casi previsti dal Regolamento Particolare di Gara.

L'abbandono di un membro dell'equipaggio o l'aggiunta di un terzo a bordo, con l'esclusione del caso di trasporto di feriti, comporterà l'esclusione dalla gara.

7.4 - Qualsiasi atto sleale, scorretto o fraudolento commesso da un concorrente o da un membro dell'equipaggio sarà giudicato dal Collegio dei Commissari Sportivi, che comminerà ogni eventuale sanzione fino anche all'esclusione dalla gara dell'equipaggio in questione. Il Collegio dei Commissari Sportivi potrà inoltre demandare alla ASN ogni ulteriore sanzione.

8 UFFICIALI DI GARA:

La lista nominativa degli Ufficiali di Gara, inserita nel Regolamento Particolare di Gara, dovrà essere inviata alla CSAI, contestualmente allo stesso Regolamento, e comunque almeno 8 settimane prima della gara (giorno verifiche).

Tale lista dovrà comprendere:

1 Collegio di 3 Commissari Sportivi, di cui 1 Delegato dalla CSAI con funzioni di Presidente, con un/a Segretario/a

1 Osservatore CSAI

1 Direttore di Gara

1 Direttore di Gara aggiunto

1 Segretario di Manifestazione

1 Gruppo di Verificatori Sportivi (almeno 2 - N.S. 4 art. 3.8)

1 Responsabile della Sicurezza

1 Medico Capo

1 Addetto alle relazioni con gli Equipaggi

1 Gruppo di Commissari Tecnici (almeno 2) di cui 1 Delegato dalla CSAI

1 Gruppo di Verificatori Tecnici (almeno 2 - N.S. 4 art. 3.8)

1 Elenco dei Giudici di fatto: tutte le persone in possesso di licenza A.C.I. CSAI designate dal Comitato Organizzatore conformemente all'Art. 149c del Codice Sportivo Internazionale/RNS

La lista dei Giudici di Fatto potrà essere distribuita sotto forma di Circolare Informativa al più tardi durante le Verifiche Sportive.

8.1 - Commissari Sportivi

I Commissari Sportivi di una gara saranno sempre in numero di 3, di cui uno, che assumerà l'incarico di Presidente, Delegato dalla CSAI, così come gli altri due Commissari Sportivi in qualità di membri.

Dovrà esistere una comunicazione adeguata tra i Commissari Sportivi ed il Direttore di Gara, affinché tutte le decisioni possano essere prese senza ritardi.

8.2 - Osservatore CSAI

8.2.1 Per tutte le prove valide per il Campionato Italiano Rallyes Tout Terrain e per quelle candidate la S/Commissione CSAI Fuoristrada – Rallyes Tout Terrain designerà un Osservatore.

8.2.2 Nessun Osservatore CSAI potrà nello stesso tempo e nella stessa gara assumere l'incarico di Commissario Sportivo.

8.3 - Delegato Tecnico CSAI

Per tutte le gare nazionali (comprese le gare ENPEA) la CSAI designerà almeno un Delegato Tecnico che sarà il Capo dei Commissari Tecnici.

8.4 - Addetto alle relazioni con gli Equipaggi

I Commissari addetti alle relazioni con gli equipaggi dovranno essere rapidamente identificabili da un segno distintivo.

Essi devono essere presenti:

- alle verifiche sportive e tecniche;

- alla partenza e arrivo di tappa;

- ai riordinamenti.

I compiti dei Commissari addetti alle relazioni con i concorrenti sono:

- informare gli equipaggi e garantire un dialogo continuo con loro;
- dare una accurata risposta a tutte le loro domande;
- dare tutte le informazioni o tutti i chiarimenti relativi alla regolamentazione e allo svolgimento del Rallye Tout Terrain.
- evitare la trasmissione al Collegio dei Commissari Sportivi di tutte quelle domande che possono trovare, nel quadro di spiegazioni precise, una soluzione soddisfacente, a condizione che non si tratti di reclami (es.: fornire delle precisazioni sui tempi contestati).

9. ISCRIZIONI

9.1 - Tutte le persone che intendono partecipare al Rallye Tout Terrain devono indirizzare alla segreteria della manifestazione la domanda di iscrizione, accompagnata dal totale delle tasse di iscrizione, comprendente almeno:

- nomi, cognomi, nazionalità, indirizzo, numero di licenza, numero di patente per ciascun membro dell'equipaggio;
- le caratteristiche del veicolo.

9.2 - Con la firma apposta sulla scheda di iscrizione il concorrente, così come tutti i membri dell'equipaggio si sottomettono alle sole giurisdizioni sportive riconosciute dal C.S.I. e alle disposizioni dei regolamenti. Nessuna modifica potrà essere apportata alla scheda di iscrizione, fatta eccezione per i casi previsti dal Regolamento.

9.3 - La sostituzione di un membro dell'equipaggio potrà essere effettuata fino al momento delle verifiche subordinatamente all'approvazione del Comitato organizzatore.

La sostituzione dei due membri dell'equipaggio potrà essere autorizzata solamente dalla CSAI o dai Commissari Sportivi dopo l'inizio delle Verifiche Sportive o delle Verifiche Tecniche.

9.4 - Fino al momento delle verifiche il concorrente potrà liberamente sostituire il proprio veicolo con un altro dello stesso Gruppo.

9.5 - La chiusura delle iscrizioni dovrà essere prevista il Lunedì precedente le Verifiche Sportive. L'elenco degli iscritti dovrà essere inviato alla CSAI al più tardi 24 ore prima dell'inizio delle Verifiche Sportive stesse.

9.6 - Se un veicolo non corrisponde, nella sua configurazione di presentazione alle verifiche tecniche ante-gara al suo gruppo di iscrizione potrà, su proposta dei Commissari Tecnici, essere spostato dal Collegio dei Commissari Sportivi in un altro gruppo oppure respinto definitivamente.

9.7 - La domanda di iscrizione sarà accettata soltanto se accompagnata dalla tassa di iscrizione che sarà maggiorata del 60% per i Concorrenti che non accettano la pubblicità facoltativa dell'Organizzatore.

9.8 - Le tasse di iscrizione saranno interamente rimborsate:

- a) ai candidati a cui viene rifiutata l'iscrizione;
- b) se il Rallye Tout Terrain non avrà luogo.

9.9 - L'Organizzatore potrà rimborsare, trattenendo una quota variabile, le tasse di iscrizione ai concorrenti che, per motivi di forza maggiore, non si saranno presentati alla partenza del Rallye Tout Terrain (vale a dire prima della chiusura delle verifiche tecniche), sotto riserva che una richiesta di rimborso pervenga all'Organizzatore per lettera raccomandata.

Questo rimborso sarà effettuato al più tardi 1 mese dopo l'arrivo del Rallye Tout Terrain.

9.10 - l'ammontare delle tasse d'iscrizione dovrà essere riportato nel regolamento particolare.

9.11 - Quando un trasferimento (aereo, marittimo, ferroviario od altro) è incluso nello svolgimento del Rallye Tout Terrain deve farne parte integrante, e deve essere incluso nel montante totale delle tasse di iscrizione.

9.12 - Un eventuale rifiuto di iscrizione dovrà essere effettuato in conformità con l'Art. 74 del CSI FIA e del RNS CSAI.

10. IDENTIFICAZIONE E PUNZONATURE

10.1.- Il Comitato Organizzatore fornirà a ciascun equipaggio un insieme di placche di identificazione comprendente: due placche (targhe) del Rallye e due o tre placche riportanti il numero di gara (placche porta-numero).

10.2 - Durante tutta la durata del Rallye Tout Terrain sia le placche (targhe) del Rallye, sia le placche porta-numero devono essere visibilmente esposte secondo quanto previsto dal presente Regolamento Standard.

Le placche di cui sopra non devono in alcun caso ricoprire, nemmeno parzialmente, il numero di targa del veicolo.

10.3 – Le placche porta-numero devono essere obbligatoriamente poste, durante tutta la durata del Rallye Tout Terrain, su ciascuno dei due lati del veicolo e, dove è previsto dal Regolamento Particolare di Gara, sul tetto, posizionati in modo da essere leggibili da dietro.

10.4 a) Le placche porta-numero (50 cm di larghezza x 52 cm di altezza) dovranno essere incollate sui lati destro e sinistro del veicolo (portiere) o nella zona compresa fra i passaggi ruota, a condizione che esse siano totalmente visibili di lato.

Esse comprenderanno, oltre al numero di gara, il nome della gara e/o ed eventualmente lo sponsor principale della manifestazione.

b) 1 set di 2 placche (targhe) del Rallye predisposte una per l'anteriore e l'altra per il posteriore del veicolo, costituite entrambe da una placca inscriventesi in un rettangolo di 43 cm per 21.5 cm, di cui 9 cm per 43 cm sono riservati alla pubblicità non rifiutabile dell'Organizzatore. Essa comprende il numero di gara del concorrente in cifre di 4 cm di altezza e uno spessore d'asta di 1 cm; il nome della gara menzionato obbligatoriamente è quello indicato sul Regolamento Particolare di Gara approvato dalla CSAI. Tali placche dovranno essere disponibili in materiale autocollante o in materiale rigido.

