



## SETTORE RALLY - NORME GENERALI – 2026

Le modifiche regolamentari 2026 sono indicate con una barra laterale posta a destra del periodo modificato.

### Sommario

<b>PREMESSA: RESPONSABILITA' OGGETTIVA</b> .....	<b>3</b>
<b>ART. A - FATTI VIOLENTI DEI TERZI – SOSTENITORI</b> .....	<b>3</b>
<b>1. DEFINIZIONI</b> .....	<b>3</b>
<b>2. REGOLAMENTO PARTICOLARE DI GARA</b> .....	<b>5</b>
<b>3. VETTURE</b> .....	<b>6</b>
<b>4 CONCORRENTI E CONDUTTORI</b> .....	<b>12</b>
<b>5. CARATTERISTICHE GARE (RALLY E RONDE)</b> .....	<b>13</b>
<b>6 UFFICIALI DI GARA – SICUREZZA</b> .....	<b>16</b>
<b>7 ISCRIZIONI</b> .....	<b>21</b>
<b>7 bis ASSICURAZIONI</b> .....	<b>23</b>
<b>8. EQUIPAGGI</b> .....	<b>24</b>
<b>9. NUOVA PARTENZA DOPO UN RITIRO NELLE GARE CHE SI SVOLGONO IN PIU' GIORNATE</b> .....	<b>24</b>
<b>10. PERCORSO, ROAD-BOOK, TABELLA DI MARCIA E DOCUMENTI STANDARD</b> .....	<b>24</b>
<b>11. TARGHE DEL RALLY E NUMERI DI GARA (PRESCRIZIONI APPLICABILI A TUTTI I Rally NON VALEVOLI PER IL CAMPIONATO ITALIANO Rally)</b> .....	<b>25</b>
<b>12. PUBBLICITÀ</b> .....	<b>27</b>
<b>13. ASSISTENZA</b> .....	<b>27</b>
<b>14. PNEUMATICI</b> .....	<b>31</b>
<b>15. RICOGNIZIONI</b> .....	<b>31</b>
<b>16. TEST VETTURE NON COMPRESI NEI PROGRAMMI DI GARA</b> .....	<b>33</b>
<b>17. VERIFICHE AMMINISTRATIVE E TECNICHE</b> .....	<b>34</b>
<b>18. PARCO PARTENZE - PARTENZA E NUOVA PARTENZA - ORDINE DI PARTENZA</b> .....	<b>35</b>
<b>19. TABELLA DI MARCIA</b> .....	<b>35</b>
<b>20. PROCEDURE PER IL FUNZIONAMENTO DEI CONTROLLI</b> .....	<b>36</b>
<b>21. PROVE SPECIALI</b> .....	<b>39</b>
<b>22. PARCO CHIUSO</b> .....	<b>43</b>

<a href="#">23. PUBBLICAZIONI DEI RISULTATI.....</a>	<a href="#">44</a>
<a href="#">24. EX-AEQUO NELLA CLASSIFICA FINALE DI UN RALLY.....</a>	<a href="#">46</a>
<a href="#">25. RECLAMO:.....</a>	<a href="#">47</a>
<a href="#">26. PREAVVISO DI APPELLO.....</a>	<a href="#">47</a>
<a href="#">27. PREMI.....</a>	<a href="#">47</a>
<a href="#">28. PILOTI PRIORITARI RALLY.....</a>	<a href="#">47</a>
<a href="#">29. INTERRUZIONE DI UN RALLY – PUNTEGGI.....</a>	<a href="#">48</a>
<a href="#">30. CALENDARIO.....</a>	<a href="#">49</a>
<a href="#">APPENDICE I^ - CARTELLI DI SEGNALAZIONE STANDARD.....</a>	<a href="#">51</a>
<a href="#">APPENDICE II^ - ADDETTO ALLE RELAZIONI CON I CONCORRENTI.....</a>	<a href="#">51</a>
<a href="#">APPENDICE III^ - PRELIEVO CARBURANTE.....</a>	<a href="#">52</a>
<a href="#">APPENDICE IV^ - SICUREZZA NEI RALLY.....</a>	<a href="#">52</a>
<a href="#">APPENDICE V^ - PROCEDURE OBBLIGATORIE IN CASO DI INCIDENTE GRAVE IN GARA RELATIVE ALLA COMUNICAZIONE.....</a>	<a href="#">58</a>
<a href="#">FAC SIMILE A: ORDINE DI SERVIZIO - PIANO DI SICUREZZA TIPO.....</a>	<a href="#">59</a>
<a href="#">FAC SIMILE B: ORDINE DI SERVIZIO - PIANO DI SICUREZZA TIPO.....</a>	<a href="#">61</a>
<a href="#">APPENDICE VI^ - REGOLAMENTAZIONE PNEUMATICI.....</a>	<a href="#">63</a>
<a href="#">APPENDICE VII^ - DOCUMENTAZIONE UFFICIALE .....</a>	<a href="#">66</a>
<a href="#">TABELLA DI MARCIA RALLY NAZIONALI B e C – RONDE.....</a>	<a href="#">66</a>
<a href="#">TABELLA DI MARCIA RALLY NAZIONALI A - RALLY INTERNAZIONALI.....</a>	<a href="#">70</a>
<a href="#">ROAD-BOOK / RADAR TIPO.....</a>	<a href="#">71</a>
<a href="#">PROCEDURA DI SICUREZZA IN CASO DI INCIDENTE.....</a>	<a href="#">71</a>
<a href="#">CARTELLI E SIMBOLI.....</a>	<a href="#">73</a>
<a href="#">TABELLA DEI TEMPI E DELLE DISTANZE.....</a>	<a href="#">82</a>
<a href="#">MODULO DI ISCRIZIONE AI RALLY.....</a>	<a href="#">86</a>
<a href="#">RIEPILOGO PENALITÀ A CARICO DEL CONCORRENTE E DEL CONDUTTORE.....</a>	<a href="#">87</a>
<a href="#">CAMPIONATI, TROFEI E COPPE ACI-Sport SETTORE Rally 2026.....</a>	<a href="#">89</a>
<a href="#">PREMESSA - INCENTIVAZIONE GIOVANI.....</a>	<a href="#">89</a>
<a href="#">TITOLI IN PALIO.....</a>	<a href="#">89</a>
<a href="#">B) Conduuttori, Costruttori e Team.....</a>	<a href="#">91</a>
<a href="#">C) Gare.....</a>	<a href="#">91</a>
<a href="#">D) Riconoscimenti per gli organizzatori.....</a>	<a href="#">91</a>
<a href="#">E) Punteggi gara, aggiudicazione Campionati Italiani Rally, Trofei ACI-Sport Rally, Coppe ACI-Sport Rally, Challenge ACI-Sport.....</a>	<a href="#">91</a>
<a href="#">F) Assegnazione e trasferimenti di titolazione variazioni di validità.....</a>	<a href="#">91</a>
<a href="#">APPENDICE VIII^ MODULO DENUNCIA PS.....</a>	<a href="#">93</a>

**PREMESSA: RESPONSABILITA' OGGETTIVA**

Tutti i titolari di licenza sportiva sono obbligati, nello svolgimento dell'attività sportiva automobilistica dei rally, ad attenersi a tutti i principi generali ed etici presenti nel RSN al Capitolo I, nonché a quelli indicati nel regolamento delle Attività sportive dell'ACI e a tutte le disposizioni della presente Norma Generale, degli RDS rally e degli RPG rally.

**ART. A - FATTI VIOLENTI DEI TERZI – SOSTENITORI (Riferimento agli iscritti e gare CIAR,CIRC,CIRT e Finale Nazionale Coppa Italia Rally Acì Sport)**

Chi, nel corso di una manifestazione rally, al fine di recare pregiudizio al risultato sportivo di uno o più concorrenti, collochi pietre, chiodi o altri ostacoli sul percorso di gara ovvero utilizzi finte segnalazioni o eserciti qualsiasi altro sistema di interferenza o di disturbo, compie un fatto violento anche se la condotta è solo tentata e anche se il pregiudizio non si realizza.

L'apposizione di ostacoli sul percorso costituisce, inoltre, grave attentato all'incolumità dei concorrenti.

In ordine alle violazioni relative a illecito sportivo, frode sportiva associate a condotte violente e pericolose contro l'incolumità di altri concorrenti e una o più persone, anche solo tentate, vige per i titolari di licenza sportiva che partecipano ai Rally il principio della "responsabilità oggettiva" di cui all'articolo 223 RSN; pertanto, le predette condotte, registrate durante le manifestazioni rally, potranno essere poste a carico dei titolari di licenza sportiva in tutti i casi in cui siano, direttamente o indirettamente, riconducibili agli stessi, anche se attuate da terzi non titolari di licenza, che però siano comunque relazionabili allo stesso titolare di licenza.

Per l'accertamento delle violazioni avvenute durante lo svolgimento della gara, si dovrà eseguire l'apposita procedura indicata all'articolo 21.16 della presente Norma Generale Rally.

I Commissari Sportivi, al termine del procedimento, qualora siano state acclarate responsabilità ricadenti nel principio di responsabilità oggettiva, a carico di uno o più concorrenti, al termine della procedura prevista, hanno l'obbligo di applicare la sanzione dell'esclusione dalla classifica, con obbligatorio deferimento alla Procura Federale per i successivi provvedimenti; tale decisione sarà adottata ai sensi dell'articolo 215RSN.

Nel caso di accertato pregiudizio mediante azione idonea ad alterare il risultato sportivo dei concorrenti, effettuato secondo quanto indicato al primo comma del presente articolo, il Collegio dei Commissari Sportivi potrà emettere speciale provvedimento previsto nell'ambito dell'articolo 21.16.

Per i procedimenti instaurati nei successivi gradi della giustizia sportiva, nei casi di illecito o frode sportiva attuata attraverso dolosa interferenza su un risultato di un rally con fatti violenti, contestati ai licenziati anche ai sensi della presente norma e dell'art.223 RSN, si applicano le sanzioni indicate al CAPITOLO XIX del RSN ;

Qualora la condotta tenuta dal titolare di licenza a cui è contestato l'addebito anche indiretto, risulti connotata da particolare gravità, la pena applicata potrà essere quella della radiazione prevista al capitolo XIX articolo 227.13.

**1. DEFINIZIONI**

**1.1 Rally**

I Rally sono manifestazioni sportive di regolarità che si svolgono lungo percorsi suddivisi in settori (tratti di percorso, così come definiti nel successivo par. 1.4) in ciascuno dei quali, di norma, sono compresi tratti di regolarità su strade aperte alla circolazione stradale, dove è obbligatorio il rispetto delle norme del Codice Stradale, e prove speciali a velocità libera su tratti chiusi al traffico.

A un rally possono essere abbinate al massimo 2 altre tipologie di gare.

Sono vietate le parate al seguito. E' vietata qualsiasi manifestazione non agonistica che si svolga immediatamente prima e/o immediatamente dopo il rally e sul percorso del rally, avente qualsiasi denominazione (parata, raduno...).

**1.2 Tappa**

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

**1.3 Prove Speciali**

Tratti di percorso obbligatoriamente chiusi al traffico, da percorrersi a velocità cronometrata. I Rally nazionali A, B e C, fermo restando il numero minimo di 6 Prove Speciali complessive, dovranno avere almeno 3 Prove Speciali diverse tra loro. Sono esclusi dalla norma i Rally Sprint e le Ronde.

Nel numero minimo delle Prove Speciali diverse tra loro, non possono essere conteggiate le Super Prove Speciali.

Le prove speciali devono essere percorse in un solo senso di marcia, anche in caso di ripetizione e/o di passaggi parziali. Fanno eccezione le prove speciali svolte in circuiti permanenti e le Super Prove Speciali .

Ogni prova speciale non può essere ripetuta più di tre volte, anche nel caso di passaggi parziali.

Eventuali apprestamenti artificiali sul percorso delle prove speciali che si svolgono sia su strade asfaltate che su strade sterrate come chicane, slow zone, virtual chicane, apprestamenti per impedire il taglio del percorso (antitaglio) dovranno obbligatoriamente essere indicati sul radar al fine di comunicare agli equipaggi la posizione esatta completa di chilometrica. Qualora sia previsto in Prova Speciale l'apprestamento di dispositivi anti taglio e/o di protezione di punti del percorso e/o chicane, l'Organizzatore dovrà preventivamente informare ogni Concorrente mediante comunicato scritto, indicando il posizionamento e la tipologia dei dispositivi utilizzati, oltre a riportare sul road-book la fotografia a colori con le relative dimensioni.

Tra i dispositivi anti taglio sono vietati elementi in materiale ferroso.

Tutti i dispositivi anti taglio e pubblicitari devono essere posizionati fuori dalla sede stradale.

Nel caso di rally moderni e rally storici abbinati, sia che siano entrambe gare valide per un titolo ACI che non titolate, partono per prime le vetture del rally moderno con un intervallo di tempo ritenuto opportuno dal Direttore di Gara.

Fanno eccezione i rally che hanno validità solo per un titolo storico e nessuna validità per il settore moderno, in cui partono per prime le auto storiche.

Al fine di garantire lo svolgimento del Rally storico quando le vetture auto storiche partono in coda alle moderne, nel caso in cui una Prova Speciale debba essere interrotta e venga ripristinata entro un'ora dall'orario teorico di partenza della prima vettura auto storiche, il Direttore di gara deve assicurare il regolare svolgimento della Prova Speciale facendo precedere la prima vettura storica da una vettura di servizio e da una vettura apripista. Tale norma deve essere applicata anche nel caso in cui partano in coda le auto moderne.

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

Per quanto non indicato nel presente articolo fare riferimento all'Art. 106 RSN

#### **1.4 Settori**

Tratti di percorso compresi tra due Controlli Orari (CO) successivi.

Ogni settore, di lunghezza variabile, può comprendere un solo tratto di percorso in trasferimento, senza Prova Speciale, oppure una Prova Speciale e un tratto di percorso residuo in trasferimento.

#### **1.5 Controlli Orari**

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

#### **1.6 Sezioni**

Ogni parte del Rally compresa tra:

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

#### **1.7 Riordino**

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

#### **1.8 Neutralizzazione**

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

#### **1.9 Parco chiuso**

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

#### **1.10 Albo ufficiale di gara**

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

#### **1.11 Ordini di servizio**

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

L'organizzatore deve consegnare a tutti i capi prova responsabili delle prove speciali una copia dell'ordine di servizio completo. Tutti i commissari di percorso collocati nelle prove speciali devono avere in dotazione almeno le pagine relative alle postazioni della propria prova speciale.

#### **1.12 Tabella di marcia**

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

#### **1.13 Concorrente**

È definito Concorrente chi iscrive una vettura ed i suoi relativi conduttori ad una competizione.

Oltre alle persone fisiche, possono essere Concorrenti anche le Scuderie, le Case Costruttrici e le altre Persone Giuridiche; le prime devono essere in possesso della licenza di Concorrente Persona Fisica, le altre della licenza internazionale di Concorrente Persona Giuridica, entrambe in corso di validità.

Con l'iscrizione a una gara ciascun Concorrente dichiara per sé e per i propri Conduttori, mandanti o incaricati, di riconoscere ed accettare le disposizioni della presente Norma Generale, del Regolamento di Settore, del regolamento particolare di gara, del Codice FIA e del RSN, impegnandosi a rispettarle e quindi di rinunciare ad adire altre autorità per la tutela dei propri diritti e interessi, riconoscendo quale unica giurisdizione competente ACI-Sport, salvo il diritto di appello, come previsto dal Codice FIA e dal RSN

Dichiara altresì di ritenere sollevati il Comitato Organizzatore, l'ACI-Sport, l'ente proprietario o gestore delle strade

interessate, tutti gli Automobile Club comunque facenti parte dell'organizzazione, nonché gli Ufficiali di Gara e tutte le persone addette all'organizzazione da ogni responsabilità circa eventuali danni occorsi ad esso Concorrente, suoi Conduuttori, suoi dipendenti o cose, oppure prodotti o causati a terzi o cose da esso Concorrente, suoi Conduuttori e suoi dipendenti.

#### 1.14 Equipaggio

Per ogni vettura deve essere iscritto un equipaggio formato da due persone, considerate entrambe Conduuttori. I due Conduuttori, designati dal Concorrente nel modulo d'iscrizione rispettivamente come Primo e Secondo Conduuttore, possono alternarsi alla guida della vettura, e devono essere in possesso della licenza di Conduuttore richiesta per la partecipazione al Rally, nonché della patente di guida, entrambe in corso di validità.

Un conduuttore non può prendere parte a più gare se queste non sono distanziate fra di loro almeno 24 ore effettive (calcolate dall'ora di termine di una competizione all'ora di inizio delle verifiche della successiva).

#### 1.15) Inizio e termine del Rally

**Ogni Rally inizia il giorno delle verifiche sportive o delle ricognizioni (In base a quale sia il primo avvenimento). La parte competitiva del Rally inizia con il controllo orario CO0 (CO zero).**

Ogni Rally termina alla scadenza dell'avvenimento più tardivo dei seguenti:

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

**Durante lo Shakedown non può essere utilizzato un parco assistenza diverso da quello previsto per la gara.**

#### 1.16) Partenti e partiti

Sono "partenti" i conduuttori che, superate le operazioni di verifica ante gara, vengono compresi nell'elenco dei verificati e quindi ammessi alla partenza.

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

#### 1.17 NORME DI CIRCOLAZIONE

##### 1. 17.1 Rispetto del Codice della Strada

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

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

**prima infrazione:** ammenda da euro 259 a euro 2.583

**seconda infrazione:** 5 minuti di penalità

**terza infrazione:** esclusione dalla gara applicata dai Commissari Sportivi.

Nei settori di trasferimento è assolutamente vietato procedere zigzagando al fine di scaldare gli pneumatici. Ogni infrazione a tale norma rilevata dai Giudici di Merito verrà segnalata al Collegio dei Commissari Sportivi.

##### 17.2 Auto da competizione. Ruote e pneumatici

Su un tratto stradale pubblico e all'inizio di una prova speciale, un'auto da competizione può essere condotta solo su quattro ruote e pneumatici a rotazione libera. Qualsiasi vettura non conforme al presente articolo sarà considerata ritirata. Un'ulteriore penalità potrà essere imposta dai Commissari Sportivi

##### 1. 17.3 Divieto di rimorchiare, trasportare, spingere le vetture durante la gara

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

##### 1. 17.4 Comportamenti ostruzionistici o antisportivi (divieto)

È vietato agli equipaggi, sotto pena di una sanzione inflitta secondo le disposizioni di ACI-Sport, bloccare intenzionalmente il passaggio delle vetture partecipanti o impedirne il sorpasso; comportarsi in modo antisportivo.

## 2. REGOLAMENTO PARTICOLARE DI GARA

Il regolamento particolare di gara (RPG) deve essere redatto utilizzando il regolamento particolare tipo predisposto dalla FIA (gare valevoli o candidate FIA) e dall' ACI Sport (tutte le altre gare), utilizzando i testi pubblicati sul sito dell'ACI-Sport. Il regolamento particolare di gara da approvare, completato in ogni sua parte con allegate la tabella delle distanze e dei tempi e la planimetria del percorso, dovrà essere inviata ad ACI Sport con il seguente anticipo rispetto alla data di effettuazione della gara stessa:

- 70 giorni per le gare valevoli per i Campionati Internazionali;
- 60 giorni per tutte le altre gare.

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

I Regolamenti dei Trofei di Marca o di altre Serie Ufficiali, dovranno essere presentati alla Segreteria della Commissione Rally entro e non oltre il 13 febbraio 2026.

Per organizzare una Serie Ufficiale di gare occorre essere titolari di licenza di Promoter e presentare il relativo regolamento, prima dell'inizio della Serie, alla Commissione Rally per l'esame e l'approvazione.

Una volta approvato il regolamento del Trofeo di Marca o della Serie, verrà pubblicato il relativo calendario sul sito ufficiale AcI Sport.

Gli Organizzatori che risulteranno fare parte di una serie non autorizzata, in quanto non conforme alla regolamentazione, verranno deferiti alla Giustizia Sportiva.

### 2.1 Modifiche al regolamento particolare di gara

Le disposizioni del regolamento particolare possono essere modificate soltanto in conformità al RSN.

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

### 2.2 Condizioni per la pubblicazione.

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

- nel Codice Sportivo Internazionale e nel RSN
- nei regolamenti specifici del campionato di riferimento;
- in ogni ulteriore regolamentazione o interpretazione pubblicata ufficialmente da ACI-Sport .