Le placche (targhe) del Rallye anteriore e posteriore dovranno essere posizionate in modo leggibile il più verticalmente possibile e senza deformazione evidente in una superficie definita da:

- un piano passante per l'asse delle ruote;
- due linee verticali parallele situate a 150 mm dal bordo esterno dei gruppi ottici posteriori (senza superare la larghezza fuori tutto del veicolo);
- da una linea orizzontale situata a 300 mm da una linea tangente ai bordi superiori dei gruppi ottici posteriori (seguendo la linea della carrozzeria);

Eccettuata la sigla del costruttore, la placca dovrà essere la prima iscrizione leggibile dal davanti al di sopra della linea dei gruppi ottici posteriori.

10.5 - In ogni momento della gara l'assenza o il cattivo posizionamento di una placca porta-numero o di una placca (targa) del Rallye comporterà una penalizzazione pari, per ogni constatazione, al 10% della tassa di iscrizione alla gara, a condizione che l'Organizzatore fornisca questi pannelli o placche.

L'assenza o il cattivo posizionamento contemporaneamente di due o più placche porta-numero e/o placche (targhe) del Rallye potrà comportare una penalità del 20% della tassa di iscrizione alla gara.

10.6 - Il cognome, il nome ed il gruppo sanguigno del primo conduttore e del/i copilota/i e la loro bandiera di nazionalità, di altezza da 30 a 50 mm, dovranno essere applicati su ogni lato dei parafranghi o portiere anteriori del veicolo. Ogni violazione di questa regola potrà comportare una penalità, per ogni constatazione, pari al 10% della quota di iscrizione.

10.7 - Un segno di identificazione (per esempio un braccialetto, tessera, ecc.) permetterà di riconoscere i membri degli equipaggi. Ogni infrazione riscontrata da un Ufficiale di gara potrà comportare una penalità pari al 10% della quota di iscrizione.

10.8 - Il blocco motore e lo chassis potranno essere identificati da una punzonatura effettuata durante le Verifiche Tecniche.

Ogni anomalia riferita a tali punzonature sarà segnalata ai Commissari Sportivi. In particolare il fatto di presentare le stesse come intatte quando invece sono artefatte potrà comportare l'esclusione dalla gara del concorrente e dell'equipaggio, oltre che quella di ogni altro concorrente o di ogni altro equipaggio che abbia aiutato o facilitato l'attuazione della frode, e questo senza pregiudizio di sanzioni più gravi pronunciate dall'A.C.I. CSAI.

11. ATTRIBUZIONE DEI NUMERI DI GARA ED ORDINE DI PARTENZA

11.1 - Attribuzione dei numeri di gara

a) Ordine da seguire per l'attribuzione dei numeri di gara

- 1) - i piloti classificati "Rallye Tout Terrain" FIA
- 2) - i piloti Rallyes di priorità A FIA
- 3) - i piloti Rallyes di priorità B FIA
- 4) - i piloti prioritari CSAI Tout Terrain
- 5) - Tutti gli altri equipaggi iscritti con l'attribuzione a discrezione del Comitato Organizzatore.

L'attribuzione dei numeri di gara per gli equipaggi stranieri o di particolare notorietà è lasciata anche questa alla discrezione dell'Organizzatore con inserimento dopo il punto 4, mentre per quanto riguarda i punti 1), 2), 3), 4), (Piloti Prioritari) dovrà essere rispettata la Classifica del Campionato Italiano RTT in corso.

Per la prima gara sarà presa in considerazione la classifica finale del Campionato Italiano RTT dell'anno precedente

b) Criteri per l'inserimento nella lista dei piloti prioritari CSAI Tout Terrain:

- | | | |
|---|----------|---------------|
| - pilota classificato al 1° posto del Campionato Italiano RTT dell'anno precedente | validità | 3 anni |
| - piloti classificati dal 2° al 5° posto del Campionato Italiano RTT dell'anno precedente | validità | 1 anno |
| - pilota classificato al 1° posto della Coppa CSAI T1 dell'anno precedente | validità | 1 anno |
| - pilota classificato al 1° posto della Coppa CSAI T2 dell'anno precedente | validità | 1 anno |
| - pilota classificato al 1° posto assoluto di una gara CIRTT dell'anno in corso
(valida per Campionato in corso e per l'anno successivo) | validità | 1 anno |
| - pilota inserito nell'anno precedente nella lista dei prioritari FIA Tout Terrain ed uscito dalla stessa al 31 Dicembre dell'anno precedente | validità | 1 anno |
| - pilota ai primi 5 posti in classifica del CIRTT dell'anno in corso | validità | anno in corso |

La lista dei piloti prioritari verrà aggiornata dopo ogni gara.

La S/Commissione Fuoristrada – Rallyes Tout Terrain potrà comunque a propria discrezione inserire in qualsiasi momento un pilota nella Lista Prioritari RTT per particolari motivazioni, richiesta di un Costruttore, trascorsi sportivi, curriculum, notorietà, ecc....

In tutti i casi sopra previsti, in caso di parità di requisiti, l'ordine di partenza è a discrezione dell'Organizzatore.

11.2 - Ordine di partenza Super Speciale

Le partenze della Super Speciale saranno date con uno scarto tra i piloti classificati FIA e prioritari CSAI RTT che sarà di almeno un minuto nell'ordine crescente dei numeri di gara.

11.3 - Ordine di Partenza 1° Tappa

a) Le partenze della 1° Tappa precedute da una Super Speciale, e comportante un Settore Selettivo, si faranno nell'ordine di classifica della Super Speciale. Le penalità inflitte durante la Super Speciale e/o durante gli eventuali trasferimenti non riguarderanno che la Classifica Generale della gara.

b) Se non viene effettuata una Super Speciale i piloti classificati FIA e quelli prioritari CSAI RTT, classificati secondo i criteri previsti dall' Art. 11.1b, partiranno di due minuti in due minuti secondo l'ordine crescente del loro numero.

11.4 - Ordine di Partenza 2° Tappa ed eventuali Tappe successive

a) A partire dalla seconda Tappa e per tutte le successive Tappe le partenze si faranno nell'ordine della Classifica Generale della Tappa precedente.

b) Nell'impossibilità di stabilire una Classifica Generale di tale Tappa, l'Ordine di Partenza sarà stabilito seguendo l'ordine della Classifica dell'anti-vigilia; se l'impossibilità di stabilire una Classifica Generale si riferisce alla 1° Tappa esso si farà seguendo l'ordine di Classifica della Super Speciale; nel caso che quest'ultima non sia prevista, oppure in caso di ex-aequo, l'Ordine di Partenza seguirà l'ordine dei numeri di gara.

11.5 - Alla partenza di ogni Tappa i primi 10 equipaggi partiranno obbligatoriamente ogni due minuti; gli altri equipaggi verranno fatti partire, a discrezione del Direttore di Gara, con un intervallo che non può essere superiore a due minuti ed inferiore ad un minuto (per i RTT) o a 30 secondi (per le Bajas).

Nella/e gara/e FIA l'intervallo tra l'insieme delle vetture appartenenti ai Gruppi T1-T2 e l'insieme delle vetture appartenenti al Gruppo T2 con omologazione nazionale ed al Gruppo TSO è lasciato alla discrezione del Direttore di Gara, con un minimo di 5 minuti.

11.6 - I ritardi di presentazione alla partenza della Super Speciale o di una Tappa saranno penalizzati in ragione di un minuto per ogni minuto di ritardo. Oltre i trenta minuti di ritardo la partenza sarà rifiutata e l'equipaggio sarà immediatamente escluso dalla gara.

11.7 - Nel caso in cui un equipaggio arriva in anticipo al Controllo Orario prima della partenza di un Settore Selettivo nessuna modifica dell'ordine di partenza è autorizzata in funzione delle vetture presenti e l'ora di partenza è in tutti i casi quella ideale di punzonatura al C.O. + 5' anche se si tratta della partenza di un Settore Selettivo diverso dal primo del giorno.

Esempio:

Ora di punzonatura ideale al C.O: 10h00; ora reale di punzonatura in anticipo: 9h54; ora teorica di partenza: 9h59; ora reale autorizzata di partenza: 10h05, corrispondente all'ora ideale + 5 minuti.

Il capo posto responsabile della partenza deve far rispettare questa regola e fare un rapporto al Direttore di Gara. Ogni infrazione a questa regola può comportare una sanzione dei Commissari Sportivi che può giungere all'esclusione dell'equipaggio interessato.

11.8 - Per le Bajas, allo scopo di evitare che le vetture e le moto facciano corsa comune è raccomandato agli organizzatori di differenziare il percorso della gara utilizzato dalle vetture da quello delle moto.

11.9 - Salvo i casi previsti dal Regolamento Particolare di Gara, il primo camion T4 prenderà la partenza dietro l'ultima vettura. L'intervallo minimo fra l'ultima vettura ed il primo camion è lasciato alla discrezione del Direttore di Gara.

12. ROAD-BOOK (ALLEGATO A) E NAVIGAZIONE

12.1 - Road Book

Il percorso ufficiale di un Rallye Tout Terrain è descritto nel Road Book distribuito ai concorrenti.

Le vetture dei concorrenti partecipanti non sono obbligatoriamente equipaggiate di apparecchiature GPS.

a) Tutti gli equipaggi riceveranno un road-book **in formato (A5)** e delle carte con la descrizione del percorso; tali documenti indicheranno l'itinerario da seguire obbligatoriamente, pena una penalizzazione che potrà giungere sino all'esclusione dalla competizione.

b) Il Road Book e le carte dovranno essere distribuite al più tardi durante i Briefing previsti dal Programma della gara, e resteranno di proprietà dei concorrenti. Il ritiro del Road Book dovrà essere firmato dal concorrente o da un componente l'equipaggio.

Eventuali modifiche del percorso dovranno essere indicate per iscritto ai concorrenti al momento della distribuzione del Road Book o al più tardi all'inizio del Briefing.

c) L'Organizzatore di un Rallye Tout Terrain dovrà obbligatoriamente effettuare una verifica del road-book nei giorni che precedono la gara e fornire ai concorrenti le eventuali modifiche.

d) Le ricognizioni del percorso effettuate da persone estranee all'Organizzazione e legate in un modo qualsiasi a Team o concorrenti iscritti alla gara od intenzionati ad iscriversi sono proibite in tutte le loro forme.

e) E' vietato il possesso all'interno della vettura di appunti sul percorso diversi da quelli forniti dall'Organizzatore per la gara in corso.

f) Il mancato rispetto di quanto previsto nei punti d) ed e) di cui sopra comporterà delle penalità che potranno arrivare fino alla non ammissione alla partenza o all'esclusione dalla gara, fatte salve ulteriori eventuali sanzioni imposte dalla CSAI, e/o, nel caso di gare ENPEA, dall'ASN del concorrente o dalla FIA.

g) L'organizzatore di un Rallye Tout Terrain dovrà garantire a tutti i concorrenti iscritti o intenzionati ad iscriversi alla gara che nessuna informazione riguardante il percorso venga e verrà divulgata a chicchessia fino alla fine della prova eccetto i comunicati destinati a tutti i concorrenti. Il mancato rispetto di questa garanzia comporterà delle sanzioni da parte della CSAI.

h) L'Organizzatore, potrà indicare nel Road Book, ai soli fini della sicurezza, i punti GPS riferiti ai vari Controlli (Partenze, arrivi, passaggio, assistenza, riordinamenti, ecc...), alle varie postazioni intermedie di emergenza, ed a eventuali altri punti di particolare rilevanza della gara.

12.2 - Regole di navigazione

Nelle gare Rallyes Tout Terrain iscritte al solo Calendario Nazionale ACI - CSAI (comprese le gare iscritte al Calendario FIA ENPEA), poiché non è prevista l'obbligatorietà dell'utilizzo di strumenti GPS, non sono previste regole specifiche di navigazione, fatto salvo quanto indicato al punto precedente e relativo al Road Book.

13. CIRCOLAZIONE

13.1 - Durante tutto lo svolgimento del Rallye Tout Terrain gli equipaggi dovranno conformarsi esattamente alle norme del Codice della Strada. Gli equipaggi che non rispetteranno queste norme verranno penalizzati come segue:

- a) Per la prima infrazione ammenda pari a 100,00 euro;
- b) Per la seconda infrazione una penalità in tempo di 1 ora;
- c) Per la terza infrazione, esclusione dalla gara.

13.2 - Gli agenti, i funzionari o gli Ufficiali di Gara (Giudice di Fatto) che rileveranno una infrazione al Codice della Strada commessa da un equipaggio iscritto al Rallye dovranno notificargliela come per un qualsiasi utente della strada. Nel caso in cui decidano di non fermare il conduttore in infrazione, potranno chiedere all'Organizzatore di applicare le penalità previste purché:

- a) la notifica dell'infrazione pervenga all'Organizzatore in via ufficiale con nota scritta prima della esposizione della classifica della tappa in cui è stata commessa l'infrazione;
- b) i verbali siano sufficientemente dettagliati affinché l'identità del conduttore in infrazione sia indiscutibilmente stabilita ed il luogo e l'ora siano perfettamente precisati;
- c) i fatti riscontrati non siano suscettibili di diversa interpretazione.

13.3 - E' proibito, pena l'esclusione dalla gara:

- a) trasportare i veicoli;
- b) bloccare intenzionalmente il passaggio delle vetture o impedirne il sorpasso;

13.4 - L'uso di cinture di sicurezza omologate è obbligatorio per tutta la durata del Rallye Tout Terrain, pena l'esclusione immediata dalla gara.

14. ASSISTENZA E RIFORNIMENTI

14.1 - Regolamentazione Assistenza e Refuelling

La regolamentazione per l'assistenza ai concorrenti e per l'eventuale refuelling, sia in un Rallye Tout Terrain, sia in un Rallye Tout Terrain Sprint, sia in una Baja, dovrà essere descritta dettagliatamente punto per punto nel Regolamento Particolare di Gara.

L'assistenza prestata da altri equipaggi ancora in gara è sempre permessa, lungo tutto il percorso di gara ed in tutte le tipologie di Rallyes Tout Terrain.

14.1.1 Norme generali Assistenza e Refuelling

- a) Almeno una Zona di Assistenza (Parco Assistenza), seguita da una zona di rifornimento (Refuelling), dovrà essere prevista in tutti i Rallyes Tout Terrain per ogni Tappa, e al termine della Tappa con la SuperSpeciale (se prevista). Tali zone saranno regolamentate e comprese fra Controlli Orari di ingresso ed uscita.
- b) In tutti i Rallyes Tout Terrain, dopo 140 Km di percorso di gara (Settori di Trasferimento + Settori Selettivi), deve comunque essere prevista almeno una Zona di Assistenza ed una di Refuelling con le caratteristiche previste al punto a) ed agli articoli successivi.
- c) Nel caso di Zone di Assistenza dislocate lungo un Settore Selettivo e non comprese fra due C.O. (Art. 14.2.1b), tali zone dovranno essere ubicate in modo tale da non intralciare il regolare transito dei concorrenti.
- d) In ogni Zona di Assistenza (Parco Assistenza) ed in ogni zona di rifornimento (Refuelling) dovrà essere previsto un adeguato numero di estintori e di attrezzature antincendio.
- e) I successivi Art. 14.2 – 14.3 – 14.4 precisano tutta la regolamentazione per l'Assistenza ed i rifornimenti (Refuelling).

14.2 - Rallyes Tout Terrain e Rallyes Tout Terrain Sprint

14.2.1 Assistenza

a) Salvo nei Settori Selettivi (vedere punto b) seguente) o salvo specifiche indicazioni del Regolamento Particolare di Gara, per tutta la durata del Rallye Tout Terrain (e del RTT Sprint) sono liberamente permesse le riparazioni ed i rifornimenti effettuati con assistenza esterna.

b) Nel caso di Zona Assistenza prevista in un Settore Selettivo, tale zona autorizzata dovrà essere:

- considerata a velocità regolamentata, con velocità massima di 30 Km/h, e potrà essere eventualmente preceduta da un Controllo di Passaggio, per arrestare i concorrenti al loro ingresso nella zona stessa.
- chiaramente definita, sia sul terreno con dei cartelli specifici di zona assistenza, sia nel Road Book di gara e di assistenza, affinché tutti i partecipanti ne siano informati. Almeno un Giudice di Fatto dovrà essere presente per sorvegliare il comportamento dei concorrenti e la conformità delle azioni intraprese.

c) Nel caso di Zona Assistenza prevista **al di fuori** di un Settore Selettivo, tale zona autorizzata dovrà essere compresa fra due Controlli Orari e segnalata nel Timing e nel Road Book. Il tempo imposto sarà uguale per tutti gli equipaggi; anche in questo caso la velocità all'interno della zona sarà regolamentata con limite massimo di 30 Km/h e sarà prevista la presenza di almeno un Giudice di Fatto come al punto b).

d) Tutte le assistenze aeree (sia nei Rallyes Tout Terrain, sia nei Rallyes Tout Terrain Sprint, sia nelle Bajas) sono vietate dall'inizio alla fine di ogni tappa, pena l'esclusione dalla gara decisa dal Collegio dei Commissari Sportivi.

14.2.2 Rifornimento/Refuelling

a) Il rifornimento di carburante deve essere effettuato unicamente nelle zone espressamente predisposte dagli Organizzatori (zone di **Refuelling**), immediatamente a ridosso delle Zone (Parchi) Assistenza (nel caso tali Zone siano previste), e comunque comprese fra due Controlli Orari, e segnalate nel Timing e nel Road-Book.

b) Si raccomanda che i meccanici portino un abbigliamento resistente al fuoco.

c) Il tempo di neutralizzazione minimo è di **15 minuti**. Gli organizzatori devono far fermare tutti i veicoli.

d) Tutte le azioni all'interno della zona di rifornimento che non sono direttamente collegate allo stesso rifornimento del veicolo partecipante sono vietate. Non è considerata operazione di rifornimento, e pertanto vietata, qualsiasi installazione e/o apporto di materiale.

e) Come per le Zone (Parchi) Assistenza, in tutte le zone di rifornimento, è previsto un limite di velocità di 30 Km/h.

f) La responsabilità del rifornimento incombe sul concorrente.

g) Il motore deve essere spento durante tutta l'operazione di rifornimento.

E' raccomandato che l'equipaggio rimanga fuori dal veicolo nel corso del rifornimento. Nel caso che resti a bordo dello stesso, le cinture di sicurezza devono essere slacciate.

In caso di guasto, il veicolo interessato può essere spinto fuori della zona senza incorrere in penalità.

Una batteria ausiliaria può essere utilizzata immediatamente fuori dalla zona di controllo per riavviare il motore del veicolo.

14.3 - Bajas

14.3.1 Assistenza

Salvo diverse indicazioni del Regolamento Particolare di Gara, nelle Bajas l'assistenza è autorizzata unicamente nei Parchi Assistenza (inseriti fra due Controlli Orari) previsti dagli Organizzatori e riportati nel Timing e nel Road-Book.

Le regole di svolgimento sono quelle previste dall'**Art. 14.2.1c**) per i Rallyes Tout Terrain e i Rallyes Tout Terrain Sprint.