#### 2.2.1 Comunicati dell'Organizzatore

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

I comunicati, emessi prima dell'inizio delle verifiche ante gara, non devono essere sottoposti all'approvazione di ACI-Sport .

I comunicati emessi dopo l'inizio delle verifiche ante gara devono essere preventivamente approvati dal Collegio dei Commissari Sportivi.

I comunicati devono essere datati, devono avere una numerazione progressiva differente ed essere stampati su carta di colore diverso, dalle circolari informative; devono essere pubblicati sull'Albo Ufficiale di gara e comunicati ai Concorrenti o ad uno dei due membri dell'equipaggio.

Al momento della presa conoscenza di un comunicato, i concorrenti, o i membri dell'equipaggio, devono rilasciarne ricevuta tramite firma, salvo che ciò non sia materialmente possibile durante lo svolgimento del Rally.

### 2.3 Applicazione e interpretazione dei regolamenti

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

**2.3.2** Ogni reclamo presentato da un concorrente dovrà essere sottoposto ai Commissari Sportivi per la decisione, conformemente alle disposizioni della **RSN**.

I Commissari Sportivi sono i soli abilitati a prendere una decisione nei casi non previsti dall'RPG e dalla regolamentazione generale, previo studio del caso, conformemente alle disposizioni della RSN.

**2.3.3** In tutte le gare con validità FIA o candidate FIA, la lingua ufficiale dovrà essere Inglese o Francese.

**In caso di controversia sull'interpretazione dei regolamenti, il solo testo inglese farà fede.**

**2.3.4** Il primo conduttore, qualora il concorrente non sia a bordo della vettura durante il Rally, ne assume la responsabilità fatto salvo quanto previsto nel RSN in materia di reclami e di appelli.

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

### **3. VETTURE**

#### **3.1 Vetture ammesse**

Sono ammesse ai Rally le seguenti tipologie di vetture con omologazione dal 2001 in poi: WRC, R, Step2 Nazionale, N5 Nazionale, Super 2000, Super 1600, Kit Car, R1T Nazionale 4x4, AS, NS, RS, RS Plus, Rally 5 Nazionale, Rally 6 Nazionale e Ibride, R1 Nazionale.

Per la suddivisione in Gruppi si rimanda al successivo Art. 3.7.

Ogni vettura deve essere conforme al regolamento tecnico e di sicurezza del Gruppo indicato sul proprio passaporto tecnico.

Sono ammesse ai Rally le vetture con omologazione dal 2001 in poi, le vetture dei gruppi RC1N, RC2N, RGT, RC3N, RC4N, RC5N e RC6N.

#### **3.2 Documenti**

Per essere ammesse alle gare, tutte le vetture devono essere immatricolate e possedere una carta di circolazione; non sono ammesse vetture con targa “prova”.

Limitatamente alle vetture iscritte da Concorrenti titolari di licenza sportiva ACI, è obbligatorio che queste possiedano un passaporto tecnico rilasciato da ACI in corso di validità.

Tranne che nelle gare valevoli per il Campionato Mondiale Rally, per le vetture Super 1600 possono utilizzare “errata” scaduti.

#### **3.3 Proroga di omologazione**

Salvo diversa indicazione sulla Fiche di omologazione che escluda determinate evoluzioni, le vetture omologate nei Gruppi A, N, R e RGT sono autorizzate per un ulteriore periodo di otto anni dopo la scadenza della loro omologazione a partecipare a tutte le gare tranne quelle valevoli per Campionato Mondiale Rally alle condizioni indicate dall'Art. 2.7.1.c del FIA International Sporting Code. L'elenco delle vetture che godono di questa possibilità è riportato sul sito FIA nella sezione Sport/Homologations/Car homologations/Generals/List of automobiles permitted in rallies during a further period of 8 years.

#### **3.4 Flangiatura vetture turbo**

In tutte le gare nazionali le vetture delle classi N4 e R4 possono usufruire dell'allargamento della flangia del turbo a 36 mm.

#### **3.5 Paraspruzzi**

Nelle gare su fondo sterrato è obbligatorio il montaggio di linguette paraspruzzi su tutte le ruote conformi all'Art. 252-7.7 Allegato J.

#### **3.6 Prescrizioni aggiuntive di sicurezza**

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

- una lampada a luce bianca e rossa intermittente
- due taglia cinture posizionati in modo da risultare facilmente accessibili al pilota ed al copilota seduti nei loro sedili e con le cinture di sicurezza allacciate
- un impianto di estinzione vano motore/abitacolo omologato FIA conforme all'Art. 253-7.2 dell'Allegato J (vedere Liste Tecniche 16 o 52 a seconda della tipologia di vettura, Art. 253-7.1), che deve restare armato in tutte le fasi della manifestazione che prevedono la presenza dell'equipaggio a bordo, azionabile manualmente sia dal pilota che dal copilota normalmente seduti in assetto di gara, con le cinture di sicurezza allacciate
- due estintori manuali conformi agli Art. da 253-7.3.2 a 253-7.3.5 dell'Allegato J oppure omologati secondo lo standard FIA 8865-2015

**3.7 Suddivisione in Gruppi**

3.7.1 Gare non titolate FIA

Nelle gare non titolate FIA le vetture sono accorpate secondo la seguente suddivisione:

Gruppo	Vetture ammesse	Riferimento normativo
<b>RC1N</b>	WRC 1.6T e 2.0T	<p>- WRC conformi Art. 255A Allegato J 2021 condotte da un pilota che ha ottenuto l'autorizzazione della FIA</p> <p>- WRC omologate prima del 31.12.2013 conformi all'estensione dell'omologazione 100/01 KSR e sua estensione WR, e all'Art. 255A dell'Allegato J 2013 con passaporto FIA rilasciato entro il 31/12/2016</p> <p>- WRC omologate dal 01.01.2014 conformi all'estensione dell'omologazione 200/01 WRC e all'Art. 255A dell'Allegato J 2016 con passaporto FIA rilasciato entro il 31/12/2016</p> <p>- WRC omologate dal 01.01.2015 conformi all'estensione dell'omologazione 300/01 WRC e all'Art. 255A dell'Allegato J 2016 con passaporto FIA rilasciato entro il 31/12/2016</p>
<b>RC2 N</b>	Rally 2	Art. 261 Allegato J
	Rally 2 Kit	*****
	R4 Kit	Art. 260E Allegato J
	N4 (NS >2000)	Art. 2 Appendice 7 al RSN
	S2000 (AS/Super 2000)	Vetture Super 2000 atm. e 1.6 turbo con restrittore da 28 mm, Art. 254A Allegato J 2013
	R4	Art. 260 Allegato J 2018
	K11 (AS/Kit 1601÷2000)	Art. 2 Appendice 7 al RSN
	A8 (AS >2000)	Art. 2 Appendice 7 al RSN
	N5 Nazionale	Regolamento N5 Nazionale
	Step2 Nazionale	Regolamento Step2 Nazionale
<b>RGT</b>	RGT	Art. 256 Allegato J 2019
<b>RC3 N</b>	Rally 3	Art. 260 Allegato J
	S1600 (AS/Super 1600)	Art. 2 Appendice 7 al RSN
	R1T Nazionale 4x4	Regolamento R1T Nazionale 4x4
<b>RC4 N</b>	Rally 4 omologate dal 01/01/2020	Art. 260 Allegato J
	Rally 4/R2 ex R2B omologate ante 31/12/2018	Art. 260 Allegato J 2018 del 05/12/2019
	R3 ex R3C omologate ante 31/12/2019 ex R3T omologate ante 31/12/2019	Art. 260 Allegato J 2019 del 05/12/2019 per ex R3C Art. 260D Allegato J 2019 del 05/12/2019 per ex R3T
	A7 (AS 1601÷2000)	Art. 2 Appendice 7 al RSN
	RS 1.6 TB Plus	Regolamento RS-RS Plus
	R3D	Art. 260D Allegato J 2019 del 06/12/2018
	A6 (AS 1401÷1600)	Art. 2 Appendice 7 al RSN
	K10 (AS/Kit 1401÷1600)	Art. 2 Appendice 7 al RSN
	RS 1.6 TB	Regolamento RS-RS Plus
	RS 1.4 TB Plus	Regolamento RS-RS Plus
	RS 2.0 Plus/RS-S 2.0 Plus	Regolamento RS-RS Plus

<b>RC5 N</b>	Rally 5	Art. 260 Allegato J
	Rally 5/R1 ex R1A-R1B omologate ante 31/12/2018	Art. 260 Allegato J 2018 del 05/12/2019
	Rally 5 Nazionale	Regolamento Rally 5 Nazionale e Ibride
	Rally 5 Ibride	Regolamento Rally 5 Nazionale e Ibride
	N2 (NS 1401÷1600)	Art. 2 Appendice 7 al RSN
	N3 (NS 1601÷2000)	Art. 2 Appendice 7 al RSN
	A5 (AS e AS/Kit 1401÷1600)	Art. 2 Appendice 7 al RSN
	RS 1.6	Regolamento RS-RS Plus
	RS 1.4 Plus	Regolamento RS-RS Plus
	RS 1.0 TB	Regolamento RS-RS Plus
	RS 2.0	Regolamento RS-RS Plus
	RS 1.4 TB	Regolamento RS-RS Plus
	RSD 2.0 Plus	Regolamento RS-RS Plus
	RS 1.6 Plus	Regolamento RS-RS Plus
	RS 1.0 TB Plus	Regolamento RS-RS Plus
RSD 2.0	Regolamento RS-RS Plus	
<b>RC6 N</b>	N0 (NS fino a 1150)	Art. 2 Appendice 7 al RSN
	N1 (NS 1151÷1400)	Art. 2 Appendice 7 al RSN
	A0 (AS e AS/Kit fino a 1150)	Art. 2 Appendice 7 al RSN
	RS 1.15	Regolamento RS-RS Plus
	RS 1.4	Regolamento RS-RS Plus
	RSD 1.5	Regolamento RS-RS Plus
	RS 1.6 TBH	Regolamento RS-RS Plus
	RS 1.15 Plus	Regolamento RS-RS Plus
	Rally 6 Nazionale	Regolamento Rally 6 Nazionale

Per la suddivisione delle eventuali vetture storiche appartenenti al Periodo K si rimanda al RdS Autostoriche.

#### NOTA

Limitatamente alle vetture con passaporto tecnico AS e NS: ai fini dell'assegnazione delle vetture alle classi indicate in tabella, la cilindrata nominale delle vetture turbo deve essere moltiplicata per il coefficiente 1,7 salvo nei casi seguenti:

- le vetture turbo a benzina con cilindrata geometrica fino a 1600 cm<sup>3</sup> devono essere convenzionalmente considerate vetture di 2000 cm<sup>3</sup>
- le vetture turbo a gasolio con cilindrata geometrica fino a 2000 cm<sup>3</sup>. devono essere convenzionalmente considerate come appartenenti alla classe corrispondente alla loro cilindrata geometrica. Non sono ammesse vetture turbo diesel di cilindrata superiore a 2000 cm<sup>3</sup>.

#### 3.7.2 Gare titolate FIA

Nelle gare titolate FIA si applica la suddivisione prevista dalla FIA

CLASSES	GROUPES / GROUPS
	Groupe Rally2 Group Rally2
	- Voitures du Groupe Rally2 conformes à l'Annexe J 2026, Art. 261 - Group Rally2 cars conforming to the 2026 Appendix J, Art. 261
RC2	Groupe Rally2 Kit (VR4K) Group Rally2 Kit (VR4K)
	- Voitures équipées du Kit R4 conformes à l'Art. 260E de l'Annexe J 2026 - Cars fitted with R4 Kit conforming to the 2026 Appendix J, Art. 260E
	Groupe NR4 de plus de 2000 cm <sup>3</sup> Group NR4 over 2000cc
	- Voitures du Groupe N conformes à l'Art. 254 de l'Annexe J 2019 - Group N cars conforming to the 2019 Appendix J, Art. 254
RGT	Voitures RGT RGT cars
	- Voitures du Groupe RGT conformes à l'Art. 256 de l'Annexe J 2019 - Group RGT cars conforming to the 2019 Appendix J, Art. 256 - Group RGT cars conforming to the 2026 Appendix J, Art. 256
RC3	Rally3 (atmo entre 1390 et 2000 cm <sup>3</sup> et turbo entre 927 et 1620 cm <sup>3</sup> )
	- Voitures du Groupe Rally3 homologuées à partir du 01/01/2021 et conformes à l'Art. 260 de l'Annexe J 2026
	Rally3 (atmo over 1390cc and up to 2000 cc and turbo over 927cc and up to 1620cc)
	- Group Rally3 cars homologated from 01/01/2021 and conforming to the 2026 Appendix J, Art. 260

## RALLY – NG 2026

RC4	Rally4 (atmo entre 1390 cm <sup>3</sup> et 2000 cm <sup>3</sup> et turbo entre 927 cm <sup>3</sup> et 1333 cm <sup>3</sup> ) Rally4 (atmo over 1390cc and up to 2000cc and turbo over 927cc and up to 1333cc)	- Voitures du Groupe Rally4 homologuées à partir du 01/01/2019 et conformes à l'Art. 260 de l'Annexe J 2026 - Voitures du Groupe R2 homologuées avant le 31/12/2018 et conformes à l'Art. 260 de l'Annexe J 2018 - Group Rally4 cars homologated from 01/01/2019 and conforming to the 2026 Appendix J, Art. 260
	R3 (atmo entre 1600 cm <sup>3</sup> et 2000 cm <sup>3</sup> et turbo entre 1067 cm <sup>3</sup> et 1333 cm <sup>3</sup> ) R3 (atmo / over 1600cc and up to 2000cc and turbo over 1067cc and up to 1333cc)	- Group R2 cars homologated before 31/12/2018 and conforming to the 2018 Appendix J, Art. 260 - Voitures du Groupe R homologuées avant le 31/12/2019 et conformes à l'Art. 260 de l'Annexe J 2019 - Group R cars homologated before 31/12/2019 and conforming to the 2019 Appendix J, Art. 260
	R3 (turbo jusqu'à 1620 cm <sup>3</sup> / nominal) R3 (turbo / up to 1620cc / nominal)	- Voitures du Groupe R homologuées avant le 31/12/2019 et conformes à l'Art. 260D de l'Annexe J 2019 - Group R cars homologated before 31/12/2019 and conforming to the 2019 Appendix J, Art. 260D
RC5	Rally5 (atmo jusqu'à 1600 cm <sup>3</sup> et turbo jusqu'à 1333 cm <sup>3</sup> ) Rally5 (atmo up to 1600cc and turbo up to 1333cc)	- Voitures du Groupe Rally5 homologuées à partir du 01/01/2019 et conformes à l'Art. 260 de l'Annexe J 2026 - Group Rally5 cars homologated from 01/01/2019 and conforming to the 2026 Appendix J, Art. 260
	Rally5-Kit (atmo ou turbo jusqu'à 1600 cm <sup>3</sup> ) Rally5-Kit (atmo or turbo up to 1600cc)	- Voitures du Groupe Rally5-Kit homologuées à partir du 01/01/2024 et conformes à l'Art. 260B de l'Annexe J 2026 - Group Rally5-Kit cars homologated from 01/01/2024 and conforming to the 2026 Appendix J, Art. 260B
	Rally5 (atmo jusqu'à 1600 cm <sup>3</sup> et turbo jusqu'à 1067 cm <sup>3</sup> ) Rally5 (atmo up to 1600cc and turbo up to 1067cc)	- Voitures du Groupe R1 homologuées avant le 31/12/2018 et conformes à l'Art. 260 de l'Annexe J 2018 - Group R1 cars homologated before 31/12/2018 and conforming to the 2018 Appendix J, Art. 260
RC6	Rally6 (turbo jusqu'à 1620 cm <sup>3</sup> / atmo jusqu'à 2000 cm <sup>3</sup> ) Rally6 (turbo up to 1620cc / atmo up to 2000cc)	- Voitures du Groupe Rally6 homologuées à partir du 01/01/2026 (réglementation en cours d'élaboration) - Group Rally6 cars homologated from 01/01/2026 (regulations currently being developed)
	NAT	- Voitures homologuées par une ASN, conformes à l'Art. 253 de l'Annexe J 2026 et approuvées par la FIA après soumission du formulaire d'acceptation de voiture nationale/régionale - Cars homologated by an ASN, complying with 2026 Appendix J, Art. 2026 and approved by the FIA after submission of the national/regional car acceptance form.

### 3.8 Partecipazione delle vetture alle gare

Alle varie tipologie di gare possono partecipare le vetture ammesse ai Rally di seguito indicate:

VETTURE	TIPOLOGIA RALLY						RALLY SPRINT	RONDE
	NAZIONALI A	NAZIONALI B ASFALTO	NAZIONALI B TERRA	NAZIONALI C	INTERNAZ. NON TITOLATI	NAZION. NON TITOLATI		
WRC/Rally1 (oltre 2000)	no	si (e)	no	no (e)	no (e)	no	si	si
SUPER 2000 (2.0 atmosferico/ 1.6 turbo)	si (e)	si (e)	si (e)	si (e)	si (e)	si (e)	si	si (e)
A8 (oltre 2000)	no	si	no	si	si	si	si	si

VETTURE	TIPOLOGIA RALLY						RALLY SPRINT	RONDE
	NAZIONALI A	NAZIONALI B ASFALTO	NAZIONALI B TERRA	NAZIONALI C	INTERNAZ. NON TITOLATI	NAZION. NON TITOLATI		
<b>SUPER 1600</b>	si (a)	si (a)	si (a)	si (a)	si (a)	si (a)	si (a)	si (a)
<b>GRUPPI RC2N, RC3N, RC4N, RC5N, RC6N</b>	si (i-b-c-k)	si (i-b-c-k)	si (i-b-c-k)	si (i-b-c-k)	si (i-b-c-k-n )	si (i-b-c-k)	si (m)	si (i-b-c- k)
<b>GRUPPO RGT</b>	si	si	si	si	si	si	si	si
<b>R4 Kit</b>	si	si	si	si	si	si	no	si
<b>Step2 NAZ N5 NAZ.</b>	si	si	si	si	si	si	si	si
<b>R1T Naz. 4X4</b>	si	si	si	si	si	si	si	si
<b>VARIANTI KIT CAR K11 (fino 2000)</b>	no	si	no	si	si	si	si	si
<b>RACING START</b>	si (l)	si (l)	si (l)	si (l)	si (l)	si (l)	si (l)	si (l)
<b>RACING START PLUS</b>	si (l)	si (l)	si (l)	si (l)	si (l)	si (l)	si (l)	si (l)

- (a) Le classifiche delle vetture Super 1600 devono essere distinte da quelle delle vetture della classe A6/K10.  
(b) Nelle gare titolate FIA le vetture varianti kit della classe 1600 sono ammesse a condizione di essere conformi all'art. 255 - 6,2 "Peso" dell'Allegato J.  
(c) Le vetture Turbo Diesel sono ammesse a condizione di avere una cilindrata geometrica non superiore a 2000 cc.  
(d) Le vetture Super 2000 con motore 1.6 Turbo dovranno avere un restrittore di 28 mm.  
e) **Le vetture WRC/Rally 1 di ogni tipologia, quando ammesse, non acquisiscono punteggio, a eccezione dei**

**campionati a loro dedicati.**

f) Nelle gare titolate FIA le vetture Super 2000 conformi all'articolo 255, possono utilizzare "errata scadute" senza nessuna penalità.

g) Nelle gare titolate FIA le vetture Super 2000, Rally2/R5, Super 1600, RGT, sono obbligate ad avere un passaporto tecnico FIA.

h) In tutte le gare nazionali le vetture della classe N/4 potranno usufruire dell'allargamento della flangia del turbo da 33 mm a 36 mm.

i) In tutte le gare nazionali le vetture della classe R4 potranno usufruire dell'allargamento della flangia del turbo a 36 mm.

l) Le vetture, Racing Start, Racing Start Plus e tutte le omologazioni nazionali non sono ammesse nelle gare Titolate FIA.

**m) Nei Rally Sprint non saranno ammesse le vetture delle classi R4Kit.**

n) In tutti i Rally Internazionali non titolati FIA, sono ammesse anche le vetture con Omologazione Nazionale.

**3.9 Prescrizioni di sicurezza per le vetture**

È autorizzato il montaggio di protezioni inferiori come previsto dall'art. 254 6.7.1 dell'Allegato J.

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

**3.9.1**

È obbligatorio il montaggio di un sistema di estinzione vano motore/abitacolo che dovrà restare armato per tutta la durata del rally, relativamente alle fasi che prevedono la presenza dell'equipaggio a bordo.