14.3.2 Rifornimento/Refuelling

Il rifornimento di carburante deve essere effettuato unicamente nelle zone espressamente predisposte dagli Organizzatori (zone di Refuelling). Le regole di svolgimento sono quelle previste dall'**Art. 14.2.2** per i Rallyes Tout Terrain e i Rallyes Tout Terrain Sprint.

14.4 - Zone di Assistenza e Refuelling

Gli Organizzatori dovranno far figurare le Zone o Parchi di Assistenza, nonché le Zone di Refuelling che sono previste, nel Timing allegato al Regolamento Particolare della loro gara o inserito in una Circolare Informativa disponibile al più tardi 30 giorni prima dell'inizio delle Verifiche Sportive. Tale Timing dovrà indicare l'articolazione completa della gara con i tempi previsti e tutte le distanze in chilometri tra le differenti zone di assistenza.

14.5 - Rimorchio/spinta:

Un veicolo deve muoversi con i propri mezzi, col motore in moto, e la sola forza del motorino d'avviamento non è ammessa.

In caso contrario, il rimorchio e/o la spinta sono autorizzati solo se messi in atto da un concorrente in gara.

Lungo tutto il percorso di gara (comprese le Zone di Controllo) il rimorchio e/o la spinta messi in atto non da un concorrente ancora in gara saranno penalizzati con una penalità che potrà arrivare fino all'esclusione dalla gara su decisione dei Commissari Sportivi.

Nelle Zone di Controllo queste azioni messe in atto da un concorrente ancora in gara comporteranno le seguenti penalità:

Rallyes Tout Terrain, Rallyes Tout Terrain Sprint e Bajas :

a) Zona di partenza di Tappa e/o zona di partenza di Settore Selettivo: partenza rifiutata

b) Zona di Controllo di Passaggio: 5'

c) Zona di Controllo Orario: 15'

Nelle Zone di Controllo, una volta constatata l'infrazione, il veicolo potrà essere fatto uscire dalla zona stessa con l'aiuto esterno

14.6 - Segnalazione con Cartelli

Tutte le segnalazioni con cartelli sono autorizzate in una Zona di Assistenza ed all'incrocio dell'itinerario di gara con strade aperte alla circolazione ordinaria. Tali disposizioni dovranno essere indicate nel Regolamento Particolare di Gara.

14.7 Violazione norme Assistenza e Refuelling

Tutte le violazioni delle norme sull'assistenza e/o refuelling segnalate dai Giudici di fatto e da altri Ufficiali di Gara comporteranno una penalizzazione che, quando non specificatamente prevista dalla N.S. 22, dal Regolamento Standard o dal Regolamento Particolare di Gara, verrà decisa dai Commissari Sportivi e potrà arrivare fino all'esclusione dalla gara.

15. ASSICURAZIONE

Assicurazione: si rinvia alla NS3. L'Organizzatore dovrà provvedere alla stipula di polizze assicurative che coprano la Responsabilità Civile verso terzi a norma degli Art. 1 e 2 della Legge 24.12.1969 n° 990, con la copertura aggiuntiva dei rischi A e B, e con massimale unico di almeno Euro 3.098.741, 40.

La quota di iscrizione comprende il premio di assicurazione che garantisce la responsabilità civile del concorrente verso terzi.

L'assicurazione avrà effetto al minimo dalle Verifiche Amministrative e Tecniche del Rallye e cesserà allo scadere del più tardivo dei seguenti termini (Art. 2.7):

- termini di reclamo o di appello o fine dell'audizione;
- fine delle Verifiche dopo-gara effettuate in conformità al RNS ed al CSI
- termine della Premiazione.

Le coperture ed i loro limiti, oltre che il nome della Compagnia, il numero della polizza ed il nome della persona da contattare, dovranno essere menzionati nel Regolamento Particolare di Gara.

16. PUBBLICITA'

16.1 - E' consentito agli equipaggi di apporre liberamente qualsiasi pubblicità sul loro veicolo, a condizione che:

- a) sia autorizzata dai Regolamenti della FIA e della CSAI nonché dalla legislazione italiana;
- b) non sia contraria al costume e alla morale;
- c) non occupi gli spazi riservati ai porta numeri, alle placche di gara e alle bande del parabrezza;
- d) non ostacoli la visuale dell'equipaggio attraverso i vetri.

16.2 - Gli spazi riservati agli organizzatori per la pubblicità collettiva obbligatoria non rifiutabile sono:

- a) Le placche porta-numero (50 cm di larghezza per 52 cm di altezza) in cui la pubblicità dell'Organizzatore dovrà essere inserita in una fascia di 14 cm per 50 cm eventualmente divisibile in alto e/o in basso dei numeri di gara. Tali placche non potranno in nessun caso essere staccate e dovranno essere applicate esclusivamente sulle porte anteriori e sul tetto (ove previsto) dei veicoli. (Vedere Art. 10)
- b) un set di 2 placche (targhe) del Rallye per la parte anteriore e la parte posteriore di cui 9 cm per 43 cm sono riservati alla pubblicità non rifiutabile dell'Organizzatore. (Vedere Art. 10)
- c) due bande da apporre su ciascun lato della parte superiore del parabrezza.

16.3 - La pubblicità facoltativa degli Organizzatori figurerà su due placche di 50 cm per 52 cm. (o su placche con superficie totale equivalente) da applicare sul lato destro e sinistro (parte posteriore) del veicolo e/o nella zona compresa fra i passaggi ruota (parte posteriore), a condizione che siano totalmente visibili di lato.

16.4 - Per i concorrenti che non accettano la pubblicità facoltativa dell'Organizzatore, il montante della tassa d'iscrizione sarà maggiorato del 60%.

16.5 - Gli equipaggi dovranno assicurarsi della buona esposizione delle pubblicità durante tutta la durata del Rallye.

Un'assenza o un non corretto posizionamento di una pubblicità obbligatoria o facoltativa, se prevista, comporterà una ammenda pari al 10% dell'ammontare dei diritti di iscrizione per la prima constatazione e del 100% in caso di recidiva.

16.6 - Se l'Organizzatore vuole imporre una pubblicità la dovrà precisare sul Regolamento Particolare di Gara, o al più tardi, un mese prima delle verifiche tramite una Circolare Informativa, approvata dalla CSAI. Ciò nonostante il nome di un costruttore di automobili non potrà essere associato al nome della gara o figurare negli spazi pubblicitari imposti dall'organizzatore.

16.7 - Una pubblicità facoltativa riferentesi a una marca di automobili, di pneumatici, di carburante o di un lubrificante potrà comportare una tassa supplementare del 100% sulla tassa di iscrizione per il concorrente che dovesse rifiutarla.

17. TABELLA DI MARCIA (Allegato C)

17.1 - Alla partenza del Rallye gli equipaggi riceveranno una tabella di marcia sulla quale figureranno i tempi imposti e i tempi massimi autorizzati per percorrere ciascun Settore di Trasferimento e ciascun Settore Selettivo. Questa tabella di marcia verrà resa al Controllo Orario di ingresso Riordinamento o d'arrivo di ogni tappa e dovrà essere sostituita da una nuova tabella di marcia alla partenza della sezione o della tappa successiva. L'equipaggio è il solo responsabile della propria tabella di marcia.

17.2 - Tutte le correzioni e tutte le modifiche apportate sulla tabella di marcia, a meno che siano approvate per iscritto da un Commissario, comporteranno l'esclusione dalla gara.

17.3 - La presentazione della tabella di marcia ai vari controlli e l'esattezza delle iscrizioni ricadono sotto la piena responsabilità dell'equipaggio. Solo i cronometristi sono autorizzati a scrivere l'ora sulla tabella di marcia, manualmente o per mezzo di un apparecchio stampante.

17.4 - Gli equipaggi sono obbligatoriamente tenuti, pena l'applicazione di una penalizzazione che può giungere fino all'esclusione dalla gara, a far controllare il loro passaggio a tutti i controlli indicati sulla loro tabella di marcia e ciò nel loro ordine di numerazione. L'assenza di un visto o la mancata presentazione della tabella di marcia (salvo quanto previsto al successivo comma 17.5) a non importa quale controllo comporterà una penalizzazione che può giungere sino all'esclusione dalla gara.

Al fine di definire una scala di penalità e di evitare l'esclusione dalla gara, il Regolamento Particolare di Gara potrà prevedere delle penalità forfetarie per il mancato transito ad un Controllo (Orario o di Passaggio).

17.5 - La perdita di una tabella di marcia denunciata ad uno dei Controlli previsti comporterà una penalità in tempo di 15' (15 minuti).

17.6 - Il concorrente che si ritira durante una tappa deve obbligatoriamente far pervenire alla Direzione Gara la propria tabella di marcia o direttamente o a mezzo di un Ufficiale di Gara. In difetto gli sarà inflitta una penalità decisa dai Commissari Sportivi.

18. ZONE DI CONTROLLO

Tutti i controlli, cioè: Controlli Orari, Partenze ed Arrivi dei Settori Selettivi, Controlli di Passaggio, saranno indicati per mezzo di cartelli standard (Art. 23), come segue:

18.1 - L'inizio della zona di controllo è indicato da un cartello di preavviso a fondo giallo. A una distanza di circa 100 m il posizionamento del posto di controllo è indicato da un cartello a fondo rosso. La fine zona di controllo, circa 100 m più lontana, è indicata da un cartello finale a fondo beige con tre barre nere trasversali. I cartelli dovranno sempre trovarsi sulla parte destra del percorso di gara.