I conduttori normalmente seduti in assetto di gara, con le cinture di sicurezza allacciate, devono essere in grado di azionare manualmente il sistema di estinzione.

In tutte le gare nazionali ed internazionali svolgentesi sul territorio italiano, ogni vettura deve essere equipaggiata con due estintori conformi agli Articoli da 253.7.3.2 a 253.7.3.5 che seguono, o conformi allo standard FIA 8865-2015 (Gli articoli da 253.7.3.2 a 253.7.3.5 che seguono in quest'ultimo caso non si applicano).

L'installazione del secondo estintore brandeggiabile deve seguire le prescrizioni dell'art 253.7.3.6. Il secondo estintore deve essere installato nell'abitacolo o nel compartimento bagagli.

Almeno uno dei due estintori brandeggiabili deve essere compatibile con i requisiti per l'alta tensione (vedi articolo 253.18.23 di seguito riportato)

253.7.3.2 Prodotti estinguenti autorizzati:

AFFF, 4F Universal, FX G-TEC, Viro3, polvere o qualunque altro prodotto omologato dalla FIA

253.7.3.3 Quantità minima di prodotto estinguente:

- AFFF 2,4 litri
- 4F Universal 2,4 litri
- FX G-TEC 2,0 kg
- Viro3 2,0 kg
- Novec 1230 2,0 kg
- Polvere 2,0 kg

253.7.3.4 Tutti gli estintori devono essere pressurizzati, in funzione del loro

contenuto, come segue:

- AFFF secondo le istruzioni del produttore
- 4F Universal secondo le istruzioni del produttore
- FX G-TEC e Viro3 secondo le istruzioni del produttore
- Zero 360 secondo le istruzioni del produttore
- Polvere 8 bar minimo, 13,5 bar massimo

Inoltre, nel caso dell'AFFF e del 4F Universal, gli estintori devono essere equipaggiati di un sistema che permetta la verifica della pressione del contenuto.

## RALLY – NG 2026

253.7.3.5 Le seguenti informazioni devono essere riportate visibilmente su ciascun

estintore:

- Capacità
- Tipo di prodotto estinguente.
- Peso o volume del prodotto estinguente
- Data di verifica dell'estintore che non deve essere più di due anni

dalla data di riempimento o di quella dell'ultima verifica o della data di validità limite corrispondente

253.7.3.6 Ciascuna bombola dell'estintore deve essere protetta in modo adeguato. I

suoi fissaggi devono essere in grado di resistere a una decelerazione di 25g. Inoltre, solo delle chiusure metalliche a sgancio rapido (almeno 2) con cinghie metalliche sono accettate.

Sono richieste delle fascette che impediscano spostamenti trasversali della bombola.

253.7.3.7 Gli estintori devono essere facilmente accessibili al pilota e al copilota.

Gli estintori per l'alta tensione possono essere o di tipo ABC o avere un prodotto estinguente tale da non creare una atmosfera conduttiva ed in conformità alla lista seguente:

- Novec 1230
- FX G-TEC FE36

In caso di incendio i conduttori dovranno fornire uno degli estintori manuali per contribuire a spegnere l'incendio. Tale estintore dovrà essere sostituito il prima possibile, al successivo parco assistenza o parco chiuso.

**3.9.2** Una lampada a luce bianca e rossa intermittente.

**3.9.3** Centine di sicurezza (roll-bar) conformi alle prescrizioni dell'Allegato J.

**3.9.4** Cinture di sicurezza conformi alle prescrizioni dell'Allegato J; in prova speciale devono essere obbligatoriamente allacciate cinture di tale tipo; ai Conduuttori che si presentassero alla partenza di una PS con le cinture non allacciate, la partenza non deve essere data prima che gli stessi abbiano provveduto ad allacciarle.

**3.9.5** Interruttore generale della corrente.

**3.9.6** Sedili di tipo omologato (vedere normativa FIA)

**3.9.7** Protezione del roll-bar (armatura di sicurezza). Nei punti in cui il corpo o il casco dei conduttori possono venire a contatto con il roll-bar, deve essere utilizzato un rivestimento protettivo omologato dalla FIA, così come prescritto dall'art. 253.8.4 dell'Allegato J.

**3.9.8** Due taglia cinture devono essere in permanenza a bordo. Devono essere facilmente accessibili al pilota ed al copilota seduti nei loro sedili e con le cinture allacciate.

### **3.10 Altre prescrizioni per le vetture**

**3.10.1** Nei rally su fondo sterrato è obbligatorio il montaggio delle linguette paraspruzzi su tutte le ruote conformi alle caratteristiche previste dall'art. 252.7.7 Allegato J.

## **4 CONCORRENTI E CONDUTTORI**

**4.1** Possono partecipare ai Rally e Ronde in qualità di concorrenti e conduttori, i titolari delle licenze di seguito indicate:

RALLY	ISCRIZIONE A CALENDARIO	LICENZE AMMESSE
Internazionali	Internazionale - Nazionale	INT C Circuit/Road (a ) INT D Circuit/Road (b) NAZ C Circuit/Road (a-c) <u>NAZ D Circuit/Road /b-c</u>
Nazionali e Ronde	Nazionale	INT C Circuit/Road (a ) INT D Circuit/Road (b)

RALLY

ISCRIZIONE A  
CALENDARIO

LICENZE AMMESSE

NAZ C Circuit/Road (a)  
NAZ D Circuit/Road (b)

(a) Le Licenze NAZ C Circuit/Road e INT C Circuit/Road consentono di partecipare con vetture dei Gruppi RCN1 – RCN2 – RGT – RCN3 – RCN4 – RCN5 – RCN6.

(b) Le Licenze NAZ D Circuit/Road e INT D Circuit/Road consentono partecipare con vetture dei Gruppi RCN3 - RCN4 – RCN5 – RCN6.

(c) A condizione che si tratti di un rally Internazionale senza validità per titoli FIA o Serie Internazionali.

Ove previsto dal RPG della manifestazione sono ammesse le licenze nazionali, nel rispetto del presente articolo. |

**4.2** Per condurre le seguenti vetture occorre almeno la licenza INT C Circuit/Road o NAZ C Circuit/Road (solo per le gare nazionali)

- A8
- R4
- N4

**4.3** Per condurre le seguenti vetture è necessario avere superato un test di abilitazione:

- WRC
- Super 2000
- R4 Kit
- Step2 Naz./ N5
- Rally2/R5.
- K11
- RGT
- Gruppo RC3N (Rally3 – Super 1600 – R1T Naz. 4x4). Per tale gruppo chi possiede licenza Naz/Int. C Circuit/Road non è tenuto a superare il test di abilitazione. Chi ha la licenza D Circuit/Road è tenuto a superare il test di abilitazione.

Il test potrà essere effettuato presso la Scuola Federale, oppure in località differenti, più vicine alla residenza dei richiedenti, per tramite della Scuola Federale.

- WRC/Rally1, ove ammesse. I Piloti dovranno sottoporsi a un apposito test presso la Scuola Federale.

**4.3.1** I Conduuttori che hanno già avuto almeno una classificazione (figurare nella classifica finale) con vetture RGT in gare svolte sul territorio nazionale limitatamente ai 5 anni antecedenti quello corrente, purché prima del 1° gennaio 2019 (anno in cui è entrata in vigore la norma), potranno ottenere l'abilitazione anche senza l'effettuazione del test. Non verranno presi in considerazione al fine del rilascio dell'abilitazione, risultati ottenuti dopo il 1° gennaio 2019.

Nella procedura di richiesta, da presentare all'Ufficio Licenze ACI-Sport e alla Scuola Federale ACI, ogni interessato dovrà, unitamente alla documentazione comprovante l'avvenuto utilizzo delle vetture in questione, produrre un'autocertificazione nella quale dichiarerà di essere stato effettivamente alla guida della vettura (1°Conduuttore), distinguendo così la sua funzione da quella del navigatore (2°Conduuttore).

Saranno inoltre esonerati dal dovere superare il test di abilitazione i Conduuttori inseriti, nell'anno agonistico in corso, negli elenchi dei Piloti Prioritari Rally FIA e ACI-Sport .

L' ACI-Sport , con valutazione discrezionale, potrà concedere il rilascio dell'abilitazione a Conduuttori che, pur non avendo i requisiti richiesti, possono dimostrare un rilevante curriculum sportivo.

**4.3.2** Il navigatore (2° Conduuttore) delle vetture in argomento senza i requisiti richiesti, è esonerato dall'obbligo della abilitazione rilasciando, in ogni gara alla quale parteciperà, una "dichiarazione di verità" con la quale si impegna a non condurre la vettura in ogni fase della competizione (Prove Speciali e trasferimenti)

**4.3.3** Chi ha la licenza Int/Naz. D Circuit/Road e ha già partecipato a rally con vetture del gruppo RC3N o vetture equivalenti viene abilitato d'ufficio inviando via mail alla Scuola Federale una autocertificazione dei risultati ottenuti e le relative classifiche.

**4.4** La partecipazione dei conduuttori (1° e 2° conduuttore) è in ogni caso subordinata alle prescrizioni del Codice della Strada che sono comunque preminenti rispetto alla abilitazione sportiva.

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

**4.6** Per i Conduuttori neopatentati occorre fare riferimento al nuovo Codice della Strada.

**5. CARATTERISTICHE GARE (RALLY E RONDE) Nota. Nella dicitura Rally è compresa la tipologia Ronde.**

**5.1 Rally**

### 5.1.1 Velocità media

La velocità media dei settori è lasciata alla discrezione degli Organizzatori, ma deve sempre essere conforme alla normativa di legge (meno di 50 Km/h). La velocità media del settore deve essere specificata nel road-book. La velocità media delle Prove Speciali deve essere conforme alle prescrizioni dell'art. 9 del Codice della Strada.

In tutti i Rally la velocità media delle Prove Speciali non deve essere mai superiore a 100 Km/h. Gli organizzatori non potranno utilizzare nelle edizioni successive della gara il percorso/i della/e Prova/e Speciale/i dove la massima velocità media consentita, calcolata, sul vincitore di ogni gruppo sia stata superata. Per velocità media si intende media matematica.

Gli Organizzatori inoltre:

- verranno segnalati alla Procura Federale per l'adozione degli opportuni provvedimenti disciplinari, fino alla sospensione delle licenze
- non saranno iscritti nel Calendario dell'anno successivo, con valutazione discrezionale della Commissione Rally, i Rally e Ronde per i quali gli Organizzatori non avranno dichiarato, in sede di richiesta delle autorizzazioni amministrative, che la velocità media presunta di una o più prove speciali non supera i limiti stabiliti dall'art. 9 del CdS.

In tutti i rally e ronde la velocità media dei 100Km/h viene calcolata sul vincitore di prova di ogni gruppo.

### 5.1.2 Percorsi

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

I Rally possono svolgersi sia di giorno che di notte. Nei rally e nelle ronde previsti da novembre a febbraio, lo svolgimento di prove speciali notturne è ammesso su espressa autorizzazione di Aci Sport, a condizione che la Federazione riceva una dichiarazione congiunta di responsabilità del Direttore di Gara, del DAP e del Supervisore, che attesti la fattibilità ai fini della sicurezza, in particolare in relazione alle condizioni climatiche.

Nelle competizioni disputate su terra, è consentito lo svolgimento di Prove Speciali in orario notturno (oltre il tramonto) a condizione che vengano rispettate le seguenti prescrizioni:

1. I veicoli partecipanti devono essere equipaggiati con impianti di illuminazione supplementare conformi alle normative tecniche vigenti.
2. L'intervallo di partenza (gap) tra i concorrenti successivi deve essere incrementato di un minuto rispetto all'intervallo standard applicato per le Prove Speciali diurne.

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

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

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

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

Nel caso in cui il percorso di un Rally iscritto in una determinata Zona valichi i confini della stessa, l'Organizzatore deve ottenere la preventiva autorizzazione della ACI-Sport, sentito anche il parere dei Delegati Provinciale e Regionale della Zona in cui sconfinerà; è fatto comunque obbligo del rispetto dell'intervallo temporale anche con le gare di detta Zona.

In caso di controversie tra organizzatori derivanti dalla richiesta di svolgimento di prove speciali di Rally diversi sugli stessi percorsi, deciderà ACI-Sport sentite le Delegazioni Regionali interessate.

### 5.1.3 Prove Speciali (caratteristiche)

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

Nelle gare su fondo sterrato, qualora venissero previsti tratti in asfalto, questi non dovranno superare il 10% della lunghezza di ogni prova speciale.

Per le caratteristiche specifiche delle PS si rimanda ai rispettivi RDS.

### 5.1.4 Super prova speciale

#### 5.1.4.1 Super Prova Speciale

Una Super Prova Speciale è una Prova Speciale che si svolge su un percorso di lunghezza limitata, chiuso ad anello o in linea, concepito in modo tale da essere di particolare attrazione spettacolare.

Le modalità di svolgimento ed organizzazione devono essere conformi a quanto indicato nel successivo art. 21 e devono essere indicate nel regolamento particolare di gara. Un piano di sicurezza distinto deve essere sottoposto ad ACI-Sport , nei termini previsti per la presentazione del regolamento particolare di gara, accompagnato da tre planimetrie scala 1:500 che descrivano il percorso e indichino le aree riservate ai media.

**5.1.4.2** Le Super Prove Speciali possono prevedere tra la loro partenza e il loro arrivo di ripercorrere consecutivamente, anche parzialmente, per una o più volte lo stesso percorso. In caso di ripetizione della Super Prova Speciale, il percorso può essere utilizzato anche nel senso di marcia contrario.

Il percorso può essere ispezionato da ACI-Sport I e deve avere le seguenti caratteristiche:

- a) - lunghezza complessiva compresa tra 1 Km e 5 Km (percorso chiuso ad anello)
- b) - lunghezza complessiva compresa tra 1 Km e 3 Km (percorso in linea)
- c) - la superficie stradale deve essere dello stesso tipo di quella del resto del Rally.

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

Se nella Tabella Tempi e distanze il C.O. della partenza del Rally è posto immediatamente prima del C.O. che precede la partenza della Super Prova Speciale, l'ordine di partenza può essere modificato conformemente a quello della Super Prova Speciale

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

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

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

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

- a) l'equipaggio deve essere considerato transitato senza penalità al controllo orario immediatamente successivo alla Super Prova Speciale;
- b) l'equipaggio è soggetto alle usuali norme, regolamenti, restrizioni di assistenza e penalità in tempo previste nel Rally
- c) gli equipaggi che non riuscissero a portare a termine la prova o che percorrono un numero di giri inferiore o superiore a quello previsto sarà assegnato il tempo peggiore realizzato nella classe di appartenenza (o in quella immediatamente superiore se nella classe di appartenenza è in gara un solo equipaggio) oltre a una penalità di tempo di 30". Se dovessero ritenere il peggior tempo decisamente anomalo, il Direttore di Gara potrà assegnare un tempo ritenuto meno anomalo tra gli ulteriori quattro peggiori tempi;

**5.1.4.6** Con esclusione delle gare CIAR, la Super Prova Speciale, se prevista, può essere effettuata all'inizio e/o alla fine di ogni tappa/giornata del rally.

La sua classifica non deve determinare l'ordine della nuova partenza del Rally.

**5.1.4.7** Terminata la prova, gli equipaggi devono entrare in un riordino, al quale seguirà un Parco assistenza di 30', oppure in un Parco assistenza di almeno 30' al quale seguirà un riordino.

### 5.1.5 Lunghezza e durata dei Rally

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

- Rally Internazionali valedoli per i titoli FIA
- Rally Internazionali non titolati
- Rally Nazionali; questi Rally possono essere anche iscritti nel Calendario Internazionale conservando la tipologia di Rally Nazionale

Per le caratteristiche specifiche si rimanda ai rispettivi RDS.

#### 5.1.5.1 Riepilogo lunghezza e durata Rally Internazionali

RALLY INTERNAZIONALI	PERCORSO				PROVE SPECIALI			
	Lunghezza		Durata	Tappe	Numero	Lunghezza Totale		Lunghezza a
	Min. Km	Max. Km	Max. Ore	Max numero	Min. P.S.	Min. Km	Max. Km	Max. Km una P.S.

	PERCORSO				PROVE SPECIALI			
	Norme FIA	Norme FIA	Norme FIA	Norme FIA	Norme FIA			
<b>Campionato del Mondo</b>	Norme FIA	Norme FIA	Norme FIA	Norme FIA	Norme FIA	300	350	-
<b>Campionato d'Europa</b>	Norme FIA	Norme FIA	96	Norme FIA	Norme FIA	180	210	-
<b>Trofeo d'Europa in asfalto</b>	Norme FIA	Norme FIA	72	Norme FIA	Norme FIA	150	-	-
<b>Trofeo d'Europa in terra</b>	Norme FIA	Norme FIA	72	Norme FIA	Norme FIA	100	-	-
<b>Non titolati FIA</b>	-	-	48	1	6	90		-

5.1.5.2 Riepilogo lunghezza e durata Rally Nazionali

RALLY NAZIONALI	PERCORSO				PROVE SPECIALI			
	Lunghezza		Durata	Tappe	Numero	Lunghezza Totale		Lunghezza
	Min. Km	Max. Km	Max. Ore	Max numero	Min. P.S.	Min. Km	Max. Km	Max. Km una P.S.
<b>Rally Nazionali A Titolati su asfalto</b>		-	Vedere Format	1	6	140	160*	-
<b>Rally Nazionali B Titolati in asfalto</b>		-	48	1	6	90	110	-
<b>Rally Nazionali B Titolati in terra</b>		-	48	1	6	90*	110*	-
<b>Rally Nazionali C Titolati</b>		-	48	1	6	60	70*	15
<b>Rally Nazionali non Titolati</b>		-	36	1	6	50	60*	15
<b>Rally Sprint</b>		-	36	1	max 2	20	35*	-

\*tolleranza del 5% per il limite massimo

\*tolleranza del 5% per il limite minimo

- Nella Finale Nazionale Coppa Italia il chilometraggio sarà il seguente: min. 80 / max. 90\* km.

**6 UFFICIALI DI GARA -- SICUREZZA**

Sono ufficiali di gara:

- i Commissari Sportivi;
- il Direttore di Gara e suoi aggiunti;
- il Segretario di Manifestazione;
- i Commissari Tecnici;
- i Capi Posto;
- i Verificatori Sportivi e Tecnici.
- i Commissari di Percorso;

## RALLY – NG 2026

- DAP, Delegati all'allestimento del percorso.
- Addetti alle relazioni con i Concorrenti.

### 6.1 Commissari Sportivi

I Commissari Sportivi dovranno essere in comunicazione permanente con la Direzione di Gara. (si rinvia al RSN per le funzioni svolte)

## 6.2 SICUREZZA

### 6.2.1 SUPERVISORE. Mansioni, attività e procedure.

Sarà nominato dalla Direzione per lo Sport Automobilistico sentito il parere della Commissione Rally un Supervisore per ciascun rally della stagione 2026 – la nomina sarà comunicata all'organizzatore.

I supervisori sono abilitati a cura della Direzione per lo Sport Automobilistico a seguito del superamento di un corso tecnico e pratico.

I Supervisori saranno dotati di licenza rilasciata dalla DSA.

Le spese per le missioni del supervisore (vitto, alloggio e viaggio) per ciascuna gara saranno a carico dell'organizzatore.

Il supervisore dovrà curare con attenzione l'uso dei mezzi per raggiungere i luoghi dove dovrà svolgere le sue attività che dovrà essere improntato al risparmio dei costi anche in riferimento alla normativa ACISPORT.

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

Almeno 60 giorni prima della gara il Supervisore effettua il sopralluogo, redige e firma il verbale di ispezione che individua i rischi potenziali da eliminare indicando le adeguate misure di contenimento mediante prescrizioni che dovranno essere recepite nel piano di sicurezza che l'organizzatore deve sempre prevedere.

All'ispezione Dovranno essere presenti l'Organizzatore – il Direttore di Gara e Il DAP.

Qualora I verbali di collaudo degli enti proprietari delle strade non fossero disponibili, gli stessi dovranno essere forniti al Supervisore in un momento successivo, ma sempre prima dell'approvazione del piano di sicurezza.

Almeno 60 giorni prima della gara l'Organizzatore nelle gare titolate e 30 giorni nelle gare non titolate deve inserire nella procedura on line:

1) il RPG completo delle firme.

2) Il piano di sicurezza sottoscritto dal Direttore di Gara, DAP e organizzatore, che può essere consegnato durante la visita preventiva sotto forma di bozza, dovrà essere integrato dalle eventuali disposizioni degli enti proprietari della strada nonché dalle prescrizioni del Supervisore.

La consegna definitiva del piano di sicurezza è fissata in 20 giorni prima dell'inizio delle verifiche ante gara del rally via mail o mediante procedura on line.

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

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

3) Il Piano di emergenza Sanitario - PES approvato dal Medico Federale Regionale sarà inviato unitamente al RPG secondo quanto previsto dall'art.11 CAPITOLO IV – APPENDICE 8 .

### Controllo formale.

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

Qualora gli enti proprietari della strada abbiano indicato delle prescrizioni durante l'iter di rilascio delle relative autorizzazioni dopo i 20 giorni previsti dal comma precedente, le stesse dovranno divenire parte integrante del Piano della Sicurezza, l'introduzione sarà asseverata dal Supervisore mediante verbale suppletivo.

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

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

### **Controllo pratico.**

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

Nel caso in cui il Supervisore riscontri situazioni di rischio potenziale derivanti da inadempimento rispetto alle prescrizioni o a situazioni ambientali nuove dovrà avvertire la Direzione di gara e gli Apripista successivi per la risoluzione del problema.

Qualora dovesse persistere la situazione di rischio potenziale o non sia possibile eliminare lo stesso il supervisore emetterà parere di diniego allo svolgimento della prova speciale o delle prove speciali comunicandolo anche ai Commissari Sportivi.

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

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

Il Supervisore dovrà disporre di una vettura autonoma identificata con una placca riportante la dicitura "Supervisore ACI Sport", la vettura deve essere dotata di sistema radio collegato con la Direzione di gara, tracking e camera car

Il Supervisore redigerà il report ante gara e post gara e lo trasmetterà alla Direzione per lo Sport Automobilistico mediante caricamento sulla procedura informatica "gare e calendari". Il report post gara dovrà essere trasmesso entro il mercoledì successivo alla effettuazione della gara.

### **6.3 Delegato dell'allestimento del percorso**

L'organizzatore deve designare un Delegato dell'allestimento del percorso. DAP.

Il DAP dovrà verificare l'applicazione del Piano di Sicurezza, la presenza e il corretto posizionamento dei Commissari di percorso e l'allestimento sportivo e di sicurezza della Prova Speciale, comunicando al Direttore di Gara, nel più breve tempo possibile, le proprie osservazioni, per consentirgli di adottare le decisioni che riterrà necessarie.

Dovrà inoltre verificare il posizionamento del pubblico al momento del suo transito, comunicando al Direttore di gara eventuali possibili situazioni critiche da far controllare, in via ultimativa, agli apripista che seguono.

Il DAP svolgerà la propria attività avendo a disposizione una vettura autonoma che precederà il primo veicolo apripista (00 o 000) con un distacco stabilito a discrezione del Direttore di Gara. L'identificazione di questa vettura avverrà con l'apposizione di una placca per lato recante la dicitura "Delegato allestimento percorso".

Per quanto riguarda la licenza da possedere si rimanda all'appendice "licenze" del RSN.

#### **6.3.1 Delegato FIA**

Nelle gare valevoli per un Campionato internazionale la FIA può designare un proprio Delegato alla sicurezza. Le sue funzioni sono stabilite dalla FIA.

### **6.4 Controllo del percorso e delle Prove Speciali da parte degli Ufficiali di gara**

I Delegati, gli osservatori FIA, i Supervisor e i Commissari Sportivi nell'ambito delle loro funzioni, potranno, a loro discrezione controllare le misure tecniche o di sicurezza predisposte sul percorso e sulle prove speciali.

Dovranno comunque rispettare le prescrizioni seguenti:

- dovranno esporre sul parabrezza della vettura un lasciapassare visibile e riconoscibile fornito dall'organizzatore.
- il loro ingresso sul percorso delle prove speciali dovrà avvenire almeno 30' prima della partenza dell'ultimo apripista veicolo "0". L'entrata del Delegato alla sicurezza FIA e del Supervisore per le gare di CIAR, CIRT e CIRC potrà avvenire più tardi.
- se nel corso della loro percorrenza sulla prova speciale, fossero raggiunti dalla vettura "0", dovranno arrestarsi, posteggiare ed attendere il passaggio del veicolo scopa prima di proseguire più oltre.
- Limitatamente ai rally su asfalto i veicoli apripista, le postazioni intermedie e controlli STOP, i veicoli scopa e le vetture dei DAP devono essere dotati di filler.
- In tutti i rally la vettura del DAP dovrà obbligatoriamente avere a bordo almeno 5 bandiere rosse da consegnare in caso di necessità.

### **6.5 Servizio di localizzazione auto da Rally.**

Il servizio ha per oggetto la localizzazione satellitare dei veicoli che partecipano a competizioni automobilistiche denominate "Rally". Il monitoraggio consentirà di verificare la percorrenza, l'arresto, le soste, le rilevazioni del sussistere delle condizioni di pericolo per gli equipaggi e per terzi e le richieste di soccorso durante le prove speciali (tratti di strada chiusi al traffico). Sono esclusi i Rally in circuito.

Per il triennio 2024-2026 la ditta fornitrice del servizio di localizzazione sarà la società Fixup S.R.L. a socio unico (d'ora in avanti Fixup) con sede legale a Brescia in Via Guido Zadei 45, partita iva e codice fiscale 04021800984 – tel. 030/2053201 – e-mail [motorsport@betraced.it](mailto:motorsport@betraced.it) con il marchio Be Traced.

Il sistema di localizzazione satellitare delle vetture non garantisce la copertura totale del rilevamento delle vetture sul tracciato di gara, sebbene sia dotato di comunicazione GSM LTE e di invio SOS mediante rete satellitare IRIDIUM, e pertanto deve essere considerato come un servizio ausiliario per la sicurezza; segnalerà il fermo della vettura, l'incidente/urto (crash), il cappottamento, la posizione statica anomala, velocità nelle Slow zone e nelle Chicane Virtuali.

Il servizio di localizzazione permetterà il rilevamento delle vetture anche nei trasferimenti (tratti di strada aperti al pubblico) che i concorrenti dovranno percorrere attenendosi scrupolosamente al percorso predisposto dall'organizzatore e indicato nel road-book.

Eventuali discostamenti tra il percorso di gara e la posizione della vettura saranno oggetto di sanzione da parte dei Commissari Sportivi.

Fixup fornirà a titolo gratuito almeno 5 (cinque) unità GPS portatili per veicoli o personale di servizio dell'organizzatore.

### **6.5.1. KIT di predisposizione e Dispositivo GPS Be Traced BR001**

Il KIT Rally (acquistato preventivamente dal concorrente) contiene il supporto del dispositivo, viti, cavi per il collegamento del dispositivo alla batteria della vettura e l'antenna da tetto.

Il DISPOSITIVO GPS BR001 (di proprietà Fixup) sarà consegnato dal personale addetto al servizio Tracking System durante le Verifiche ante-gara al concorrente.

Il KIT di predisposizione consentirà l'interfacciamento vettura/DISPOSITIVO e sarà facilmente installabile sulle vetture di gara.

Il montaggio del KIT a bordo del veicolo sarà effettuato a cura del possessore del veicolo, seguendo le istruzioni riportate in forma cartacea o mediante istruzioni scaricabili dal sito web Be Traced.

In ogni caso il KIT dovrà essere posizionato in modo da consentire l'immediata raggiungibilità da parte di entrambi i membri dell'equipaggio, con cinture di sicurezza allacciate e consentirà all'equipaggio di attivare i segnali che dal DISPOSITIVO verranno inviati in direzione Gara.

Il DISPOSITIVO è dotato di display da 7" touch screen e tasti fisici, che mostrerà costantemente le informazioni relative allo stato dello stesso e darà la possibilità di inviare segnali SOS differenziati per richiesta:

- Soccorso medico (SOS MED)
- Soccorso per incendio (SOS FIRE)

Il DISPOSITIVO permette sempre di annullare la richiesta di soccorso premendo l'icona CANCEL sul display.

In caso di fermata in prova speciale il DISPOSITIVO rileva automaticamente la fermata e dopo 15 secondi invia un segnale d'allarme sulla piattaforma Be Traced, visibile in Direzione Gara, segnalando l'anomalia. L'equipaggio dovrà, entro 60 secondi dal proprio stop, indicare il proprio problema premendo le icone sullo schermo o i rispettivi tasti (eventuali ritardi nella comunicazione verranno sanzionati con una ammenda di 250,00€). Nel caso in cui l'equipaggio non necessiti di soccorso è necessario premere OK e selezionare di conseguenza OK STRADA LIBERA o OK STRADA BLOCCATA in base alla situazione:

- OK STRADA LIBERA segnala che l'equipaggio sta bene e la strada è libera (quindi non vi sono impedimenti nella prova e/o l'equipaggio potrà riprendere normalmente la marcia a seguito di un intervento, o comunque non blocca completamente la sede stradale consentendo il transito ai concorrenti che sorraggiungono)
- OK STRADA BLOCCATA segnala che l'equipaggio sta bene e la strada è bloccata completamente (quindi vi sono impedimenti sul percorso che non permettono all'equipaggio di continuare e/o la vettura dell'equipaggio è ferma sulla sede stradale interessata dalla competizione impedendo il transito alle vetture seguenti)

Il dispositivo richiede la pressione dello schermo per almeno 1 secondo.

Per una dettagliata descrizione delle funzioni del dispositivo si rimanda ai manuali utente consultabili sul sito Be Traced ([www.betraced.it](http://www.betraced.it)).

La sostituzione del KIT di predisposizione in caso di difettosità o guasto accertato, è a carico di Fixup salvo che venga accertata la responsabilità per dolo, colpa grave, negligenza, imperizia o manomissione in fase di installazione.

Il KIT di predisposizione sarà fornito da Fixup a tutti i proprietari dei veicoli che ne faranno richiesta tramite acquisto nello shop ufficiale di Fixup disponibile sul sito Be Traced ([www.betraced.it](http://www.betraced.it)), ove verranno richiesti tutti i dati necessari all'espletamento dell'ordine e la fatturazione.

Al ricevimento del pagamento e, comunque, ad avvenuto accredito della somma dovuta presso la banca indicata, Fixup emetterà regolare fattura, in formato elettronico, inviandola all'indirizzo di posta elettronica indicato nel modulo d'ordine e predisponendone la spedizione all'indirizzo di destinazione indicato e allo SDI.

Ove precedentemente concordato, la consegna potrà avvenire sui campi di gara; in questo caso senza costi di spedizione.

## **RALLY – NG 2026**

Il KIT sarà fornito al prezzo di € 59,00 + IVA ai quali si aggiungono i costi di spedizione, e verrà recapitato all'indirizzo di spedizione indicato in fase d'acquisto non oltre 15 giorni dalla data di ricevimento del pagamento.

Il personale tecnico di Fixup o gli addetti verificatori, durante le verifiche tecniche, accerteranno la corretta e funzionale installazione del KIT di predisposizione sulle auto e la corretta installazione del dispositivo BR001 da parte del proprietario del veicolo.

### **6.5.2 Ritiro e restituzione dispositivo**

Durante le verifiche ante gara, gli equipaggi/proprietari ritireranno il DISPOSITIVO a titolo di comodato d'uso gratuito. Al termine della manifestazione il DISPOSITIVO dovrà essere restituito nello stesso luogo di consegna o in luogo stabilito che verrà indicato al momento della consegna.

Qualora il DISPOSITIVO non venga restituito a fine manifestazione o venga restituito gravemente danneggiato per eventi imputabili all'incuria dell'equipaggio o manomesso o per danno causato da negligenza, le licenze dell'equipaggio saranno sospese amministrativamente sino alla regolarizzazione della posizione con il fornitore.

Privacy: con il completamento dell'iscrizione alla manifestazione i concorrenti rilasceranno automaticamente autorizzazione al trattamento dei dati di localizzazione dei veicoli (raccolta necessaria al fine di garantire l'erogazione del servizio di localizzazione durante le prove speciali e i trasferimenti).

L'autorizzazione al trattamento dei dati di localizzazione delle vetture di servizio si intenderà automaticamente accettata dagli organizzatori interessati al servizio.

Le condizioni privacy e trattamento dei dati di cui sopra saranno pubblicate sul sito web del fornitore del servizio di tracking in modo tale che gli organizzatori e gli equipaggi ne possano prendere visione in qualsiasi momento.

### **6.5.3 Estensione territoriale**

Il servizio sarà garantito in Italia, nella Repubblica di San Marino e in tutte le aree di confine italiano per le quali prevalga operatore telefonico straniero.

### **6.5.4 Procedura da parte degli organizzatori e condizioni di attivazione.**

Fixup organizzerà materiali, attrezzature e personale tecnico in forma totalmente automatica e autonoma e si attiverà per i contatti preliminari di rito con l'organizzatore.

L'organizzatore dovrà corrispondere a Fixup il costo del servizio calcolato sul costo unitario di € 100,00 + IVA per ogni concorrente verificato. Il corrispettivo, calcolato sulla base degli equipaggi iscritti, dovrà essere corrisposto a Fixup tramite bonifico bancario immediatamente dopo la chiusura delle iscrizioni. A seguito del bonifico Fixup emetterà regolare fattura per l'importo ricevuto. Eventuali differenze che potrebbero scaturire (mancata verifica degli equipaggi iscritti o nuove iscrizioni in deroga) verranno conteggiate successivamente. Eventuali conguagli saranno regolarizzati tramite bonifico bancario.

L'accredito dovrà pervenire irrevocabilmente prima dello svolgimento della manifestazione. Non saranno consentite altre formule di pagamento. Fixup ha l'obbligo di comunicare tempestivamente ad Aci Sport, l'avvenuta o la mancata ricezione del bonifico.

In caso di mancato pagamento, Fixup provvederà a compilare e consegnare al Direttore di Gara, trasmettendone immediatamente copia ad ACI Sport, il nulla osta negativo inerente il servizio di localizzazione. Tale nulla osta rivestirà aspetto vincolante per l'esecuzione della manifestazione.

L'organizzatore si impegna a fornire, a proprio carico, vitto ed alloggio al personale di Fixup che effettuerà il servizio di localizzazione per tutta la durata della manifestazione. L'ubicazione dell'alloggio deve essere nelle vicinanze del luogo sede della manifestazione.

### **6.5.5 Descrizione dei Servizi**

Fixup si impegna ad accordarsi con il Direttore di Gara per l'installazione di tutti gli equipaggiamenti necessari alla direzione gara.

L'organizzatore è obbligato ad allestire la direzione gara in una sala che garantisca una connessione ad Internet sufficientemente prestazionale da garantire il servizio di tracking.

All'attivazione, il sistema opererà in modo che:

- venga visualizzato il corretto stato di alimentazione dei DISPOSITIVI. Successive interruzioni di alimentazione durante la marcia del veicolo saranno visibili in tempo reale e dovranno essere comunicate immediatamente al Direttore di Gara e al Concorrente, il quale è tenuto al ripristino alla prima occasione di assistenza. In caso di mancato ripristino da parte del concorrente, il Direttore di Gara potrà bloccare la ripartenza dello stesso fino all'effettivo ripristino confermato dal Fornitore del servizio di tracciamento.
- venga visualizzato lo stato della batteria tampone ed eventuali disconnessioni dell'apparato dalla vettura;
- per tutto il tempo in cui un veicolo si troverà in un tratto di trasferimento i dati relativi alla posizione verranno trasmessi una volta al secondo;
- ogni volta che un Veicolo si fermerà durante una prova, verrà prontamente segnalato tale stato in modo automatico;
- verranno visualizzati con almeno tre cambi di colore (come mostrato nella sottostante tabella) i seguenti stati: "Veicolo in movimento in trasferimento" "veicolo in movimento In PS", "veicolo fermo senza comunicazione dalla vettura" "veicolo fermo con richiesta SOS" "Veicolo fermo con Messaggio OK Strada Libera" "Veicolo fermo con Messaggio OK Strada Bloccata". Inoltre, il Sistema dovrà visualizzare lo stato di "richiesta di soccorso Medico e Antincendio", "stato di OK", anzianità della ultima posizione trasmessa, livello batteria, orario GPS e stato degli accelerometri;

Trasferimento/ Prova speciale	Stato	Colore
Trasferimento	Veicolo in movimento	Bianco
Trasferimento	Veicolo fermo	Grigio
Prova Speciale	Veicolo in movimento	Nero
Prova Speciale	Veicolo fermo, nessuna pressione delle icone SOS	Giallo
Prova Speciale	Selezione icona "OK"	Verde
Prova Speciale	Invio SOS	Rosso

- ogni richiesta di SOS verrà automaticamente inoltrata alla Direzione Gara e ad ogni altra figura di riferimento individuata dal Direttore di Gara. Tale segnalazione dovrà recare gli estremi dell'equipaggio richiedente soccorso e la relativa posizione geografica al momento della richiesta;

- la Direzione Gara possa inviare ai concorrenti una segnalazione ottica per indicare una situazione di pericolo (bandiera rossa, veicolo fermo, intralcio percorso, ecc.);
- la posizione del veicolo venga visualizzata su base cartografica satellitare e stradale, con possibilità di effettuare uno zoom sul dettaglio della posizione del veicolo e permettendo un accesso immediato alla ricostruzione del percorso di ciascun veicolo al fine di verificarne il rispetto del percorso di gara, i limiti di velocità durante i trasferimenti ed eventuali soste sospette;
- possa rilevare il superamento dei limiti di velocità imposti dal codice della strada e l'abbandono del percorso di gara;
- consenta la visualizzazione del servizio, previo rilascio di account di autorizzazione, da remoto mediante PC, tablet, ecc.;
- consenta la generazione del/dei report necessari a documentare dettagliatamente, in formato tabellare e grafico, con data, ora e posizione, diversi eventi ed evoluzioni della gara:
  - ⊖ Report degli orari di transito di ciascun concorrente nei punti prestabiliti (start, stop, intermedi, parchi, ecc.);
  - ⊖ Report delle richieste di soccorso in formato tabellare e grafico per tutti i concorrenti che ne abbiano effettuato richiesta:
  - ⊖ Report dei limiti di velocità (impostabili) per ciascun concorrente;
  - ⊖ Report delle soste per ciascun concorrente e relative durate;
  - ⊖ Report delle velocità in Slow Zones e in Virtual Chicane;
  - ⊖ Report di ingressi/uscite da aree predeterminate;
  - ⊖ Report storico dei percorsi e performances di ciascun concorrente in formato grafico e tabellare;
  - ⊖ Disponibilità a creare/generare report flessibili che soddisfino eventuali nuove esigenze sportive esempio abbandoni del percorso di gare, tempo di invio segnali a seguito di stop in PS.

## RALLY – NG 2026

Qualora un equipaggio in gara invii una segnalazione di pericolo, quale: SOS, oppure “richiesta di soccorso medico”, oppure “richiesta di soccorso Antincendio” il direttore di gara è tenuto a:

- a sospendere immediatamente le partenze;
- richiedere al gestore del sistema di tracking l'invio di un segnale di bandiera rossa a tutti gli equipaggi in quel momento in prova e che ancora in avvicinamento al punto segnalato;
- ordinare l'immediata esposizione della bandiera rossa in tutte le postazioni intermedie poste tra la partenza e il luogo dell'incidente;
- È decisione del direttore di gara riprendere le partenze nel caso della presenza di un apripista e delle necessarie condizioni di sicurezza, ritirando la bandiera rossa per fare proseguire lo svolgimento della PS e disporre l'assegnazione dei tempi imposti.

Qualora un equipaggio trasmetta informazioni non veritiere o fuorvianti riguardo alla propria condizione, lo stesso verrà segnalato ai Commissari Sportivi. Accertata l'incongruenza tra la segnalazione e la situazione reale, i Commissari Sportivi infliggeranno una sanzione pecuniaria nell'ambito delle sanzioni di loro competenza che prevede fino all'esclusione dell'equipaggio di gara in quanto la violazione di questa norma costituisce una grave infrazione e procederanno al deferimento al Giudice Sportivo per l'applicazione di ulteriori provvedimenti disciplinari.