La larghezza della zona non potrà essere superiore a 15 m. e dovrà trovarsi su un asse unico, salvo le zone di CP (Controllo di Passaggio). E' obbligatorio delimitare l'entrata e l'uscita della zona, nonché il posto di Controllo, con una doppia serie di cartelli ufficiali (Art. 23).

18.2 - E' severamente proibito entrare nella zona di controllo da una direzione diversa da quella indicata dall'itinerario del Rallye e rientrare nella zona di controllo dopo aver vistato la tabella di marcia a questo controllo:

- prima infrazione: penalizzazione di 10 minuti;
- I^a recidiva: penalizzazione di 1 ora
- II^a recidiva: esclusione dalla gara o penalizzazione forfetaria se prevista

18.3 L'ora ufficiale è quella del sistema radio controllato DCF - 77 indicata anche nel Regolamento Particolare di Gara.

L'ora ideale di punzonatura, ora DCF - 77, è sotto la sola responsabilità dell'equipaggio che potrà consultare l'orologio ufficiale posto sul tavolo di controllo.

18.4 I posti di controllo saranno operativi un'ora prima dell'orario ideale di passaggio del primo equipaggio. Salvo decisione contraria del Direttore di Gara essi cesseranno di operare un'ora dopo l'ora ideale dell'ultimo equipaggio, aumentata del ritardo di fuori corsa o, per quanto concerne i controlli relativi al/i settore/i selettivo/i, i Controlli Orari (partenza e arrivo dei Settori Selettivi) cesseranno di operare a un orario calcolato tenendo conto del/dei tempo/i massimo/i autorizzati precedenti questo controllo per l'ultimo concorrente classificato.

18.5 Gli equipaggi sono tenuti, pena una penalità che può giungere sino all'esclusione dalla gara, a seguire le istruzioni del capo posto responsabile del controllo il quale sarà obbligatoriamente assistito da un cronometrista (gli eventuali casi saranno esaminati dal Collegio dei Commissari Sportivi sulla base di un rapporto scritto del capo posto).

19. CONTROLLI ORARI

19.1 - Ai controlli Orari i cronometristi incaricati segneranno sulla tabella di marcia l'ora di presentazione che corrisponde al momento esatto in cui uno dei membri dell'equipaggio presenta la tabella di marcia al cronometrista. La punzonatura della tabella di marcia sarà effettuata solamente quando tutti i membri dell'equipaggio, unitariamente alla vettura, si troveranno nelle immediate vicinanze del tavolo di controllo.

19.2 - La procedura di punzonatura comincerà nel momento in cui la vettura supera il cartello di entrata nella zona di Controllo Orario.

19.3 - Tra il cartello di entrata nella zona e il posto di controllo è vietato all'equipaggio effettuare qualsiasi fermata o mantenere una andatura anormalmente lenta. Un equipaggio non può rimanere nella zona che durante il tempo necessario alle operazioni di controllo.

19.4 - Per i Settori di Trasferimento, l'ora ideale di punzonatura è quella ottenuta aggiungendo il tempo imposto per percorrere il Settore di Trasferimento all'ora di partenza di questo settore. Questi tempi sono espressi in ore e minuti e sono sempre indicati da 00.01 a 24.00.

19.5 - L'equipaggio non incorre in nessuna penalità per l'anticipo se l'ora di entrata della vettura nella zona di controllo corrisponde al trascorrere del minuto ideale di punzonatura o di quello che lo precede.

19.6 - Per i Settori di Trasferimento l'equipaggio non incorre in nessuna penalità per ritardo se l'ora di presentazione della tabella di marcia al controllo corrisponde al trascorrere del minuto ideale di punzonatura.

19.7 - Esempio: Un equipaggio che deve passare ad un controllo alle 18 h 58 min sarà considerato in orario se la punzonatura sarà effettuata tra le 18 h 58 min. 00 sec. e le 18 h 58 min. 59 sec.

19.8 - Al Controllo Orario di arrivo del Settore di Trasferimento il cronometrista scriverà sulla tabella di marcia da una parte l'ora di punzonatura dell'equipaggio e dall'altra il suo orario previsto per la partenza del Settore Selettivo.

Egli dovrà rispettare uno scarto di 5 minuti tra i due controlli per permettere all'equipaggio di prepararsi a partire.

Inoltre, in caso di foratura, sarà concesso all'equipaggio in questione un tempo massimo di **10 minuti** supplementari.

a) Dopo la punzonatura al Controllo Orario l'equipaggio dovrà presentarsi immediatamente alla partenza del Settore Selettivo. Il cronometrista scriverà l'ora effettiva di partenza dal Settore Selettivo e poi darà la partenza all'equipaggio.

b) Se in caso di incidente esisterà una divergenza tra le due ore di punzonatura farà fede l'ora di partenza del Settore Selettivo, salvo decisione contraria del Collegio dei Commissari Sportivi.

19.9 - Penalità ai Controlli Orari

a) A un Controllo Orario tutte le differenze tra l'ora reale e l'ora ideale di punzonatura saranno penalizzate in ragione di un minuto per minuto o frazione di minuto per il ritardo, e 2 minuti per minuto o frazione di minuto di anticipo.

b) Ogni punzonatura in anticipo a un Controllo Orario precedente la partenza di un Settore Selettivo sarà penalizzata di 2 minuti per minuto o frazione di minuto di anticipo.

19.10 - Gli equipaggi non sono autorizzati a punzonare in anticipo ai Controlli Orari di fine Tappa.

19.11 - Tutte le infrazioni commesse da un equipaggio alle regole di procedura di punzonatura sopra definite (ed in particolare l'entrata in una zona di controllo più di un minuto prima dell'ora effettiva di punzonatura) saranno oggetto di un rapporto scritto del responsabile del controllo, da inoltrare al Direttore di Gara.

19.12 Tempo massimo autorizzato

Il Tempo Massimo Autorizzato per percorrere un Settore di Trasferimento, e definito nel Regolamento Particolare di Gara potrà essere modificato in qualsiasi momento con decisione del Collegio dei Commissari Sportivi, su proposta del Direttore di Gara. Gli equipaggi saranno informati nel più breve tempo possibile di tale modifica. L'esclusione dalla gara o l'applicazione della penalità forfetaria per superamento del tempo massimo autorizzato non possono essere pronunciate che a fine tappa.

19.13 - Nel caso di due Settori a tempo imposto consecutivi, l'orario di punzonatura indicato sulla tabella di marcia costituisce sia l'orario di arrivo del Settore precedente che l'orario di partenza del settore seguente.

19.14 – Controllo Orario seguito da un Settore Selettivo – Disposizione cartelli

a) Se un Controllo Orario è seguito dalla partenza di un Settore Selettivo i due posti saranno compresi in una sola zona di controllo e i cartelli saranno posizionati come segue:

- a1) cartello giallo con orologio (inizio zona);
- a2) dopo cento metri circa cartello rosso con orologio (posto di Controllo Orario);
- a3) ad una distanza da 50 a 200 metri cartello rosso con bandiera (inizio Settore Selettivo);
- a4) infine, 100 metri più lontano, cartello finale beige con tre barre nere trasversali (Fine Zona)

b) Se la partenza di un Settore Selettivo coincide con la partenza di una Tappa l'ora di partenza del Settore Selettivo sarà anche quella della Tappa.

c) All'arrivo di un Settore Selettivo il Controllo STOP sarà coincidente con un Controllo Orario.

I cartelli saranno posizionati come previsto dall'art. 21.6

19.15 – Rilevamento tempi

Per i Settori Selettivi i tempi di arrivo saranno presi al massimo al secondo, salvo per la Super Speciale, dove essi saranno presi al 1/10° (decimo) di secondo per risolvere gli ex-aequo. Una volta stabilita la Classifica della Super Speciale che avrà determinato l'ordine di partenza della 1° Tappa, i decimi di secondo verranno soppressi per la Classifica Generale con arrotondamento al secondo inferiore.

20. CONTROLLI DI PASSAGGIO

20.1 - Per verificare che gli equipaggi rispettino l'itinerario del Road-Book potranno essere previsti, in una posizione significativa, specificata e numerata nel Road-Book, dei controlli di passaggio.

Tutte le informazioni riguardanti i controlli di passaggio (località, zone, punti) saranno comunicate con precisione mediante Circolare Informativa distribuita al più tardi alla partenza della tappa considerata.

La zona di controllo sarà segnalata con i cartelli seguenti:

- a) cartello giallo con timbro (inizio zona);
- b) dopo 100 metri circa cartello rosso con timbro (posto di controllo di passaggio);
- c) infine, 100 metri più avanti, il cartello finale beige a barre nere trasversali (fine zona).

L'ubicazione di questi Controlli di Passaggio deve essere ben visibile e ben segnalata agli equipaggi e, se possibile, prevista su terreno piuttosto piano e solido.

E' obbligatorio delimitare l'ingresso e l'uscita della Zona di Controllo con una doppia serie di cartelli ufficiali FIA (vedere Art. 23)

L'ora di passaggio dei concorrenti, presa al secondo, dovrà essere annotata su un foglio di punzonatura a cura del responsabile del posto di controllo.

20.2 - Ora di chiusura dei Controlli di Passaggio

L'ora di chiusura dei controlli di passaggio sarà dichiarata tenendo conto:

- della distanza percorsa dalla partenza del settore in questione;
- della media oraria del settore considerato (Selettivo o di Trasferimento) determinata dal tempo massimo autorizzato;
- dell'orario ideale dell'ultimo concorrente maggiorato di 60 minuti.