### 6.5.6 Condizioni per la corretta operatività dei servizi

L'operatività dei servizi è subordinata al rispetto delle seguenti condizioni:

- l'Organizzatore è tenuto a fornire con almeno 30 gg. di anticipo dall'avvio della gara l'esatto percorso della stessa, indicando con precisione i punti di partenza, postazioni intermedie, postazioni commissari e di arrivo di ciascuna prova speciale, Virtual chicane e Slow Zones, in formato KML/KMZ. A questo proposito Fixup sarà sempre disponibile a fornire supporto telefonico per la realizzazione del file;
- l'Organizzatore deve garantire che tutti i dati siano esatti;
- l'Organizzatore è tenuto a comunicare prontamente a Fixup l'eventuale cambiamento dei dati comunicati;
- in caso di guasto e/o mancato funzionamento di un DISPOSITIVO BR001, Fixup dovrà sostituirlo nel più breve tempo possibile;
- il Concorrente deve verificare che l'installazione del KIT di predisposizione sia stato correttamente eseguito prima di procedere alle verifiche pre-gara, utilizzando OBBLIGATORIAMENTE le staffe ed i cablaggi forniti nel Kit, eventuale staffe di innalzamento saranno consentite nel rispetto delle norme di sicurezza previste;
- il Concorrente deve mettere a disposizione del personale tecnico Fixup il veicolo, per la verifica del collegamento del DISPOSITIVO al KIT durante le verifiche pre-gara e, per le eventuali manutenzioni, nei parchi assistenza;
- il concorrente/proprietario s'impegna a non intervenire, modificare e/o alterare, direttamente e/o indirettamente la funzionalità del DISPOSITIVO;
- il Concorrente è obbligato a non rimuovere il DISPOSITIVO durante la gara e a non cedere, neanche provvisoriamente, l'uso o il possesso del DISPOSITIVO a terzi al di fuori del proprio team;
- il concorrente/proprietario non deve intervenire direttamente e/o indirettamente sul DISPOSITIVO e le sue componenti. Ogni intervento sullo stesso deve essere condotto da personale autorizzato della Fixup;
- dopo eventuali collisioni, incidenti o eventi che possano aver causato malfunzionamenti o danneggiamenti al BOX, l'Equipaggio dovrà tempestivamente comunicare al personale tecnico di Fixup o alla Direzione Gara quanto accaduto al fine di organizzare la sostituzione del DISPOSITIVO se necessario;
- l'Organizzatore dovrà rendersi reperibile durante tutta la durata delle attività legate alla gara e nelle 2 giornate precedenti alla stessa;
- Fixup garantirà comunque un numero di KIT di predisposizione e DISPOSITIVI sul campo di gara in numero tale da fare fronte a sostituzioni di emergenza o per equipaggi che non abbiano eseguito l'ordine del KIT.

### 6.5.7 Procedure di fine gara

A fine manifestazione tutti i concorrenti dovranno restituire il DISPOSITIVO in Direzione Gara, al palco di arrivo o altra postazione preventivamente concordata.

Altrettanto sarà tenuto a fare l'Organizzatore per i DISPOSITIVI montati sui mezzi di servizio.

Alla restituzione del DISPOSITIVO, verificata la corretta funzionalità dello stesso e l'assenza di manomissioni, l'addetto Fixup restituirà il deposito cauzionale al Concorrente.

Entro 5 giorni dalla conclusione della gara, se necessario, Fixup potrà fornire, su richiesta di ACI Sport, i dati registrati sul server del Tracking System GPS.

Il Concorrente e l'Organizzatore, s'impegnano anche a non manomettere, intervenire, rimuovere e/o compromettere la funzionalità del DISPOSITIVO.

## FOTO E DESCRIZIONE DEI SERVIZI

Kit di montaggio Dispositivo BR001

Per l'utilizzo del dispositivo e la lettura delle schermate si rimanda ai manuali presenti sul sito Internet Be Traced ([www.betraced.it](http://www.betraced.it)) e alla sezione 6.5.1 della Norma Generale Rally 2026.



*Figura 1: Kit di installazione e dispositivo BR001*

# Dispositivo BR001



Figura 2: Dispositivo in modalità "Transito"



Figura 3: Dispositivo in modalità "On Stage"



Figura 4: Invio SOS



Figura 5: Schermata di probabile incidente (appare dopo uno stop di almeno 15 secondi in Prova Speciale)



Figura 6: Selezione OK



Figura 7: Bandiera Rossa in attesa di conferma da parte dell'equipaggio

## 6.6) Chicane

**6.6.1** Gli organizzatori possono rallentare il percorso delle prove speciali a mezzo di chicane artificiali, a condizione che esse siano allestite con materiale di consistenza tale da renderne difficile lo spostamento. Sono vietate barriere di materiale plastico tipo new-jersey riempite con ghiaia, acqua o altro materiale. Sono consentite rotoballe di paglia. È vietato l'uso delle balle di paglia tradizionali. È possibile utilizzare le pile di gomme imbullonate tra loro, alte minimo 60 cm. e massimo 70 cm. e di larghezza totale minima di 50 cm, massima di 1 metro.

Al fine di permettere ai conducenti una più facile individuazione dell'ingresso chicane il relativo allestimento deve essere evidenziato sul lato di dx con il colore rosso, mentre quelle del lato sx di colore bianco, oltre al posizionamento di frecce direzionali su tutte le porte.

Le chicane devono avere esclusivamente la funzione di ridurre la velocità delle vetture in prossimità di situazioni

ritenute potenzialmente pericolose.

**6.6.2** - Ciascuna chicane deve essere segnalata mediante appositi cartelli, posizionati sul solo lato della strada adiacente alla traiettoria di ingresso alla chicane, a 150, 100 e 50 metri dalla chicane stessa.

I cartelli di segnalazione distanziometrici devono avere dimensioni di almeno 100 cm di altezza x 50 cm di larghezza con numeri neri su sfondo bianco.

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

**6.6.4** Il road-book deve darne una descrizione la più dettagliata possibile precisando la distanza tra le barriere e la larghezza dei passaggi previsti. Le distanze tra le barriere devono essere di 10 metri.

**6.6.5** In ogni prova speciale, il numero massimo delle chicanes consentite in base alla sua lunghezza chilometrica, sarà il seguente:

- Se la PS ha lunghezza pari o inferiore a mt 7500: massimo 3 chicanes.
- Se la PS ha lunghezza compresa tra mt 7500 e 15000: massimo 4 chicanes.
- Se la PS ha lunghezza superiore a mt 15000: massimo 5 chicanes.

Salvo disposizioni diverse impartite dalla Commissione di collaudo del percorso, per ogni chicane potranno essere previste al massimo 4 barriere.

Il pettine composto da un'unica barriera non è considerato chicane. Lo spazio tra gli elementi che compongono la barriera non deve superare la distanza di 150 cm in modo da non permettere il passaggio delle vetture.

L'uso improprio delle chicanes potrà comportare da parte dell'ACI Sport una sanzione pecuniaria fino a 10.000 EURO.

**6.6.6** In caso di salto della chicane, devono essere applicate le seguenti penalità: 30" per la prima infrazione, 60" per la seconda, esclusione per la terza. Per ogni chicane devono essere previsti almeno 2 commissari di percorso di cui uno con la funzione di giudice di fatto. Il nominativo del commissario con funzione di giudice di fatto andrà riportato in circolare informativa.

### **6.6.7 Virtual Chicane**

Nei casi eccezionali in cui una chicane fisica è necessaria ma non possibile a causa delle condizioni stradali, l'organizzatore può allestire una "chicane virtuale". I Concorrenti devono quindi ridurre brevemente la loro velocità al di sotto dei 50 km/h, entro una zona definita da 150 a 250 metri. Le chicanes virtuali saranno indicate sull'unità di tracciamento, così come i tabelloni fisici sull'avvicinamento all'inizio e all'arrivo della zona. L'esatta descrizione della "Chicane Virtuale" dovrà essere inserita nel Piano di Sicurezza e indicata nel road book.

Ciascuna virtual chicane deve essere segnalata mediante appositi cartelli a 150, 100 e 50 metri dalla chicane stessa. I cartelli di segnalazione distanziometrici devono avere dimensioni di almeno 100 cm di altezza x 50 cm di larghezza con numeri bianchi su sfondo rosso e devono riportare nella parte superiore la dicitura VC. La segnaletica deve essere posizionata prima dell'inizio delle ricognizioni.

I cartelli che segnalano l'ingresso devono avere dimensioni di almeno 100 cm di altezza x 50 cm di larghezza con numeri bianchi su sfondo rosso e devono riportare nella parte superiore la dicitura VC e devono riportare anche la velocità massima prestabilita.

Il cartello di segnalazione che segnala l'uscita deve avere dimensioni di almeno 100 cm di altezza x 50 cm di larghezza con numeri bianchi su sfondo verde e deve riportare nella parte superiore la dicitura VC.

L'Organizzatore deve ottenere la conferma scritta dal fornitore del sistema di tracciamento che la copertura nella zona è sufficiente per monitorare la conformità delle velocità dei concorrenti nella VC. La console nei veicoli da competizione deve essere progettata per confermare visivamente all'equipaggio che è stata registrata una velocità inferiore a 50 km/h nella VC e che quindi possano riaccelerare.

Per ogni VC devono essere previsti almeno 2 commissari di percorso di cui uno con la funzione di giudice di fatto. Il nominativo del commissario con funzione di giudice di fatto andrà riportato in circolare informativa. In ogni VC dovrà inoltre essere presente un servizio di registrazione di immagini al fine di registrare eventuali comportamenti antisportivi da parte dei conduttori.

Un Giudice di fatto equipaggiato con un dispositivo di misurazione della velocità può essere posizionato nella VC per effettuare ulteriori controlli: in caso di discrepanze nei controlli, sarà considerata la velocità più bassa.

Qualsiasi eccesso di velocità nella VC sarà penalizzato come segue:

- da 51 a 55 km/h: 10 secondi.
- Da 56 a 60 km/h: 20 secondi.
- 61 km/h e oltre: 1 minuto

### 6.6.8 Slow Zone

Nei casi eccezionali in cui sia necessaria una chicane fisica ma la sua installazione non sia possibile a causa delle condizioni stradali, l'organizzatore dopo averne discusso con il supervisore ed il direttore di gara per la sua effettiva utilità durante il sopralluogo preventivo può istituire una "Slow Zone". I concorrenti devono quindi mantenere la loro velocità al di sotto della velocità massima impostata per l'intera SZ.

La "Slow Zone" sarà indicata sull'unità di tracciamento, oltre che su cartelli fisici all'inizio e alla fine della zona. La descrizione esatta della "Slow Zone" deve essere inclusa nel Piano di Sicurezza e indicata nel road-book.

Ciascuna slow zone deve essere segnalata mediante appositi cartelli a 150, 100 e 50 metri dalla chicane stessa. I cartelli di segnalazione distanziometrici devono avere dimensioni di almeno 100 cm di altezza x 50 cm di larghezza con numeri bianchi su sfondo rosso e devono riportare nella parte superiore la dicitura SZ.

I cartelli che segnalano l'ingresso devono avere dimensioni di almeno 100 cm di altezza x 50 cm di larghezza con numeri bianchi su sfondo rosso e devono riportare nella parte superiore la dicitura SZ e devono riportare anche la velocità massima prestabilita.

Il cartello di segnalazione che segnala l'uscita deve avere dimensioni di almeno 100 cm di altezza x 50 cm di larghezza con numeri bianchi su sfondo verde e deve riportare nella parte superiore la dicitura SZ.

La segnaletica deve essere posizionata prima dell'inizio della ricognizione.

L'organizzatore deve ottenere la conferma scritta dal fornitore del sistema di tracciamento che la copertura è sufficiente per monitorare l'evoluzione permanente della velocità dei concorrenti nella SZ.

La SZ deve essere lunga tra 500 e 1000 metri. La velocità massima nella SZ può essere di 30, 50 o 70 km/h.

Si raccomanda fortemente che un sistema di backup (celle di cronometraggio o telecamere con data e ora) misuri il tempo trascorso da un concorrente nella SZ, in caso di malfunzionamento del sistema di tracciamento.

Per ogni SZ devono essere previsti almeno 2 commissari di percorso di cui uno con la funzione di giudice di fatto. Il nominativo del commissario con funzione di giudice di fatto andrà riportato in circolare informativa. In ogni SZ dovrà inoltre essere presente un servizio di registrazione di immagini al fine di registrare eventuali comportamenti antisportivi da parte dei conduttori.

La velocità dei concorrenti viene registrata ogni 100 metri. Qualsiasi eccesso di velocità sarà penalizzato come segue:

- Da 1 a 5 km/h: 10 secondi per registrazione.
- Da 6 a 10 km/h: 20 secondi per registrazione.
- 11 km/h e oltre: 1 minuto per registrazione.

## 7 ISCRIZIONI

Per la disciplina generale si rimanda al Capitolo V del RSN

### 7.1 Iscrizioni

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

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

La chiusura delle iscrizioni deve avvenire entro i seguenti termini:

- gare valevoli per un campionato FIA: almeno 12 giorni prima della data di inizio del Rally;
- La chiusura delle iscrizioni deve avvenire tassativamente entro e non oltre le ore 24 del venerdì della settimana precedente il rally. L'iscritto può revocare l'iscrizione entro le 12.00 del lunedì antecedente la gara e richiederne il rimborso all'organizzatore, presentando un valido giustificativo.

Non sono ammesse iscrizioni condizionate.

- L'elenco degli iscritti con i relativi numeri di gara deve essere inviato all' ACI-Sport almeno 8 (3 per gare senza validità FIA) giorni prima della data di inizio del Rally. L'elenco degli iscritti dei Rally di Campionato Italiano Assoluto (CIAR), di Campionato Italiano Rally Challenger (CIRC), di Campionato Italiano Rally Terra e della Finale Nazionale Coppa Italia Rally Acì Sport, non può essere pubblicato senza l'approvazione di ACI-Sport.

L'elenco degli iscritti di tutti gli altri rally (e ronde) deve essere inviato per conoscenza alla Segreteria Rally, e deve essere pubblicato sul sito dell'Organizzatore, entro e non oltre il martedì precedente l'inizio della manifestazione.

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

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

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

Un solo membro dell'equipaggio può essere sostituito:

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

La sostituzione di due membri dell'equipaggio o del concorrente è sottoposta all'approvazione della FIA (gare valevoli per titoli internazionali) o da ACI-Sport (gare valevoli per titoli nazionali).

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

## **7.2 Non corrispondenza della vettura al Gruppo o Classe nella quale è stata iscritta**

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

## **7.3 Impegni conseguenti alla sottoscrizione del modulo d'iscrizione al Rally**

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

**7.4** Le domande d'iscrizione non saranno accettate se non accompagnate dalla tassa d'iscrizione (bonifico, assegno circolare, vaglia, internet banking). L'Organizzatore dovrà indicare nel modulo d'iscrizione il codice IBAN.

In caso di gare organizzate da federazioni straniere, le tasse devono intendersi IVA esclusa.

## **7.5/7.6/7.7 Rimborso della tassa d'iscrizione (FARE RIFERIMENTO AL RSN)**

## **7.8 Modalità di spedizione delle iscrizioni**

### **7.9 Registrazione e selezione delle iscrizioni**

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

Gli organizzatori sono tenuti a registrare tutte le singole domande d'iscrizione e ogni altra comunicazione relativa in un protocollo numerato progressivamente secondo la data di arrivo.

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

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

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

### **7.10 Precedenze delle iscrizioni**

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

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

### **7.11 Rally di Campionato Italiano esclusi quelli valevoli per i Campionati FIA:**

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

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

**3° grado:** gli altri conduttori secondo l'ordine progressivo stabilito in base alla data di spedizione della assicurata o corriere

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

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

### **7.12 Sorteggio (non applicabile alle gare FIA)**

Qualora le iscrizioni pervenute nei termini superino il numero massimo previsto dal RPG, fatte salve le iscrizioni dei

conduttori che godono di una precedenza, le restanti verranno sottoposte a sorteggio.

L'Organizzatore ha la facoltà di indicare nel Regolamento particolare di gara gli eventuali criteri di proporzionalità numerica con cui sorteggerà gli equipaggi nell'ambito di ogni Gruppo e/o classe.

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

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

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

## **7 bis ASSICURAZIONI**

**7.1 bis** Il premio assicurativo compreso nella tassa d'iscrizione deve garantire al concorrente almeno la copertura per la responsabilità civile verso terzi prevista dalla legge e dalle disposizioni particolari di ACI-Sport . La copertura dovrà avere effetto (lungo il percorso di gara, i percorsi di servizio indicati nel Service Book e il percorso di trasferimento all'officina prevista per le Verifiche Tecniche post gara) dal momento in cui la vettura viene presentata alle verifiche preliminari ante-gara e cesserà alla fine del Rally o, in caso di ritiro o di esclusione, al momento dell'arrivo della vettura nella località in cui è allestito il parco chiuso di fine tappa o di fine gara.

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

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

**7.3 bis** All'Organizzatore è fatto obbligo di sottoscrivere l'assicurazione RC comprensiva della copertura per i terzi trasportati, ivi compreso il navigatore con lo stesso massimale di garanzia della responsabilità civile e di assicurare il rischio statico.

**7.4.bis** All'Organizzatore è fatto obbligo di consegnare a tutti gli equipaggi verificati, perché la possano esibire, se necessario, alle Forze dell'Ordine, un'attestazione che contenga gli estremi della polizza RCT del Comitato Organizzatore, l'indicazione dei rischi coperti e dei massimali e un richiamo agli articoli D.lgs. 209-2005 e del Codice della Strada che regolano la copertura assicurativa delle vetture in gara.

**7.5.bis** Il Comitato Organizzatore deve stipulare tutte le assicurazioni obbligatorie previste nella norma generale.

Le "Condizioni di Assicurazione" devono essere osservate da tutti gli Organizzatori di manifestazioni e competizioni che si svolgono sul Territorio Italiano, indipendentemente dalla titolazione e/o della Nazionalità dell'Organizzatore e dovranno essere integralmente riportate nella competente normativa ACI-Sport .

- Il premio assicurativo compreso nella tassa d'iscrizione deve garantire al concorrente la copertura per la responsabilità civile verso terzi prevista dalla legge e dalle disposizioni particolari di ACI-Sport .

- La durata della polizza deve coprire tutto il programma della manifestazione, va indicata in giorni interi dalle ore 0,00 alle ore 24,00 senza frazionamenti e comprendere, senza limitazioni, i rischi di ogni attività legata alla circolazione ed all'utilizzo della vettura.

La copertura assicurativa è prestata negli orari e nell'ambito di tutte le attività di svolgimento della manifestazione (Prove Speciali, verifiche, trasferimenti) con un limite pari a 10 KM quadrati rispetto a quanto previsto dal road book. Per tutto il resto si fa riferimento all'art. 56 del RSN.

In caso di errore di percorso l'equipaggio dovrà rientrare sul percorso del Rally da dove l'ha abbandonato, percorrendo il minor percorso possibile. Sarà compito dei commissari sportivi l'analisi del caso al fine di valutare la sanzione da applicare all'equipaggio.

- Se il R.P.G. prevede la possibilità, in caso di ritiro, di rientrare in gara nella giornata o tappa successiva, in questo caso la vettura sarà considerata sempre in gara.

## **8. EQUIPAGGI**

### **8.1. Ritiro**

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

### **8.2 Terzi a bordo**

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

### 8.3 Obbligo dell'equipaggio di restare a bordo della vettura.

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

## 9. NUOVA PARTENZA DOPO UN RITIRO NELLE GARE CHE SI SVOLGONO IN PIU' GIORNATE

Considerato che ai fini del presente articolo, per "giorno di gara" si intende una giornata nell'arco della quale viene effettuata almeno una prova speciale, ad un equipaggio che non ha terminato un giorno di gara sarà permesso di ripartire il giorno successivo.

Questo articolo si dovrà sempre applicare a tutte le gare che si svolgono in più giornate

Un equipaggio che non avrà terminato una giornata, per essere riammesso alla partenza della giornata successiva, dovrà comunicare la sua intenzione al Direttore di Gara entro i 30' antecedenti la pubblicazione dell'ordine di partenza della giornata successiva, il quale dovrà essere predisposto con i singoli orari di partenza ed esposto all'albo ufficiale di gara.

L'orario della pubblicazione dovrà essere indicato sul Regolamento Particolare di Gara.

Questa disposizione sarà applicata a tutte le vetture che sono state escluse per aver superato il tempo massimo o per non essere transitate a un controllo, ma non si applicherà alle vetture escluse per non conformità, per infrazione alle norme del Codice della Strada o a seguito di decisione del Collegio dei Commissari Sportivi. Fatto salvo per le gare del CIAR, gli equipaggi che usufruiscono del rientro in gara saranno classificati nella classifica finale del Rally e potranno quindi acquisire punti per il Campionato, Trofeo e Coppa a condizione di avere percorso almeno il 70% del chilometraggio delle Prove Speciali previste nel RPG ed effettivamente disputate.