Questa ora potrà essere menzionata sulla tabella di marcia oppure su una circolare.

20.3 - Penalità per mancanza di visto al Controllo di Passaggio

Il Regolamento Particolare di Gara indicherà la scala delle penalità di ciascun Controllo di Passaggio inosservato. Dette penalità potranno giungere sino all'esclusione dalla gara.

ART. 21 SETTORI SELETTIVI

21.1 - Durante i Settori Selettivi è obbligatorio per tutti i membri dell'equipaggio indossare le cinture di sicurezza, l'abbigliamento ignifugo ed un casco omologati dalla FIA, pena l'esclusione dalla gara.

E' fatto obbligo ai membri dell'equipaggio di togliersi il casco durante i trasferimenti, per ragioni di sicurezza.

21.2 - E' vietato a tutti gli equipaggi circolare in senso inverso di percorrenza nei Settori Selettivi, pena una sanzione che può arrivare fino all'esclusione dalla gara.

21.3 - Alle partenze dei Settori Selettivi, quando il veicolo con il suo equipaggio a bordo si fermerà davanti al Controllo di Partenza, il cronometrista incaricato segnerà sulla tabella di marcia dell'equipaggio l'orario reale di partenza del veicolo considerato (in ora e minuti). Poi annuncerà i 30 secondi, 15 secondi, 10 secondi e gli ultimi 5 secondi ad uno ad uno.

Passati gli ultimi 5 secondi dovrà dare il segnale di partenza che dovrà essere seguito dalla partenza immediata della vettura. Una sosta superiore ai 20 secondi sulla linea di partenza, dopo il segnale di partenza, sarà penalizzata di due minuti.

In caso di impossibilità per il concorrente di uscire con i propri mezzi dalla zona di controllo saranno applicate le penalità di cui all'articolo 14.5

21.4 - La partenza di un Settore Selettivo all'ora indicata sulla tabella di marcia potrà essere ritardata dal cronometrista solo in caso di forza maggiore.

21.5 - Una falsa partenza e, particolarmente, una partenza effettuata prima che il cronometrista dia il segnale sarà penalizzata dai Commissari Sportivi almeno di un minuto o aumentata in tempo seguendo il rapporto del cronometrista. Questa penalità non esclude più severe sanzioni che potranno essere inflitte dal Collegio dei Commissari Sportivi particolarmente in caso di recidiva.

21.6 - L'arrivo dei Settori Selettivi sarà effettuato lanciato e i cartelli saranno posizionati come segue:

- a) pannello giallo con bandiera a scacchi (inizio zona);
- b) dopo 100 metri circa cartello rosso con bandiera a scacchi (arrivo lanciato);
- c) a una distanza da 150 a 300 metri due cartelli rossi (orologio e STOP);
- d) infine, dopo 100 metri, cartello finale beige con tre barre trasversali nere.

La fermata tra il cartello giallo di avvertimento e il cartello stop è vietata, pena l'esclusione dalla gara. Il tempo verrà rilevato sulla linea di arrivo per mezzo di apparecchi di rilevamento con stampante. Questi apparecchi saranno doppiati da cronometri manuali.

A una distanza da 150 a 300 metri dopo l'arrivo l'equipaggio dovrà fermarsi ad un Controllo Orario segnalato da un cartello rosso con orologio e da un cartello rosso STOP. Il cronometrista in loco segnerà sulla tabella di marcia l'ora di arrivo (ora, minuti e secondi) e l'ora di partenza del Settore di Trasferimento successivo (ore e minuti).

In caso di arrivo di più concorrenti nello stesso minuto, il cronometrista dovrà differire le partenze di ciascun concorrente con un minimo di 1 minuto l'uno dall'altro, secondo l'ordine di arrivo.

Se il concorrente non si ferma nella zona di controllo, o non si può muovere con i propri mezzi, sarà applicata una penalità come da articolo 14.5.

Se il concorrente non si ferma allo STOP per fare scrivere il tempo al Controllo STOP, sarà applicata una penalità di 1 ora.

Qualora il cronometrista non potesse immediatamente comunicare l'ora esatta al Commissario addetto alla trascrizione, questi firmerà soltanto la scheda del conduttore e l'annotazione del tempo avverrà durante la neutralizzazione o al riordino successivo.

21.7 - Salvo disposizione contraria del Regolamento Particolare di Gara durante i Settori Selettivi è vietata l'assistenza che non sia prestata da un equipaggio ancora regolarmente in corsa con pezzi trasportati da un altro equipaggio in corsa. Delle zone di assistenza regolamentata possono comunque essere previste dall'Organizzatore.

21.8 - Gli intervalli di partenza per i Settori Selettivi dovranno rispettare le stesse disposizioni previste per la partenza delle tappe, fatti salvi i casi in cui vi siano delle penalizzazioni relative ai Settori di Trasferimento.

21.9 - Ogni equipaggio che si rifiuta di partire alla partenza di un Settore Selettivo all'ora e nell'ordine di partenza attribuitogli verrà penalizzato di 15 minuti e dovrà tenersi a disposizione del Capo Posto che gli indicherà la sua nuova ora di partenza.

21.10 - Interruzione dei Settori Selettivi

Quando l'effettuazione di un Settore Selettivo sarà definitivamente interrotta prima del transito dell'ultimo equipaggio, e ciò per qualsiasi motivo accada, la classifica del Settore potrà essere redatta assegnando a tutti gli equipaggi coinvolti dall'interruzione il peggior tempo realizzato prima dell'interruzione stessa.

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

L'applicazione o meno di questa disposizione resta di competenza esclusiva del Collegio dei Commissari Sportivi, su comunicazione del Direttore di Gara, il quale esporrà i motivi dell'interruzione. Nel caso in cui il Collegio considererà come evidentemente anormale il peggior tempo effettivamente realizzato esso potrà scegliere come tempo di riferimento quello che sembrerà il più adeguato tra i quattro altri peggiori. Infine, ogni equipaggio responsabile o corresponsabile dell'interruzione della prova non potrà in nessun caso trarre profitto da questa disposizione. Egli sarà dunque accreditato del tempo effettivo che avrà eventualmente realizzato se tale tempo sarà superiore al tempo fittizio assegnato agli altri equipaggi.

In casi eccezionali, per ragioni di sicurezza, il Direttore di Gara può interrompere un Settore Selettivo al Controllo di Passaggio precedente ed i concorrenti possono continuare il Settore Selettivo una volta superata la zona pericolosa. La classifica sarà stabilita facendo la somma dei tempi delle due parti di detto Settore Selettivo.

21.11 - Modifica del Tempo Massimo autorizzato

Ogni Settore Selettivo avrà un Tempo Massimo concesso per la sua percorrenza. Tale tempo massimo, che sarà indicato sia nella Tabella di Marcia, sia nel Timing (Tabella Tempi e Distanze), sia nel Road-Book, potrà essere modificato in qualsiasi momento dal Collegio dei Commissari Sportivi su richiesta motivata del Direttore di Gara.

I concorrenti verranno avvisati della modifica appena possibile.

21.12 – Settori Selettivi – Norme generali

Il percorso dei Settori Selettivi, ove possibile, potrà essere segnalato mediante frecce indicanti la direzione, bandelle o appositi segnali.

ART. 22 RIORDINAMENTI

22.1 - I riordinamenti servono a ridurre gli intervalli più o meno importanti che si sono potuti creare tra gli equipaggi a seguito di ritardi e/o ritiri.

22.2 - Al loro arrivo ai riordinamenti gli equipaggi consegneranno la loro tabella di marcia ai cronometristi. Riceveranno istruzioni sulla loro ora di partenza. Dovranno condurre immediatamente e direttamente la loro vettura al Parco Chiuso; l'ordine di partenza rimarrà quello di arrivo.

22.3 - Su proposta del Direttore di Gara, il Collegio dei Commissari Sportivi potrà, per ragioni di sicurezza, decidere di fermare una tappa prima del suo termine. Un Controllo Orario sarà quindi allestito con la funzione di chiudere la tappa (analogamente, per i Settori Selettivi, il Controllo Orario coinciderà con il Controllo di fine del Settore Selettivo), ed i tempi presso di esso rilevati serviranno a stabilire la classifica di detta tappa. A discrezione del Direttore di Gara questa tappa potrà o no proseguire neutralizzata, o in convoglio, ed essere o non essere sotto regime di Parco Chiuso.

22.4 – Riordinamenti – Norme generali

In tutti i Rallyes Tout Terrain, nel caso di ripetizione di uno o più Settori Selettivi, deve essere previsto almeno un Riordinamento per ogni Tappa.

ART. 23 SEGNALETICA DEI CONTROLLI (ALLEGATO D ALLA N.S. 22)

Il diametro minimo dei pannelli è di 70 cm. Il disegno deve essere nero. I pannelli saranno sempre posizionati a Destra ed a Sinistra su tutto il percorso del Rallye. Si raccomanda di definire la larghezza della zona di controllo che non potrà essere in ogni circostanza superiore a 15 metri.

I cartelli previsti sono quelli indicati nell'Allegato D alla N.S. 22.

ART. 24 PARCO CHIUSO

24.1 - Oltre alle prescrizioni dell'Art. 14.5 relative al rimorchio e/o spinta nelle Zone di Controllo, in regime di Parco Chiuso si applicano le seguenti regole:

- a) E' vietato effettuare qualsiasi riparazione o rifornimento nel parco chiuso di partenza delle tappe.
- b) La sola messa in marcia mediante rimorchio o spinta da parte di un altro concorrente ancora in gara all'interno dei Parchi Chiusi di cui alle successiva lettera c), senza che tali azioni avvengano in Zone di Controllo, sarà penalizzata di 1 minuto.
- c) I veicoli sono in Parco Chiuso dal loro ingresso in parco partenza, di riordinamento o di fine tappa e fino alla loro partenza da questi.
- d) I veicoli sono in Parco Chiuso dal loro ingresso in una zona di controllo e fino alla loro partenza dalla stessa.
- e) I veicoli sono in Parco Chiuso dal loro arrivo alla fine del Rallye e almeno fino allo scadere dei termini di reclamo.

24.2 - Tutte le infrazioni alle regole del Parco Chiuso comporteranno una penalità minima di 10 ore che potrà arrivare fino all'esclusione dalla gara, salvo i casi previsti dal precedente Art. 24.1 e dall'Art. 14.5.

24.3 - Prima dell'uscita da qualsiasi parco o alla partenza di una Tappa, quando i Commissari Tecnici del Rallye constateranno che un veicolo sembri essere in uno stato incompatibile con un normale utilizzo dovranno informarne immediatamente il Direttore di Gara che potrà richiedere il suo ripristino. In questo caso i minuti pieni impiegati per effettuare l'intervento saranno considerati come altrettanti minuti di ritardo registrati in un settore di Trasferimento. Al fine di non permettere all'equipaggio di cercare di recuperare il suo ritardo dopo la riparazione esso riceverà un nuovo orario di partenza. Un ritardo superiore a 30 minuti comporterà l'esclusione dalla gara (vedere Art. 11.6).

24.4 - Dopo aver lasciato il proprio veicolo nel Parco Chiuso l'equipaggio potrà coprire con un telo la propria vettura quindi dovrà abbandonare immediatamente il Parco Chiuso che sarà da quel momento interdetto a ogni ingresso.

24.5 - Per eccezione al regime di Parco Chiuso, ma sotto la responsabilità di un Commissario, è permesso all'equipaggio (nei Parchi Chiusi di partenza, di riordinamento o di fine tappa):

- cambiare, con i mezzi di bordo, uno o due pneumatici forati o danneggiati;
- procedere alla sostituzione del parabrezza usufruendo di aiuto esterno autorizzato dal Direttore di Gara.
- verificare e/o modificare la pressione dei propri pneumatici.

Questi interventi dovranno essere totalmente terminati prima dell'orario di partenza in caso contrario il superamento del tempo comporterà una penalizzazione di un minuto per minuto di ritardo.

24.6 - Per uscire dal Parco Chiuso di partenza, di riordinamento o di fine tappa l'equipaggio sarà autorizzato a entrare nel parco 15 minuti prima della sua ora di partenza.

24.7 - All'interno del Parco Chiuso l'avviamento del motore può essere effettuato per mezzo di una batteria esterna che sarà portata e riportata via sotto il controllo di un Ufficiale di Gara. Questa batteria non può in alcun caso essere successivamente messa a bordo del veicolo (salvo che si tratti di veicolo del Gruppo T4 Camion).

24.8 – Parco Chiuso – Norme generali

24.8.1 Parco Chiuso di fine gara

In tutti i Rallyes Tout Terrain dovrà essere previsto obbligatoriamente un Parco Chiuso al termine della gara.

24.8.2 Parchi Chiusi durante la gara

In tutti i Rallyes Tout Terrain il Parco Chiuso al termine delle Verifiche Tecniche è facoltativo, così come è facoltativo il Parco Chiuso al termine della Tappa Super Speciale (se prevista) e di ogni singola Tappa.

24.8.3 Parchi Chiusi di partenza

Qualora non siano previsti i Parchi Chiusi di cui all'Art. 24.8.2 un Parco Partenza è obbligatorio all'inizio di ogni Tappa, compresa la Tappa Super Speciale (se prevista).

ART. 25 VERIFICHE SPORTIVE E TECNICHE

Sono consigliati orari di convocazione degli equipaggi per le verifiche ante-gara.

25.1 - Tutti gli equipaggi partecipanti alla gara devono presentarsi al completo con la loro vettura alle verifiche sportive e/o tecniche previste conformemente al programma della gara. Gli organizzatori possono prevedere un regime differente con l'approvazione della CSAI. Delle penalizzazioni finanziarie per ritardo alle verifiche tecniche ante gara, secondo il programma stabilito dall'Organizzatore, possono essere comminate dal Collegio dei Commissari Sportivi.

La partenza è rifiutata a qualsiasi equipaggio che si presenta alle verifiche sportive e/o tecniche al di là dei limiti previsti dal Regolamento Particolare di Gara salvo in caso di forza maggiore debitamente riconosciuto come tale dal Collegio dei Commissari Sportivi.

25.2 - Le verifiche sportive si svolgeranno conformemente alle disposizioni della NS9 e comporteranno il controllo dei documenti menzionati nel Regolamento Particolare di Gara:

- Licenza di concorrente-conduttore;
- Patente di guida;
- Certificato medico;
- Passaporto tecnico nazionale e internazionale (quest' ultimo ove prescritto);
- Scheda di omologazione FIA di Gruppo T (solamente per i veicoli del Gruppo T2);
- Scheda di omologazione CSAI di Gruppo T solo per veicoli Gruppo T2 con omologazione nazionale;
- Certificati di proprietà;
- Autorizzazioni varie, ecc...

25.3 - Solo gli equipaggi che avranno superato le verifiche sportive potranno presentarsi con il proprio veicolo munito delle placche e dei pannelli dei numeri alle verifiche tecniche che saranno esclusivamente di ordine generale:

marca e modello del veicolo, conformità apparente con il gruppo nel quale è stato iscritto, conformità degli elementi di sicurezza, conformità del veicolo con il Codice della Strada.

A seguito delle verifiche tecniche ed in caso di non conformità di un veicolo alla regolamentazione tecnica e/o di sicurezza, i Commissari Sportivi potranno concedere del tempo per consentire la regolarizzazione di detto veicolo.

25.4 - La partenza sarà rifiutata a tutti i veicoli che non saranno conformi alle prescrizioni dei regolamenti di sicurezza della FIA, del presente Regolamento Standard ed a altre disposizioni della CSAI.

25.5 In qualsiasi momento durante il Rallye potranno essere effettuate delle verifiche supplementari concernenti sia i membri dell'equipaggio che la vettura. Il concorrente è responsabile in ogni momento del Rallye della conformità tecnica della sua vettura.

Il fatto di presentare un veicolo al controllo tecnico è considerato come una dichiarazione implicita di conformità.

25.6 - Tocca all'equipaggio, nel caso in cui dei contrassegni di identificazione siano apposti, di curare, sotto la sua sola responsabilità, la loro conservazione fino alla fine del Rallye, la loro mancanza comporterà l'esclusione dalla gara.

La comunicazione dovrà essere fatta ai concorrenti interessati per iscritto.

25.7 - Una verifica completa e dettagliata comprendente lo smontaggio della vettura per i primi classificati della classifica generale e di ogni Gruppo e Categoria, così come di qualsiasi altro eventuale equipaggio, potrà essere effettuata a discrezione assoluta del Collegio dei Commissari Sportivi, i quali agiranno d'ufficio o a seguito di reclamo, o - ancora - su indicazione del Direttore di Gara.

ART. 26 RECLAMI - APPELLI

26.1 Ogni reclamo dovrà essere formulato secondo le prescrizioni del Regolamento Nazionale Sportivo (Art. 171 ÷ 179). Dovrà essere fatto per iscritto e consegnato al Direttore di Gara e/o in sua assenza ad uno dei Commissari Sportivi, accompagnato dall'importo stabilito dalla Norma Supplementare 2 (Annuario CSAI) ed indicato nel Regolamento Particolare di Gara; tale importo non sarà restituito se il reclamo sarà giudicato infondato.

26.2 Se il reclamo comporta lo smontaggio ed il rimontaggio di diverse parti della vettura, il reclamante dovrà inoltre versare una cauzione fissata dal Collegio dei Commissari Sportivi (secondo le tabelle della Norma Supplementare 9 - Annuario CSAI).

26.3 Le spese causate dai lavori e dal trasporto della vettura saranno a carico del reclamante, se il reclamo non è fondato, e a carico del concorrente reclamato nel caso contrario.

26.4 Se il reclamo non è fondato e se le spese causate dal reclamo (verifica, trasporto, etc.) sono superiori alla cauzione, la differenza sarà a carico del reclamante.

In caso contrario, se le spese sono inferiori, la differenza gli sarà restituita.

26.5 I concorrenti potranno appellarsi alle decisioni dei Commissari Sportivi conformemente alle prescrizioni del Regolamento Nazionale Sportivo (Art. 180 ÷ 191).

L'importo relativo alla tassa di appello è quello previsto dalla N.S. 2 (Annuario CSAI) ed indicato nel Regolamento Particolare di Gara.

ART. 27 CLASSIFICHE

Il cronometraggio è sotto la responsabilità del Direttore di Gara.

27.1 Le penalità saranno espresse in ore, minuti e secondi. Vi sarà un'eventuale classifica separata per il Gruppo T4 (Camion) nelle gare in cui è ammessa la partecipazione.

La classifica finale sarà stabilita sommando i tempi realizzati nei Settori Selettivi alle penalità attribuite nei Settori di Trasferimento e ogni altra penalità espressa in tempo.