Nel caso in cui un equipaggio si ritiri dopo l'ultima Prova Speciale di ogni giornata di gara, per usufruire del rientro in gara, l'equipaggio verrà penalizzato di 3'. Questa penalità sarà sommata a tutte quelle eventualmente accumulate precedentemente.

Nel caso in cui un equipaggio venga escluso per superamento del tempo massimo, nel rientro in gara gli verranno conteggiate unicamente le penalità in tempo accumulate precedentemente a quelle che ne hanno provocato l'esclusione. Verranno comunque conteggiate le penalità previste dall'art. 9.3.

Per essere regolarmente classificata e ottenere il suddetto punteggio la vettura dovrà terminare regolarmente la giornata conclusiva di gara ed essere condotta al parco chiuso di fine gara dove dovrà rimanere fino alla pubblicazione dei risultati finali ufficiali.

### 9.1 Luogo di assistenza e tempo concesso

Le vetture che non terminano un giorno di gara, come sopra indicato, potranno essere riparate in un luogo prescelto dal Concorrente. Le vetture, comunque, dovranno essere ricondotte al Parco Chiuso entro un'ora prima dell'ora di partenza prevista. L'accesso al parco chiuso sarà operativo fin da 90 minuti prima dell'orario di partenza previsto.

### 9.2 Verifica delle vetture

Le vetture devono conservare il loro originale telaio/carrozzeria e il blocco motore, così come punzonati alle verifiche tecniche ante-gara.

Il Concorrente entro l'ora indicata nel Regolamento Particolare di Gara, oppure - se prevista - prima dell'inizio della riunione dei Commissari Sportivi alla fine della giornata in cui la vettura si è ritirata, deve informare il Direttore di Gara della sua intenzione di ripartire il giorno successivo e di volere sottoporre la vettura a verifica.

### 9.3 Penalità previste per il rientro in gara.

Per usufruire del rientro in gara sono state previste le seguenti penalità per ogni prova speciale non disputata:

- una penalità fissa di 3 minuti rispetto al miglior tempo di classe di appartenenza o in quella immediatamente superiore se nella classe di appartenenza è in gara un solo equipaggio.

## 10. PERCORSO, ROAD-BOOK, TABELLA DI MARCIA E DOCUMENTI STANDARD

### 10.1 Road-book (radar)

Gli Organizzatori dovranno far pervenire ad ACI-Sport, prima dell'inizio della gara unitamente all'Ordine di Servizio, il percorso comprensivo degli eventuali percorsi alternativi in caso di interruzione e di impossibilità di transito in una Prova Speciale, ed i percorsi di servizio.

Ogni equipaggio riceverà un road-book contenente una descrizione dettagliata del percorso obbligatorio da seguire. Ogni deviazione non autorizzata sarà oggetto di sanzione da parte dei Commissari Sportivi.

Gli equipaggi hanno l'obbligo di seguire rigorosamente il percorso indicato nel Road Book, senza abbandonare le strade o le zone di assistenza previste. Casi particolari saranno valutati dai Commissari Sportivi e solo in caso di comprovata forza maggiore (come, ad esempio, deviazioni su tratti di trasferimento autorizzati tramite Circolare Informativa a causa dell'impraticabilità del percorso originale).

**10.1.2** Il road-book deve essere conforme a quello standard pubblicato e allegato alla presente norma generale. Deve essere stampato in formato A5 (solo gare a validità FIA) e deve avere all'interno, su fogli piegati e rilegati, i simboli OK e richiesta di soccorso medico in formato minimo A4 con l'indicazione del numero di gara della vettura interessata.

**10.1.3** Il road-book, obbligatorio in tutti i Rally, deve essere disponibile e consegnato gratuitamente ai concorrenti iscritti (e soltanto ad essi) nei seguenti termini:

- Rally valevoli per i Campionati FIA: nei termini previsti dal regolamento FIA, ovvero 30 giorni prima per il Rally di Campionato del Mondo e almeno 12 giorni prima per i Rally di Campionato Europeo;
- tutti gli altri Rally: non prima del giorno che precede quello in cui iniziano le ricognizioni.
- in caso di partecipazione di copiloti con problemi visivi, il road-book deve essere consegnato in formato digitale (pdf, doc) almeno 7 giorni prima delle ricognizioni.

## 10.2 Intervallo tra le partenze

La partenza del Rally e di ogni tappa successiva verrà prevista con 1 minuto di distanza tra una vettura e l'altra, salvo diversamente specificato nel regolamento particolare di gara.

Nei Rally su terra, con esclusione di quelli con validità FIA, ai conduttori prioritari FIA, a quelli ACI-Sport del 1° e del 2° elenco internazionale sarà dato un intervallo di 2 minuti primi, che potrà essere esteso a tutti gli altri conduttori in relazione alla disponibilità oraria del programma.

**10..2.1** Questo intervallo dovrà essere e rimanere lo stesso per tutte le vetture concorrenti, salvo una differente regolamentazione prevista nel regolamento specifico di un campionato o a meno di una specifica deroga prevista dalla FIA (o da ACI-Sport).

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

## 10.3 Tabella di marcia

**10.3.1** La tabella di marcia deve prevedere una o più pagine per ogni sezione. Specifici spazi saranno previsti per i timbri o le firme dedicate ai controlli di passaggio, se previsti.

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

**10.3.3** Il tempo imposto per la percorrenza di un settore dovrà figurare sulla tabella di marcia. In caso di interruzione della PS, nella tabella dovrà figurare anche il tempo residuo dal controllo STOP al CO successivo.

**10.3.4** Gli organizzatori dei Rally internazionali sono obbligati a predisporre una tabella che comporti una pagina per sezione secondo lo standard FIA come da allegato alla presente NG appendice VII.

La tabella deve comunque essere sostituita al termine di ogni sezione, fatta eccezione per le sezioni che non prevedono prove speciali, in quanto è a discrezione dell'organizzatore.

## 11 TARGHE DEL RALLY E NUMERI DI GARA

**11. 1 Gli Organizzatori forniranno ad ogni equipaggio il seguente materiale che dovrà essere fissato sulle vetture nelle posizioni indicate:**

**11. 1.1** Due pannelli per le portiere anteriori di 67 cm. lunghezza per 17 cm. altezza, di cui 1 cm. di bordo bianco. Ciascuno di questi pannelli comprenderà obbligatoriamente sulla parte anteriore uno spazio nero opaco che sarà riservato al numero di gara dell'equipaggio. Le cifre, di un'altezza di 14 cm. e con tratti larghi 2 cm., saranno in giallo fosforescente e rifrangente (PMS 803) su fondo opaco di colore nero. Il resto del pannello della portiera sarà riservato all'organizzatore.

In caso di presenza di conduttori diversamente abili i numeri di gara saranno di colore rosso su sfondo bianco. Occorrerà inoltre apporre sulla vettura un bollino colorato indicante la lettera H dal lato del Conduttore diversamente abile.

Nessuna segnaletica, oltre alla combinazione di colori della vettura, deve essere collocata entro 10 cm. da questo pannello.

**11.1.2** Ogni pannello sarà applicato in orizzontale sul bordo d'attacco di ogni portiera anteriore, il numero sul davanti. La cima del pannello dovrà trovarsi fra 7 e 10 cm. al di sotto del limite inferiore di finestrino.

**11.1.3** Nessun segnale, oltre alla livrea della vettura, potrà essere piazzato a meno di 10 cm. dal pannello.

**11.1.4** Nella parte superiore del lunotto posteriore deve essere posizionato, a destra o sinistra, come indicato nel Regolamento Particolare, un pannello che deve misurare un massimo di 30 cm. di larghezza e 10 cm. di altezza. Un'area adiacente di 15 cm.2, conterrà il numero di gara su un'altezza di 14 cm. in arancione fosforescente e rifrangente (PMS 804) su fondo chiaro. Questo numero potrà essere riflettente e visibile dalla parte posteriore, ad altezza d'occhio.

**11.1.5** Due numeri da apporre sui finestrini laterali posteriori di 20 cm. di altezza, di una larghezza di tratto di almeno 25 mm, di color arancione fosforescente e rifrangente (PMS 804). Questi numeri dovranno essere posizionati sui finestrini laterali posteriori adiacenti al nome del pilota (vedi art. 11. BIS. 2).

Un numero da apporre sul vetro anteriore della vettura, lato copilota, di 15 cm. di altezza, di una larghezza di tratto di almeno 20 mm. di colore nero su fondo bianco.

**11.1.6** **Nelle gare valevoli per CIAR-CIRC-CIRT** Un pannello da tetto 50 cm. larghezza x 52 cm. altezza sarà installato sul tetto, la cima orientata verso la parte anteriore della vettura. Un numero di gara nero opaco 5 cm. larghezza x 28 cm. altezza apparirà su fondo bianco opaco 50 cm. larghezza x 38 cm. altezza, in conformità con l'art. 11 BIS. 1.4 facoltativo in tutte le gare.

**11.1.7** Parte anteriore: un pannello che si possa inserire in un rettangolo di cm. 43 larghezza x 21,5 cm. altezza sul quale figurerà almeno il numero di gara e il nome completo del Rally.

**11.1.8 A ogni equipaggio iscritto al CIAR** ACI Sport S.p.a fornirà il seguente materiale che dovrà necessariamente essere fissato sulle vetture:

- Una fascia parasole di cm. 118 larghezza x 15 cm. altezza.
- Una banda parte alta del lunotto di cm. 118 larghezza x 10 cm. altezza.
- Due adesivi da apporre sulla calotta dei retrovisori esterni, di dimensioni adeguate alla grandezza dei retrovisori.

## **11.2 Nomi del Pilota e del Copilota**

**11. 2.1** Le iniziali dei nomi ed i cognomi del pilota e del copilota, così come la bandiera del Paese della ASN da cui hanno ottenuto la licenza, dovranno apparire sul finestrino laterale dei due lati della vettura adiacenti al numero di gara. I nomi dovranno essere scritti:

- in caratteri Helvetica bianco;
- in maiuscolo per le iniziali e la prima lettera di ogni nome ed in minuscolo per le altre lettere;
- su un'altezza di 6 cm. con una larghezza di tratto di 1,0 cm.
- il nome del pilota dovrà figurare in alto su entrambi i lati della vettura.

## **12. PUBBLICITÀ (si rinvia agli schemi ALLEGATI ALLA PRESENTE NG)**

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

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

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

Tale pubblicità è obbligatoria e non può essere rifiutata dai concorrenti, così come la pubblicità prevista da AcI Sport S.p.a nelle gare del CIAR, CIRC, CIRT, FINALE NAZIONALE.

Sui pannelli dei numeri di gara, la pubblicità dovrà inserirsi su di una superficie avente una larghezza di cm. 50 e un'altezza di cm. 15, o due da 7 cm. di altezza, in alto e/o in basso dei numeri. La pubblicità dell'organizzatore dovrà essere indicata sul regolamento particolare oppure deve essere comunicata ai concorrenti iscritti mediante circolare informativa, entro il termine di chiusura delle iscrizioni. Ogni altra pubblicità proposta dall'organizzatore non può essere che facoltativa.

Gli organizzatori delle gare CIAR, CIRC, CIRT E FINALE NAZIONALE non possono prevedere pubblicità nelle loro gare (sulle vetture e in tutta la manifestazione) in contrasto o concorrente con quella prevista da AcI Sport S.p.a. Il mancato rispetto di tale divieto verrà segnalato agli organi competenti per i provvedimenti di conseguenza.

**12.3** Il rifiuto della pubblicità dell'organizzatore indicata nel Regolamento particolare di gara o comunicata con circolare informativa potrà comportare il versamento di un importo massimo pari al doppio della tassa di iscrizione fissata con l'accettazione della pubblicità facoltativa. In ogni caso tale maggiorazione sarà limitata ad un massimo di 2.000 Euro.

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

**12.5** Nessuna maggiorazione può essere imposta ad un concorrente per rifiuto di pubblicità facoltativa rappresentante marche di automobili, di pneumatici, di carburanti e lubrificanti. Questa tipologia di pubblicità potrà essere prevista solo nella pubblicità facoltativa.

Tale norma è applicabile ai soli Rally di Campionato Italiano Assoluto Rally / CIRC e di Campionato Italiano Rally Terra.

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

**12.7** Oltre ai pannelli dei numeri di gara e alle targhe ufficiali, l'organizzatore ha inoltre la facoltà di riservare al massimo altri quattro spazi o moduli pubblicitari aventi complessivamente la dimensioni di cm.<sup>2</sup> 1600. Ogni modulo non deve superare le dimensioni di cm. 10x40. La loro posizione è libera, a meno che non sia espressamente vincolata dal regolamento particolare di gara.

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

**12.9** Nelle gare valevoli per il CIAR gli Organizzatori dovranno accettare la collocazione degli sponsor da parte di ACI-Sport. ACI Sport S.p.a si farà carico di individuare ed installare le posizioni pubblicitarie degli sponsor di ACI-Sport secondo gli schemi indicati negli allegati F1 e F2, allegati alla presente Norma. Ogni organizzatore inoltre dovrà garantire ad AcI Sport S.p.a lo spazio per la collocazione di due loghi sul materiale prodotto per la promozione del Rally e sulla documentazione ufficiale di gara. A titolo semplificativo ma non esaustivo: backdrop conferenza stampa, locandine, manifesti, programmi, pass, road-book, classifiche e comunicati stampa.

### 13. ASSISTENZA

#### 13.1 Assistenza (condizioni generali)

Durante lo svolgimento della gara, l'assistenza dovrà essere effettuata esclusivamente all'interno dei parchi assistenza. L'assistenza al di fuori di tali aree, accertata dagli Ufficiali di Gara, comporterà l'esclusione dalla competizione e, qualora la gara fosse valevole per un titolo nazionale, la perdita di tutti i punti acquisiti fino a quel momento. Tuttavia, l'equipaggio potrà intervenire sulla vettura in qualsiasi momento utilizzando esclusivamente i mezzi di bordo e senza alcun aiuto esterno, salvo diversa e specifica disposizione. È definita "assistenza" ogni intervento tecnico, lavoro o rifornimento effettuato su una vettura in gara. Si considera altresì assistenza:

- La presenza, nel raggio di un chilometro dalla vettura, di personale o di qualsiasi mezzo di trasporto riconducibile al concorrente o alla squadra di assistenza tecnica (fatte salve le eccezioni previste dall'Art. 13.2 delle NG Rally);
- L'abbandono, non autorizzato, del percorso di gara indicato nel Road Book

**13.1.1** Se necessario (ad esempio a seguito del cambio di un serbatoio o della pompa benzina), lo svuotamento ed il rifornimento di carburante è permesso in un parco assistenza, a condizione che:

- l'intervento sia effettuato sotto la supervisione di un commissario;
- nessun altro intervento sia operato durante l'operazione di svuotamento e/o rifornimento di carburante;
- un adeguato perimetro di sicurezza sia stabilito intorno alla vettura;
- due operatori antincendio o personale del team siano presenti con estintori disponibili per l'uso sui liquidi infiammabili;
- sia inserito carburante in quantitativo minimo pari a 10 litri.

#### 13.2 Definizione di assistenza vietata

È definita assistenza vietata:

a) qualsiasi intervento effettuato sulle vetture in gara al di fuori dei parchi assistenza con l'aiuto di personale esterno. Si ribadisce che è considerata assistenza vietata anche la presenza, nel raggio di un chilometro dalla vettura in gara, di personale o di qualsiasi mezzo di trasporto appartenente al concorrente o alla squadra di assistenza tecnica dell'equipaggio

b) l'abbandono non autorizzato del percorso di gara indicato nel road-book.

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

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

a) la presenza, nel raggio di un chilometro, di personale o di qualsiasi mezzo di trasporto, compresi gli elicotteri, appartenenti al team della vettura da gara, fatta eccezione:

- all'interno dei parchi assistenza e nelle zone assistenza remota (RSZ);
- mentre le vetture da gara sono in un riordino;
- all'interno delle zone refuelling;
- dove ciò sia stato esplicitamente permesso a mezzo di una circolare informativa;
- all'interno di una eventuale area ufficiale di lavaggio vetture (solo una persona per team);
- mentre le auto sono in una zona riservata ai media (Media Zone);
- quando è richiesto alle vetture in gara che si trovano sul percorso indicato nel road-book di utilizzare lo stesso percorso usato in quel momento dal personale dell'equipaggio, a condizione che gli stessi non si fermino simultaneamente nello stesso posto;

il passaggio di cibo, bevande, abbigliamento ed informazioni (data card, road-book, etc.) da e per l'equipaggio è permesso nei parchi assistenza e nelle zone assistenza remota o mentre le auto sono in una Media Zone.

In tutti i Rally è fatto obbligo agli Organizzatori designare sufficienti Giudici di Merito incaricati al controllo delle assistenze vietate lungo i percorsi di trasferimento. Questo personale si muoverà in tutta autonomia e dovrà essere identificabile. Al momento della contestazione - ad un equipaggio - di esecuzione di assistenza vietata, presenteranno la loro licenza ACI-Sport e le credenziali di Giudici di Merito conferitegli dall'Organizzatore attraverso RPG o circolare informativa. Un'unità di Giudici di Merito dovrà essere formata da almeno due Ufficiali di Gara".

#### 13.3 Parchi di assistenza

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

RALLY	
CIAR	15 (a) - 30 (b) 45' (c)
Rally	15' (a) - 30 (b) - 10 (e)
Ronde	45(d)

- (a) Durata parco assistenza precedente la prima PS della seconda tappa. Non è obbligatorio per la prima tappa tranne nel caso in cui segua una prova speciale del Rally e un parco chiuso notturno.  
 (b) (Durata parco assistenza tra due gruppi di prove speciali)  
 (c) Durata parco assistenza al termine della prima tappa.  
 (d) Il parco assistenza che precede la prima PS deve avere una durata di 15'. Quelli successivi avranno una durata di 45'.  
 (e) Durata parco assistenza facoltativo prima della fine del Rally

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

In caso di abbinamento tra una gara moderna e una gara storica, entrambe aventi validità di Campionato Italiano asfalto, devono essere previsti due parchi assistenza autonomi e separati.

Il parco assistenza deve essere su fondo asfaltato.

I parchi e le zone di assistenza dovranno essere chiaramente indicati nel road-book.

Per ogni vettura iscritta alla gara è possibile far accedere nel Parco Assistenza un solo mezzo/veicolo, dotato di placca sulla quale dovrà figurare il numero di targa del relativo mezzo/veicolo. Ogni vettura iscritta alla gara da un concorrente persona giuridica potrà avere una placca aggiuntiva a condizione che i mezzi di assistenza rientrino nella metratura della propria area tecnica. La placca adesiva verrà consegnata ~~dal responsabile del parco assistenza~~ durante le verifiche ante gara ~~al momento dell'accesso da parte del mezzo di assistenza.~~ Prima di accedere al service park la placca dovrà essere già apposta ~~con adesivo~~ sul mezzo di assistenza. I mezzi/veicoli, una volta usciti dal parco assistenza, non potranno più rientrarvi nel corso della gara, se non autorizzati dalla direzione gara con circolare informativa. In caso di infrazione a queste norme i concorrenti da loro assistiti saranno segnalati ai Commissari Sportivi per adeguate sanzioni che potranno arrivare sino all'esclusione della gara. Devono essere individuate apposite aree, nei pressi del parco assistenza, dove dovranno essere parcheggiati liberamente i mezzi/veicoli non da gara e, separatamente, i carrelli.

**13.3.1** I parchi assistenza saranno previsti nel percorso del Rally, regolati da un CO di entrata e da un CO di uscita; la distanza di 25 m. riportata nell'Appendice I sarà ridotta a 5 m. davanti al Controllo Orario di ingresso.

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

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

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

**MEDIA ZONE:** La media zone è una "zona media" delimitata da barriere che può essere allestita esclusivamente prima del cartello giallo di controllo orario in tutti i riordini (eccetto i riordini notturni se preceduti da un'assistenza) e all'interno del parco chiuso che precede la cerimonia del podio all'arrivo. L'accesso a tale zona sarà limitato esclusivamente al personale in possesso dell'apposito pass. Gli organizzatori possono pianificare l'itinerario e la tabella dei tempi in modo che gli equipaggi debbano sostare nella zona media per un minimo di 15 minuti. Le zone media devono inoltre essere chiaramente indicate nel Road Book.

#### 13.4) Area Tecnica - Area di Lavoro - Area Gommisti

##### Area Tecnica

All'interno del Parco assistenza dovrà essere assegnata ad ogni vettura - a titolo gratuito - un'area tecnica.

Ad ogni conduttore prioritario (e nelle gare valevoli per il Campionato Italiano Assoluto Rally anche ad ogni conduttore iscritto al Campionato) deve essere assegnata un'area di 120 mq che abbia una larghezza di almeno 8 m.

I Conducenti prioritari che partecipano con vetture appartenenti alle classi indicate nell'art. 25.2 perdono la priorità ai

fini dell'ordine di partenza ma mantengono il diritto a disporre di un'area di 120 mq.

Per ogni conduttore non prioritario (e nelle gare valevoli per il Campionato Italiano Assoluto Rally anche per ogni conduttore non iscritto al Campionato) l'area è ridotta a 80 mq. con una larghezza di almeno 6 metri.

Le aree utilizzate dai concorrenti iscritti al Campionato Italiano devono essere contigue.

Nel caso in cui ogni Team o assistenza tecnica svolga attività per più di una vettura, l'assegnazione dell'area tecnica avverrà secondo i criteri descritti dalla seguente griglia:

	1°	2°	3°	4° e successivi
<b>Conduttori Prioritari</b> (area in mq)	120	100	80	60
<b>Conduttori non Prioritari</b> (area in mq)	80	60	60	60

I Concorrenti che non comunicheranno agli Organizzatori - entro la data di chiusura delle iscrizioni di ogni singola gara - la loro squadra di assistenza, potranno usufruire soltanto di una superficie massima di 80 mq per i conduttori prioritari o iscritti al CIAR e di 60 mq per tutti gli altri.

#### **Area di lavoro**

Una volta assicurata ed assegnata la metratura necessaria a tutti gli aventi diritto, gli Organizzatori potranno mettere a disposizione - a titolo gratuito o a pagamento - lo spazio eccedente, definito anche "area di lavoro". Tale area di lavoro dovrà essere richiesta dal concorrente all'atto dell'iscrizione e dovrà essere distribuita in maniera proporzionale a tutti i richiedenti.

Nel caso di cessione dello spazio eccedente dietro pagamento, si stabilisce l'importo massimo da richiedere:

12 EURO per mq (IVA esclusa)

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

#### **Area Gommisti**

Tutti i produttori e fornitori - a qualsiasi titolo - di pneumatici devono essere collocati in un unico spazio ad essi riservato, a discrezione di ogni Organizzatore. Essi devono comunicare, in tempo utile all'Organizzatore, le targhe dei loro mezzi e lo spazio di cui necessitano.

L'organizzatore potrà prevedere la vendita degli spazi commerciali per i gommisti.

Il costo degli spazi venduti non potrà superare l'importo massimo di 5 EURO per mq. (IVA esclusa) per gli spazi fino a 70 mq. e di 15 EURO per mq. (IVA esclusa) per gli spazi eccedenti. Per i campionati CIAR, CIRC, CIRT e per la Finale Nazionale CRZ, gli organizzatori forniranno gratuitamente ai produttori di pneumatici iscritti ai campionati uno spazio espositivo/tecnico fino a un massimo di 80 m<sup>2</sup> per ciascun brand.

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

#### **Circolazione all'interno del Parco Assistenza**

**13.4.1** Per tutta la durata del Rally, potrà operare al massimo un mezzo/veicolo per ogni vettura partita.

I mezzi/veicoli, una volta posizionati, non potranno muoversi fino al termine della gara, se non autorizzati dalla direzione gara con circolare informativa.

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

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

#### **13.5 Remote Service Zone (RSZ)**

- I RSZ, la loro previsione e il loro posizionamento devono essere approvati dalla Federazione, la quale dovrà verificare la loro necessità.

- Nel caso motivato in cui fossero indispensabili la loro previsione dovrà rispettare le seguenti modalità:

- ogni RSZ deve essere definita da un Controllo Orario di ingresso e da un Controllo Orario di uscita;

- per ogni vettura non devono essere superati 15 minuti di permanenza nella RSZ;

- per ogni vettura la permanenza nella RSZ deve essere minimo di 10 minuti;

- se previsto dal Regolamento Particolare di Gara, con il controllo dei Commissari preposti, sarà consentito all'equipaggio di procedere a tutta l'assistenza indicata nel presente articolo.

- gli pneumatici in sostituzione potranno essere trasportati nella zona RSZ da dei componenti del Team dell'equipaggio;

- Prima dell'arrivo della vettura da gara i componenti del Team potranno accedere alla RSZ solo per la consegna degli pneumatici e dovranno uscire immediatamente dalla RSZ al termine dell'operazione.
- gli pneumatici sostituiti dovranno essere lasciati nella zona per il controllo da parte dei Commissari Tecnici e successivamente recuperati dai componenti del Team dell'equipaggio;
- dopo il Controllo Orario di uscita dovrà essere prevista la punzonatura degli pneumatici;
- In una zona di assistenza remota possono lavorare l'equipaggio e un massimo di due membri del personale di assistenza.
- Un una zona di assistenza è consentito l'utilizzo di: un cric; martinetti; una chiave per dadi ruota; una chiave dinamometrica; utensili; acqua pura. E' consentito l'uso di attrezzature, ricambi e strumenti imbarcati a bordo della vettura da gara. E' consentito l'uso di attrezzature per lo spurgo dei freni e per la pulizia della vettura.
- se previsto dal Regolamento Particolare di Gara nella RSZ sarà anche consentito il montaggio di fari supplementari che possono essere trasportati nelle zone di assistenza da una vettura di supporto.

Tutte le infrazioni alle disposizioni del presente Articolo saranno penalizzate a discrezione dei Commissari Sportivi.

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

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

### **13.6 Condizioni di utilizzo dei compressori**

Sono introdotte le seguenti limitazioni nell'utilizzo dei compressori:

**13.6.1** Restano in vigore le norme attuali relative alle flange e alle punzonature come da artt. 254.6.1 e 255.5.1.8.3 Allegato J.

**13.6.2** È obbligatorio procedere, prima della partenza del Rally, alla verifica ed alla piombatura del compressore installato sulla vettura e di 1 compressore di scorta.

**13.6.3** Sul compressore sarà apposto un sigillo di identificazione.

**13.6.4** Un compressore di scorta potrà essere abbinato a più vetture, a condizione che venga rilasciata dichiarazione ai commissari in sede di verifiche antegara.

Qualora una delle vetture che condividono la turbina di scorta, la utilizzasse, la/le altre non avranno più a disposizione compressori di ricambio.

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

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

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

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

**13.6.8 Nelle gare con titolazione FIA si applica la regolamentazione FIA.**

## **14. PNEUMATICI**

**Vedere appendice VI**

### **14.1 Ruota di scorta**

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

Le vetture devono essere pesate con una sola ruota di scorta a bordo.

### **14.2 Sistemi anti sgonfiamento**

In tutti i Rally è vietato l'uso di sistemi anti sgonfiamento.

### **14.3 Ritardo nella partenza**

In caso di ritardo nella partenza di una prova speciale superiore a 10 minuti, è consentito all'equipaggio di ripristinare la pressione degli pneumatici con i mezzi di bordo e senza interventi esterni.

## **15. RICOGNIZIONI**

### **15.1 Vetture per le ricognizioni**

Eccetto che per le gare titolate FIA, nel corso delle ricognizioni devono essere utilizzate vetture strettamente di serie, senza alcun allestimento da gara.

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

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

Nei rally su fondo sterrato è consentito l'uso di vetture 4X4.

### **15.2 Ricognizioni autorizzate e ricognizioni vietate**

Le ricognizioni non autorizzate sul percorso delle prove speciali sono vietate.

È considerata ricognizione la sola presenza di un conduttore sul percorso delle prove speciali nel periodo antecedente la partenza del Rally, al di fuori del programma delle ricognizioni previsto dall'Organizzatore.

I conduttori che effettueranno ricognizioni non autorizzate saranno sanzionati, in ragione della grave condotta, anche con gli effetti previsti dagli articoli 8.1, 8.2, 8.7 e 9 del RSN.

L'organizzatore potrà pubblicare l'itinerario della gara prima del giorno di apertura delle iscrizioni qualora le Prove Speciali siano ufficialmente approvate dal Supervisore. Solo in questo caso l'organizzatore potrà rendere pubblico il programma unitamente alle restrizioni per le ricognizioni.

Gli organizzatori di tutti i rally e Ronde dovranno pubblicare obbligatoriamente sul loro sito i video delle Prove Speciali, realizzati utilizzando vetture di serie ad andatura moderata, nel rispetto del codice della strada. La pubblicazione potrà avvenire anche prima dell'approvazione del loro RPG, qualora le Prove Speciali siano state approvate dal Supervisore.

Ogni ricognizione effettuata al di fuori dei giorni e degli orari fissati dagli organizzatori è considerata una infrazione molto grave e verrà segnalata al Direttore di Gara che potrà applicare le penalità previste dall'art. 15.3.5.

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

Nel caso di prove speciali che comportano, per il ritorno, una percorrenza di numerosi chilometri, l'Organizzatore ha la possibilità di prevedere una pausa nelle ricognizioni, al fine di consentire di percorrere la medesima prova in senso contrario di marcia.

Con esclusione dei casi rientranti nell'art. 15.3.4, durante ogni passaggio in una prova speciale, solo l'equipaggio è consentito nella vettura.

### **15.3 Svolgimento e durata delle ricognizioni.**

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

Con esclusione per i rally che seguono un format specifico (Vedi RDS CIAR), In tutti i rally le ricognizioni potranno essere effettuate in due giornate prima delle verifiche.

### **Nelle gare di CIAR, CIRT, CIRC e FINALE NAZIONALE l'organizzatore dovrà mettere i Conduuttori nella condizione di poter effettuare le ricognizioni in una unica giornata.**

In tutte le altre gare, qualora siano previste due giornate di ricognizione prima delle verifiche, la durata massima delle ricognizioni dovrà essere di 16 ore complessive.

Qualora sia prevista una sola giornata di ricognizione prima delle verifiche, la durata massima delle ricognizioni dovrà essere di 12 ore complessive.

Nel caso in cui preveda una seconda giornata di ricognizioni, essa dovrà essere programmata nel fine settimana precedente allo svolgimento del rally.

Nel caso in cui la struttura della gara lo consenta, le ricognizioni e le verifiche potranno essere effettuate nella medesima giornata.

Gli orari complessivi delle ricognizioni dovranno includere anche lo shakedown, prove libere/qualificazione, ove previste.

Le ricognizioni sono obbligatorie, pena la non ammissione alla gara disposta dal Direttore di Gara. Esse dovranno essere effettuate dopo la consegna del Road Book e della scheda di ricognizione, con vetture strettamente di serie, senza alcun allestimento da gara. Per ogni Prova Speciale è ammesso un numero massimo di tre passaggi ed un numero minimo di uno; nelle gare titolate FIA sono ammessi un numero massimo di due passaggi. Sono vietate le vetture "staffetta" che precedono quelle in ricognizione e i collegamenti radio sulle vetture in ricognizione. Ogni ricognizione effettuata al di fuori del giorno e degli orari stabiliti sarà considerata una infrazione molto grave e verrà segnalata al Direttore di Gara. E' proibito, salvo se espressamente autorizzato nel regolamento particolare di gara, percorrere la prova speciale in senso di marcia opposto rispetto a quanto indicato nel Road Book.

**15.3.1** Il numero di tre passaggi per prova speciale non è un obbligo. Un equipaggio può anche effettuarne di meno. I percorsi delle prove speciali ripetute, anche parzialmente, devono essere considerati una volta sola (se ad es. una P.S. è ripetuta due volte, il numero massimo di passaggi che un equipaggio può effettuare in ricognizione non è di sei, ma di tre). Eventuali casi particolari saranno valutati di volta in volta dalla Commissione Rally.

**15.3.2** L'organizzatore dovrà stabilire gli orari di ricognizione. Le ricognizioni dovranno essere effettuate in ogni caso solo dopo la consegna del road-book (radar) e il ritiro della scheda di ricognizione da parte dei concorrenti regolarmente iscritti.

Nel caso in cui la tabella tempi e distanze preveda prove speciali in orari notturni, gli organizzatori sono obbligati a prevedere le ricognizioni delle stesse prove in orari che prevedano le medesime condizioni di luce.

**15.3.3 Ronde:** subito dopo aver verificato, i conduttori potranno iniziare, con vetture stradali munite di contrassegno dell'Organizzatore, le ricognizioni del percorso della PS che potrà essere anche aperto al traffico ordinario a doppio senso di marcia. Le ricognizioni saranno controllate mediante controlli di partenza e di arrivo. Al termine delle ricognizioni le vetture ammesse alla gara verranno trasferite nel Parco Partenza.

Ogni equipaggio potrà effettuare un numero massimo di 3 ricognizioni.

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

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

**15.3.4 Scheda di ricognizione**

La scheda - conforme al modello riprodotto più avanti - dovrà essere applicata all'interno della vettura usata per le ricognizioni, in modo ben visibile dall'esterno e deve comunque trovarsi sempre a bordo per essere esibita ad ogni richiesta degli Ufficiali di Gara addetti ai controlli. Almeno un componente l'equipaggio iscritto dovrà trovarsi a bordo della vettura. A bordo della vettura potranno essere presenti al massimo due persone. Potrà essere presente una terza persona alle seguenti condizioni:

- 1) che la terza persona sia in possesso di licenza di istruttore ACI Sport almeno di 2° livello;
- 2) che la sua presenza sia espressamente prevista nel Modulo di iscrizione, con indicazione specifica del nome e dei dati relativi alla licenza dell'istruttore. E che sia dichiarata dal concorrente in sede di ritiro del radar
- 3) che tale servizio sia previsto solo ed esclusivamente a favore dei neofiti, con particolare riferimento agli anni di possesso della licenza e non all'età anagrafica.
- 4) che l'istruttore non sia fra gli iscritti al rally a cui si riferiscono le ricognizioni. La mancanza della scheda a bordo della vettura o la presenza di un numero di persone superiore a due comporterà un'ammenda di euro 300. La manomissione della scheda comporterà la non ammissione alla gara.

**15.3.5 Controlli e sanzioni**

**a) Controlli**

Gli Organizzatori devono farsi carico di disporre adeguati controlli sulle ricognizioni. In particolare, devono concordare con le Autorità Amministrative locali i controlli lungo il percorso sia nei giorni di ricognizione indicati nel regolamento particolare di gara, sia nei giorni precedenti la manifestazione (anche prima della consegna del road-book), devono fornire assistenza al personale delle Forze dell'Ordine preposto, devono comunicare loro i nominativi degli iscritti e richiedere la segnalazione alla Direzione di Gara di eventuali infrazioni alle norme di comportamento previste dal Codice della Strada. Il controllo delle violazioni delle disposizioni sulle ricognizioni e le relative segnalazioni alla Direzione di Gara possono essere effettuati, oltre che dagli U.G. designati, anche dal personale preposto al controllo e/o alla tutela delle aree toccate dalla gara e da altri soggetti incaricati ufficialmente e per iscritto dall'organizzatore che deve darne pubblicità mediante circolare informativa e comunicazione ad ACI-Sport .

In occasione della prima riunione di Collegio i Commissari Sportivi dovranno ricevere dall'organizzatore l'elenco dei nominativi dei commissari di percorso preposti al controllo delle ricognizioni insieme alle schede controfirmate sia dal primo conduttore che dal secondo conduttore attestanti i vari passaggi degli stessi sulle prove.

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

Agli organizzatori e ai Direttori di Gara è fatto obbligo di allegare all'incartamento di chiusura una relazione dettagliata e documentata sui controlli che sono stati disposti ed effettuati: ordini di servizio, modalità e orari di svolgimento, rapporti degli incaricati, risultati, provvedimenti adottati e quant'altro. Il Presidente del Collegio dei Commissari Sportivi deve verificare se e come tali controlli sono stati effettuati e con quali esiti. In sede di valutazione della gara ai fini dell'assegnazione delle validità nazionali, si terrà conto anche dei controlli effettuati sulle ricognizioni.

I regolamenti dei Trofei di Marca devono prevedere, oltre alle sanzioni previste da ACI-Sport , anche l'esclusione immediata dai Trofei stessi dei conduttori che violano le disposizioni sulle ricognizioni.

ACI-Sport si riserva di effettuare, con propri incaricati controlli a campione sulle ricognizioni

**b) Sanzioni**

I conduttori segnalati per avere commesso un'infrazione alla regolamentazione delle ricognizioni devono essere sanzionati dal Direttore di Gara con le ammende previste nel seguente prospetto, con la non ammissione alla gara e verrà proposta agli Organi di Giustizia l'esclusione definitiva dai Campionati-Coppe di Zona a cui partecipano, senza che questo influisca sul punteggio degli altri Conduttori. Inoltre saranno deferiti alla Procura Federale e al Giudice Sportivo per l'adozione dei provvedimenti sanzionatori di competenza.

Tipologia delle infrazioni	Tipologia dei conduttori	
	a) Conduttori prioritari Rally FIA/ ACI Sport e iscritti al Campionato Italiano ACI-Sport	b) Tutti gli altri conduttori
1)Infrazioni commesse durante il periodo previsto per le ricognizioni regolamentate	1a)	1b)

Tipologia delle infrazioni	Tipologia dei conduttori	
	non ammissione alla gara e ammenda di 5.000,00 euro	non ammissione alla gara e ammenda di 2.000,00 euro
2) Infrazioni commesse nel periodo antecedente le ricognizioni regolamentate e comunque fuori dal periodo del loro svolgimento	2a) non ammissione alla gara e ammenda di 15.000,00 euro	2b) non ammissione alla gara e ammenda di 5.000,00 euro

Nelle tipologie delle infrazioni 1) e 2) sono comprese anche le infrazioni commesse dai conduttori non iscritti alla gara.

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

Le ammende comminate per violazione delle norme relative alle ricognizioni dovranno essere versate all'Organizzatore, entro la partenza della gara, nel caso le infrazioni siano state rilevate a seguito dei suoi controlli. In caso contrario dovranno essere versate ad ACI Sport.

### c) Velocità durante le ricognizioni

Il limite massimo di 70km/h è imposto durante le ricognizioni salvo limiti inferiori presenti sulla segnaletica della strada.

L'organizzatore può stabilire un limite di velocità inferiore rispetto allo standard nelle prove speciali. Tali limiti devono figurare nei Regolamenti Particolari e possono essere controllati in qualsiasi momento durante le ricognizioni. Per monitorare la velocità durante le ricognizioni, è obbligatorio che ogni vettura da ricognizione sia dotata di un dispositivo sul quale sia installata un'applicazione collegata al sistema di tracciamento proveniente dalla Lista Tecnica FIA n. 98 o che abbia sottoposto la certificazione alla FIA e sia in attesa dell'inserimento nella Lista Tecnica FIA n. 98, utilizzi un display e sia dotato di un avviso acustico per segnalare il superamento del limite di velocità. Nel caso in cui il veicolo non disponga del dispositivo sul quale installare l'applicazione, questo verrà fornito a noleggio dal fornitore del servizio tracking. Qualsiasi interferenza con il/i sistema/i durante le ricognizioni comporterà la segnalazione del concorrente ai commissari sportivi, così come la non attivazione o la disattivazione dell'applicazione. Si sottolinea che la ricognizione non è una prova con strada chiusa alla circolazione. Tutte le leggi sulla circolazione stradale, la sicurezza e i diritti degli altri utenti della strada devono essere rigorosamente rispettate, sia durante le ricognizioni delle prove speciali, sia dello Shakedown.

Il costo massimo addebitabile a ciascun concorrente per il servizio di tracciamento durante le ricognizioni è pari a 50€ oltre iva di legge.

L'eccesso di velocità durante la ricognizione delle prove speciali / shakedown / Prova di qualificazione e in qualsiasi tratto stradale rilevato dagli agenti di polizia, o da un sistema di tracciamento comporterà una ammenda applicata dal Direttore di Gara come segue:

Per km/h oltre il limite di velocità: €15. (verrà applicata una tolleranza pari al 5% della velocità massima consentita)

Qualsiasi applicazione di tale regolamento da parte del Direttore di Gara sarà notificato da lui al concorrente interessato.

L'ammenda dovrà essere versata entro i limiti stabiliti dall'art. 216bis C) del Regolamento Sportivo Nazionale. Queste ammende saranno di pertinenza dell'organizzazione.

I reclami contro le sanzioni per violazione dei limiti di velocità durante le ricognizioni devono essere presentati al Direttore di Gara o a un suo incaricato nei 30' successivi alla notifica del provvedimento ed esaminati dal Collegio dei Commissari Sportivi.