Colui che avrà ottenuto il totale inferiore sarà proclamato vincitore della classifica generale. Il successivo sarà il secondo e così via.

Le classifiche delle suddivisioni per Gruppo e Classe saranno stabilite nello stesso modo.

27.2 In caso di ex-aequo in tutti i Rallyes Tout Terrain (comprese le Bajas) sarà proclamato vincitore colui che avrà realizzato il miglior tempo durante l'ultimo Settore Selettivo. Se questo non sarà sufficiente a dirimere gli ex-aequo, saranno allora presi in considerazione i tempi dei Settori Selettivi precedenti. Salvo per le Tappe e la Super Speciale, in cui nessun Settore Selettivo sia stato disputato, gli ex-aequo saranno allora risolti seguendo l'ordine dei numeri. Questa regola di spareggio può essere applicata in qualsiasi momento del Rallye Tout Terrain.

27.3 Le classifiche parziali ufficiali di Tappa saranno affisse all'Albo di Gara secondo quanto previsto dal Regolamento Particolare di Gara e fatto salvo quanto previsto dall'articolo 174 del Regolamento Nazionale Sportivo e dall'articolo 27.4 del presente Regolamento. Le classifiche ufficiali del Rallye saranno esposte all'Albo di Gara al più tardi 12 ore dopo l'arrivo del primo veicolo.

27.4 Nei RTT e nei RTT Sprint e nelle Bajas al termine di ogni tappa potrà essere pubblicata una classifica provvisoria (comprensiva obbligatoriamente delle penalità) che servirà a determinare l'ordine di partenza della tappa successiva.

ART. 28 PENALITÀ

Le penalità previste dal Regolamento Particolare di Gara, comprese le penalità forfetarie, saranno riportate in una tabella complementare identica a quella della presente N.S. 22 e del Regolamento Standard.

Ogni non conformità ai testi di queste prescrizioni nei quali le penalità non siano menzionate sarà registrata in un rapporto del Direttore di Gara al Collegio dei Commissari Sportivi che giudicherà l'entità della penalità da attribuire.

ARTICOLO 28 TABELLA RIEPILOGATIVA DELLE PENALITÀ	Art. N°	Sanzioni ASN	Partenza rifiutata	Esclusione dalla gara	Penalità in tempo	Penalità finanziarie	Decisioni Penalità discrezione Commissari Sportivi
Assenza al Briefing	Art. 2.4					€200,00	
Abbandono di un membro dell'equipaggio o ammissione di un terzo a bordo	Art. 7.3			X			
Manovra sleale, scorretta o fraudolenta da parte di un concorrente o di un equipaggio	Art. 7.4	X		X			Fino a X
Veicolo non corrispondente alle caratteristiche di iscrizione	Art. 9.6		X				X
Assenza o cattiva apposizione di un numero di gara o di una targa.	Art. 10.5					10% delle tasse (per constat.)	
Assenza o cattiva apposizione di due numeri di gara o di due targhe	Art. 10.5					20% delle tasse d'iscrizione	
Non apposizione dei nomi dell'equipaggio e della bandiera nazionale su ogni parafango anteriore del veicolo	Art. 10.6					10% delle tasse (per constat.)	
Assenza di braccialetto O tessera, badge, ecc..	Art. 10.7					10% delle tasse	
Frode constatata dei contrassegni di identificazione Come all'equipaggio che l'avrà aiutato o facilitato in questa frode	Art. 10.8	X X		X X			
Ritardo alla partenza della Super Speciale o di Tappa Per minuto di ritardo fino 30 min. di ritardo + di 30 min. di ritardo	Art. 11.6		X	X	+ 1 min.		
Anticipo ai C.O. precedenti lo Start di un Settore Selettivo	Art. 11.7			X			Può arrivare fino a X
Road Book non seguito	Art. 12.1 a)			X			Può arrivare fino a X
Ricognizioni percorso (Art. 12.1 d)	Art. 12.1 f)		X	X			Può arrivare fino a X
Possesso appunti percorso (Art. 12.1 e)	Art. 12.1 f)		X	X			Può arrivare fino a X
Non - rispetto delle regole di circolazione del paese attraversato 1 ^a infrazione 2 ^a infrazione 3 ^a infrazione	Art. 13.1 a) b) c)			X	1 h	€100,00	

ARTICOLO 28 TABELLA RIEPILOGATIVA DELLE PENALITA'	Art. N°	Sanzioni ASN	Partenza rifiutata	Esclusione dalla gara	Penalità in tempo	Penalità finanziarie	Decisioni Penalità discrezione Commissari Sportivi
E' proibito : - trasportare i veicoli - bloccare intenzionalmente il passaggio delle vetture o impedire il sorpasso	Art. 13.3 a) b)			X X			
Cinture di sicurezza non allacciate	Art. 13.4			X			
Assistenze aeree	Art. 14.2 d)			X			Può arrivare fino a X
RTT e RTT Sprint e Bajas Traino/Spinta non da concorrente in gara lungo tutto il percorso	Art. 14.5			X			Può arrivare fino a X
RTT e RTT Sprint e Bajas Traino/Spinta da concorrente ancora in gara nelle Zone di Controllo a) Zona di partenza di Tappa e/o Zona di partenza S.S. b) Zona di C.P. c) Zona di C.O.	Art. 14.5		X	X	5 min 15 min		
Violazione norme Assistenza e/o Refuelling con penalità non specificatamente previste	Art. 14.7			X			Può arrivare fino a X
Assenza o deterioramento di una pubblicità obbligatoria o facoltativa 1° infrazione 2° infrazione	Art. 16.5					10% delle tasse 100 % delle tasse	
Modifiche non autorizzate della tabella di marcia	Art. 17.2			X			
Assenza di un visto o mancata presentazione della tabella di marcia a tutti i controlli	Art. 17.4			X	Forfetaria se prevista dal R.P.G.		Può arrivare fino a X
Perdita tabella di marcia	Art. 17.5				15 min.		
Arrivare in una zona di controllo da una direzione diversa o rientrare nella zona di controllo dopo aver vistato la tabella di marcia 1a infrazione 1° recidiva 2° recidiva	Art. 18.2			X	10 min 1 ora o penalità forfetaria		
Non rispetto delle direttive del Capo Posto a un controllo	Art. 18.5			X			Può arrivare fino a X
Per minuto di ritardo Per minuto di anticipo	Art. 19.9 a) e b)				1 minuto 2 minuti		
Mancanza di cinture di sicurezza o caschi o abbigliamento ignifugo Caschi indossati durante i Settori di Trasferimento	Art. 21.1			X			X
Circolazione in senso inverso nei Settori Selettivi	Art. 21.2			X			Può arrivare fino a X
Sosta superiore a 20 secondi sulla linea di partenza dopo il segnale di partenza	Art. 21.3				+ 2 min.		
Falsa partenza Recidiva	Art. 21.5				+ 1 min. al minimo		+ 1 min. al minimo +sanzioni

ARTICOLO 28 TABELLA RIEPILOGATIVA DELLE PENALITA'	Art. N°	Sanzioni ASN	Partenza rifiutata	Esclusione dalla gara	Penalità in tempo	Penalità finanziarie	Decisioni Penalità discrezione Commissari Sportivi
Arresto fra il cartello giallo e lo Stop	Art. 21.6			X			
Impossibilità per il veicolo di ripartire con i propri mezzi dallo STOP (Art. 14.5)	Art. 21.6				15 minuti		
Mancato arresto allo STOP per far scrivere il tempo	Art. 21.6				1 ora		
Partenza rifiutata al Settore Selettivo nella propria ora e nel proprio ordine	Art. 21.9				15 minuti		
Partenza a spinta o traino all'interno di un Parco Chiuso non in Zona di Controllo	Art. 24.1 b)				1 minuto		
Infrazione al regime di parco chiuso	Art. 24.2			X	10 ore minimo		Può arrivare fino a X
Riparazioni in Parco Chiuso Per ogni minuto pieno impiegato per l'intervento Per ritardo superiore a 30'	Art. 24.3			X	1 minuto		
Veicolo non conforme alle Regole di Sicurezza	Art. 25.4		X				
Responsabilità / assenza dei contrassegni di identificazione	Art. 25.6			X			

ART. 29 PREMI

29.1 Per tutti i RTT potranno essere previsti premi in denaro il cui ammontare totale dovrà essere pari almeno a 5 volte l'importo della tassa di iscrizione sportiva (non comprese spese di trasporto, albergo, ecc....).
Il vincitore riceverà almeno un importo pari a 2 volte la tassa di iscrizione sportiva.

29.2 Per tutte le gare dovranno essere previsti premi d'onore (per ciascun componente dell'equipaggio) almeno per :

- i primi 5 equipaggi della classifica generale;
- i primi 3 equipaggi di ogni Gruppo.
- il primo equipaggio di ogni Classe.
- il primo equipaggio della categoria Diesel e la prima Scuderia classificata

Allegati:

Allegato A1 – A2 – A3 – A4 – A5 – A6 – A7 – A8 (Road Book)
Allegato B (Timing)
Allegato C1 – C2 – C3 (tabella di Marcia)
Allegato D (Segnaletica dei Controlli)

Identici 2005
Identico 2005
Identici 2005
Nuovo Allegato 2006

Allegato E (Addetto alle Relazioni con gli Equipaggi)

Eliminare

ALLEGATO D
Segnaletica dei Controlli

INIZIO ZONA
Pannelli su fondo giallo

CONTROLLO
Pannelli su fondo rosso

FINE ZONA
Pannelli su fondo beige