**(SCHEDA FAC-SIMILE RICOGNIZIONI)**

SCHEDA RICOGNIZIONI	
FOTO	FOTO
<b>1° CONDUTTORE</b>	<b>1° CONDUTTORE</b>
NOME _____	NOME _____
COGNOME _____	COGNOME _____
LIC. N° _____	LIC. N° _____
<b>SU VETTURA</b>	
MARCA _____	TIPO _____
MARCA _____	TIPO _____
MARCA _____	TIPO _____

**NOTE:**

a) Deve essere obbligatoriamente esposta;

b) Gli U.G. e le persone incaricate dei controlli saranno muniti dei seguenti segni di riconoscimento:

**16. TEST VETTURE NON COMPRESI NEI PROGRAMMI DI GARA. Riferimento: artt. 12. e 19 del RSN.**

**16.1** I test potranno essere effettuati solamente su espressa autorizzazione delle competenti Pubbliche Autorità e sono soggetti alle seguenti prescrizioni:

**16.1.1** I Test possono essere organizzati solo da titolari di licenza di Organizzatore Rally in corso di validità, i quali provvedono alle modalità operative necessarie, assumendone direttamente le relative incombenze.

**16.1.2** Per ogni giornata di test non devono essere accettate più di 15 vetture.

**16.1.3** Ogni turno di test potrà avere una durata massima di 3 ore.

**16.1.4** Per ogni giornata di test potranno essere effettuati un massimo di 4 turni.

**16.1.5** I conduttori dovranno essere in possesso di licenza ACI-Sport in corso di validità, adeguata alla vettura utilizzata.

**16.1.6** A partire dal momento in cui verrà reso pubblico - con qualunque mezzo di comunicazione - il percorso di una gara, nel raggio di 150 km dal luogo delle prove speciali non sarà consentito effettuare test di vetture che non sia quello previsto nel programma della gara medesima. Qualsiasi infrazione a detta norma comporterà automaticamente l'esclusione dalla gara del concorrente e dell'equipaggio interessato.

**16.1.7** Nelle gare FIA solo l'organizzatore o chi da esso delegato può organizzare nei giorni precedenti alla gara iscritta in calendario un test collettivo nel raggio di 300 km dal percorso di gara interessato **16.1.8** Dovranno essere garantite le misure di sicurezza mediche e tecniche così come previste per le Prove Speciali. sarà obbligatoria la presenza di ambulanza con la presenza di un medico rianimatore e di una decarcerazione).

**16.1.9** Per ogni test dovrà essere nominato un incaricato della Delegazione Regionale, con spese a cura dell'Organizzatore, per la verifica della corretta applicazione della normativa.

**16.1.10** Le Delegazioni regionali terranno i contatti con gli enti locali al fine di avere notizie circa l'effettuazione dei test nella loro zona di competenza.

I Licenziati che contravverranno alla presente disposizione verranno deferiti alla Procura Federale per le opportune sanzioni.

## **17. VERIFICHE AMMINISTRATIVE E TECNICHE – Si rinvia al manuale allegato al RSN.**

### **17.1 Verifiche prima della partenza e durante la gara**

**17.1.1** Ogni equipaggio partecipante al Rally dovrà presentarsi (al completo) con la propria vettura alle verifiche amministrative e tecniche previste.

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

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

**17.1.2** In sede di verifiche ante-gara i conduttori dovranno firmare un impegno ad indossare, durante l'effettuazione delle Prove Speciali, l'abbigliamento protettivo omologato secondo le norme FIA ed un casco anch'esso omologato secondo le norme FIA, unitamente al dispositivo di ritenzione della testa e relativi dispositivi di sicurezza.

In sede di verifiche tecniche ante-gara i Commissari Tecnici provvederanno al controllo del corretto posizionamento e della conformità delle cinture e degli attacchi delle stesse, del sedile, dell'ancoraggio del dispositivo di ritenzione della testa sul casco, del casco stesso e dell'abbigliamento ignifugo.

### **17.1.3 Camera Car**

L'utilizzo di telecamere a bordo di autovetture deve essere autorizzato in sede di verifiche tecniche ante gara dai Commissari Tecnici che verificheranno il posizionamento, la struttura di sostegno e il fissaggio al fine di evitare che tali apparecchiature possano costituire pericolo per il pilota o per il pubblico.

### **17.1.4 Identificazione dell'equipaggio e della vettura**

**17.1.4.1** Identificazione dell'equipaggio. Ogni conduttore dovrà fornire due foto tessera recenti da cm. 4x4. In sede di verifica ante-gara una delle foto sarà applicata alla "Scheda d'identità dell'equipaggio" che dovrà essere esposta all'interno del vetro posteriore laterale, lato 1° conduttore, durante tutta la gara. La scheda d'identità dovrà essere visibile dall'esterno. Le pellicole anti deflagrazione dovranno essere trasparenti ed incolore. Se il regolamento di gara autorizza le pellicole argentate o fumé devono avere un'apertura di un'area equivalente alla superficie di un cerchio di 70 mm. di diametro per consentire di vedere dall'esterno il pilota e l'interno della vettura.

**17.1.4.2** Identificazione della vettura. Il controllo della rispondenza del numero del telaio della vettura con il numero indicato nel passaporto tecnico e il libretto di circolazione. Il telaio ed il monoblocco potranno in ogni momento essere identificati mediante applicazione di sigilli, piombi o di altri mezzi di identificazione.

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

Il concorrente è responsabile in ogni momento della gara, pena le sanzioni previste all'art. 128 del RSN su decisione dei Commissari Sportivi, della conformità tecnica della propria vettura.

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

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

### **17.2 Verifiche finali**

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

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

**17.2.2** L'assenza di uno dei sigilli di identificazione eventualmente apposti, comporterà l'esclusione.

**17.2.3** Verifiche tecniche complete comportanti lo smontaggio di parti della vettura potranno essere effettuate a discrezione dei Commissari Sportivi, d'ufficio, o a seguito di reclamo o su segnalazione del Direttore di Gara.

**17.2.4** L'elenco delle vetture da sottoporre a verifica tecnica d'ufficio deve essere esposto sull'albo ufficiale di gara all'orario indicato nel programma. I concorrenti hanno l'obbligo di farsi parte diligente per prendere visione di tale elenco e di mettere immediatamente a disposizione la vettura perché la stessa possa essere trasferita nella località sede delle verifiche. Un ritardo superiore a quanto stabilito dai Commissari Sportivi corrisponde ad un rifiuto e quindi comporta una sanzione che potrà arrivare fino all'esclusione dalla classifica, su decisione del Collegio dei Commissari Sportivi.

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

## **18. PARCO PARTENZE - PARTENZA E NUOVA PARTENZA - ORDINE DI PARTENZA**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **18.8 Ordine di partenza**

Salvo eventuali diverse disposizioni per le gare titolate FIA, per l'assegnazione dell'ordine di partenza, gli organizzatori dovranno attenersi alle disposizioni previste nei singoli RDS.

Ai fini degli ordini di partenza, le vetture turbo diesel saranno considerate come appartenenti alla classe corrispondente alla loro cilindrata geometrica.

## **19. TABELLA DI MARCIA**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## **20. PROCEDURE PER IL FUNZIONAMENTO DEI CONTROLLI**

### **20.1 Disposizioni generali**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## **20.2 Segnalazione dei controlli**

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

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

### **20.2.3 Segnalazione dei Controlli orari**

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

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

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

### **20.2.4 Segnalazione dei Controlli di passaggio (a timbro)**

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

### **20.2.5 Segnalazione delle Prove speciali**

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

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

### **20.2.6 Segnalazione dei Controlli Stop**

Il controllo stop, segnalato da un cartello STOP su fondo rosso, deve essere posizionato a una distanza minima di 200 metri dopo il cartello di fine prova speciale. La fine della zona di controllo stop è indicata dal cartello n° 5 con tre barre trasversali nere su fondo beige.

**L'area di decelerazione tra l'arrivo della prova speciale e il controllo stop deve obbligare i concorrenti a rallentare utilizzando semplici misure fisiche artificiali adattate alla conformazione stradale (chicane, dossi, restringimenti della carreggiata o altre soluzioni di sicurezza idonee), posizionando l'elemento non oltre 100 m prima dello stop. L'area deve essere menzionata e descritta nel Piano di Sicurezza, nel Regolamento Particolare di Gara e nel road book dell'evento. Deve essere implementata e identificata durante le ricognizioni.**

## **20.3 Zona di controllo - Identificazione degli Ufficiali di gara**

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

### **20.4 Controlli di passaggio (a timbro)**

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

### **20.5 Controlli Orari**

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

## 20.6 Procedura da seguire nei Controlli Orari

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

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

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

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

**20.6.4** L'ora di transito sarà quella in cui un membro dell'equipaggio, anche senza scendere dalla vettura, consegnerà la tabella di marcia al cronometrista o al commissario di percorso addetto. Questi ultimi, in ogni caso, sono tenuti a facilitare tale operazione.

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

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

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

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

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

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

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

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

**20.6.10** A discrezione del Direttore di Gara un equipaggio che è stato penalizzato per arrivo anticipato al CO, può essere neutralizzato per il tempo necessario a farlo ripartire all'orario originariamente previsto.

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

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

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

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

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

Non sono ammessi reclami per eventuali errori non contestati immediatamente.

## 20.7 Orario di partenza nei controlli

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

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

a) i due controlli faranno parte di una sola zona di controllo ed i relativi cartelli di segnalazione saranno disposti come segue:

a1) cartello di preavviso giallo con orologio, inizio zona di controllo;

a2) dopo circa 25 metri, cartello rosso con orologio, postazione di controllo orario;

a3) ad una distanza da 50 a 200 metri, cartello rosso con bandiera, postazione di partenza prova speciale;

a4) infine, 25 metri dopo, cartello di fine zona di controllo, beige con tre barre nere trasversali;

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

Dovrà essere rispettato un intervallo di 3" per permettere all'equipaggio di prepararsi alla partenza e per il controllo della presenza dei dispositivi di sicurezza.

Prima del CO della Super Prova Speciale i giudici di merito devono controllare il rispetto del CdS (evitando l'effettuazione di manovre non corrette, come scaldare le gomme, zigzagare)

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

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

- d) l'equipaggio, una volta effettuate le operazioni al controllo orario, si recherà immediatamente alla partenza della prova speciale. Il cronometrista incaricato trascriverà sul foglio della prova speciale l'ora prevista di partenza della prova speciale, che normalmente corrisponderà all'ora prevista di partenza per il settore successivo. Quindi darà la partenza secondo la procedura regolamentare;
- e) qualora esistesse una divergenza tra i due orari trascritti, farà fede l'ora di partenza della prova, salvo decisione contraria del Collegio dei Commissari Sportivi.

### 20.8 Esclusione dalla gara (tempo massimo)

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

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

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

Esempi:

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

Penalizzazione per il ritardo: 10 x 10 secondi = 1'40"

Ritardo conteggiato per il tempo massimo: 10'

Settore B: tempo imposto 1h30 - transito ore 14.20

Penalizzazione per anticipo: 20'

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

Settore C: tempo imposto 2h00 - transito ore 16.30

Nuova penalizzazione per il ritardo: 10 x 10 secondi = 1'40"

Ritardo conteggiato per il tempo massimo: altri 10'

Totale settori A + B + C

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

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

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

**20.8.4** L'esclusione per superamento del tempo massimo deve essere pronunciata solo al termine di una sezione o di una tappa.

**20.8.5** Nelle gare che si svolgono in più giornate suddivise tra loro da un riordino notturno di almeno 6 ore è consentita una nuova partenza all'equipaggio escluso per aver superato il tempo massimo.

### 20.9 Controlli di riordino

**20.9.1** Sul percorso saranno previste delle zone di riordino. I loro controlli di entrata e di uscita saranno sottoposti alle norme generali che regolano gli altri posti di controllo.

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

Esempio:

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

**20.9.3** Al loro arrivo ai controlli di riordino, gli equipaggi consegneranno al Commissario incaricato la loro tabella di marcia. Gli equipaggi riceveranno dagli Ufficiali di Gara addetti al Controllo Orario di ingresso una nuova tabella di marcia con l'annotazione dell'ora teorica di transito al C.O. di uscita dal Parco Riordino.

Essi dovranno quindi portare immediatamente la loro vettura nel parco chiuso, e dovranno spegnere obbligatoriamente il motore.

Gli Ufficiali di Gara addetti al Controllo Orario di uscita faranno annotare nella tabella di marcia l'orario effettivo della

“Nuova Partenza”.

Quando un riordino non supera i 15 minuti, gli equipaggi possono rimanere in questo riordino.

**20.9.4** In tutti rally su asfalto, dopo un riordino nel corso di una tappa, le vetture potranno ripartire nell'ordine in cui erano partite nella sezione precedente o, nel caso in cui i tempi di riordino lo permettano, nell'ordine della classifica non ufficiale di quel momento. Per fare ripartire le vetture nell'ordine della classifica non ufficiale occorre che i tempi del riordino siano tali da permettere l'applicazione di quanto sopra a tutte le vetture in gara e che sia stato completato almeno il 10% della distanza totale delle prove speciali.

In tutti i rally su terra, con esclusione delle gare valevoli per il CIRT, dopo un riordino nel corso di una tappa, le vetture dovranno ripartire nell'ordine della classifica non ufficiale in quel momento, compatibilmente ai tempi tecnici previsti. Per fare ripartire le vetture nell'ordine della classifica non ufficiale occorre che sia stato completato almeno il 10% della distanza totale delle prove speciali

**20.9.5** L'uscita dal riordino è considerata come nuova partenza e come tale soggetta, in quanto applicabili, alle disposizioni della presente norma.

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

Nei rally che si svolgono su sterrato, con esclusione delle gare valevoli per il CIRT, i riordini previsti tra le prove speciali devono prevedere una durata minima di 35'.

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

## **21. PROVE SPECIALI**

**21.1** In tutti i Rally il cronometraggio sarà effettuato al decimo di secondo

**21.1.2** Durante le prove speciali i membri dell'equipaggio dovranno obbligatoriamente:

- indossare un casco di tipo omologato, conformemente alle specifiche approvate dalla F.I.A., allacciato come previsto dalla normativa sulla sicurezza. Tutti i piloti dovranno assicurarsi che i propri caschi siano equipaggiati del dispositivo di sganciamento rapido che aiuterà il personale di soccorso ed eliminerà la necessità di tagliare la cinghia.

- Indossare un abbigliamento di protezione omologato come previsto dalla normativa sulla sicurezza.

Il secondo conduttore è esentato dall'obbligo di calzare i guanti. (Gli utilizzatori devono assicurarsi che gli indumenti non siano troppo stretti poiché ciò riduce il livello di protezione. I ricami realizzati direttamente sulla tuta devono essere cuciti unicamente sullo strato più esterno dell'indumento allo scopo di migliorare l'isolamento termico. Il materiale utilizzato per il fondo (o il supporto) dei badges pubblicitari così come il filo utilizzato per fissarli sulla tuta devono essere resistenti alle fiamme (vedere l'Annesso I della Norma FIA 8856-2000 per le esigenze dettagliate e le altre raccomandazioni agli utilizzatori).

- Indossare il dispositivo di ritenzione della testa.

Allacciare compiutamente le cinture di sicurezza.

**21.2** L'Organizzatore dovrà prevedere, fra il CO e lo Start PS l'effettuazione del sommario controllo visivo dell'adozione, da parte degli equipaggi, dei dispositivi di sicurezza. Lo stesso controllo dovrà essere effettuato anche allo Start dello shakedown (se previsto). Il personale addetto al controllo sarà riconoscibile mediante una fascia rossa al braccio, recante la dicitura safety/sicurezza. (Il controllo potrà essere ripetuto anche allo STOP della Prova Speciale).

Qualora uno o più dei predetti requisiti di sicurezza siano mancanti o non siano indossati correttamente, l'equipaggio non sarà autorizzato a prendere la partenza della PS fino a quando gli eventuali requisiti mancanti non saranno correttamente ripristinati.

L'Organizzatore dovrà prevedere, tra il CO e lo Start PS un intervallo minimo di 3 minuti.

Per ogni equipaggio viene fissato un ritardo massimo di 5 minuti sul proprio orario di partenza nella PS, per ripristinare i requisiti di sicurezza mancanti o non indossati correttamente. Il ritardo verrà penalizzato ai sensi dell'articolo 21.7.

Il superamento di tale ritardo comporterà la non ammissione alla partenza della prova speciale.

La decisione dovrà essere presa dal Direttore di Gara, su segnalazione dell'addetto al controllo, il quale terrà ferma la vettura in attesa della decisione del Direttore di Gara

Quanto sopra non esclude eventuali ulteriori sanzioni da parte del Collegio dei Commissari Sportivi.

Gli organizzatori dovranno prevedere, tra il CO e lo start PS un Ufficiale di Gara, riconoscibile da un bracciale rosso, preposto a verificare il rispetto di quanto sopra.

Lo stesso tipo di controllo potrà essere ripetuto anche allo STOP della Prova Speciale.

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

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

**21.5 Le partenze delle prove speciali saranno date come segue:**

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

In alternativa, tale metodo può essere sostituito da un sistema elettronico automatico, che evidenzia i secondi mancanti e sia chiaramente visibile agli equipaggi sulla linea di partenza. Questo sistema può essere elettronicamente accoppiato ad un sistema di controllo automatico capace di registrare ogni situazione di partenza anticipata.

Dovrà essere chiaramente indicata la linea di partenza a terra (anche su fondo sterrato e neve) e nel caso di uso di sistema elettronico, la fotocellula per il rilevamento dell'eventuale partenza anticipata dovrà essere posizionata 50 cm. dopo la suddetta linea di partenza.

Questo sistema può anche essere sincronizzato con un sistema di luci che nel caso deve essere descritto e specificato nel suo funzionamento nel regolamento particolare.

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

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

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

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

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

- e) 1<sup>a</sup> infrazione: 10 secondi
- f) 2<sup>a</sup> infrazione: 1 minuto
- g) 3<sup>a</sup> infrazione: 3 minuti
- h) ulteriori infrazioni: penalità a discrezione dei Commissari Sportivi.

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

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

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

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

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

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

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

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

**21.14** Durante una prova speciale l'assistenza è proibita.

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

**21.15 Interruzione di una Prova Speciale**

Quando una prova speciale è interrotta per qualsiasi motivo, a ciascun equipaggio interessato dall'interruzione sarà assegnato dal Direttore di Gara un tempo che è giudicato il più equo. Una notifica corrispondente sarà pubblicata dal

Direttore di Gara. Tuttavia, nessun equipaggio che è unicamente o congiuntamente responsabile dell'interruzione di una prova può beneficiare di questa misura.

**21.15.1** I tempi forfettari potranno essere assegnati anche se un solo equipaggio avrà potuto effettuare la prova in condizioni normali di gara.

**21.15.2 assegnazione dei tempi**

L'assegnazione avverrà secondo i seguenti criteri:

1. Tempo imposto:

- Se nessun equipaggio di una classe avrà percorso in condizioni regolari la Prova Speciale, agli appartenenti di quella classe verrà assegnato un tempo imposto uguale per tutti.
- Qualora, solo alcuni equipaggi di una classe avranno percorso in condizioni regolari la Prova Speciale, senza essere stati affetti dalla interruzione, a tutti gli equipaggi di quella classe che non hanno potuto portare a termine la prova in condizioni regolari, verrà applicato un tempo imposto in base alle seguenti casistiche valutate dal Direttore di Gara:

**CASO A:** la medesima prova speciale è già stata percorsa in precedenza e il conduttore non ha ottenuto un tempo anomalo. Il tempo imposto verrà calcolato sommando il tempo del vincitore della prova speciale interrotta, al ritardo accumulato da ciascun equipaggio al quale si deve assegnare il tempo imposto, rispetto al tempo rilevato dal vincitore della prova speciale interrotta nel passaggio precedente della medesima prova speciale.

In nessun caso il tempo imposto può essere migliore del tempo ottenuto dal leader della prova sospesa.

**CASO B:**

In caso di tempo anomalo nel passaggio precedente o nel caso in cui fosse stato previsto un solo passaggio sulla prova interrotta o la ripetizione di tale prova non sia stata ancora disputata, si dovrà prendere in considerazione la prova speciale più lunga disputata prima di quella interrotta (qualora la prova speciale interrotta fosse la prima, si prenderà in esame la prova speciale immediatamente successiva). Verrà assegnato un tempo basato sul distacco chilometrico tra l'equipaggio affetto dall'interruzione e il vincitore della prova speciale interrotta confrontato con il tempo del vincitore della prova interrotta rilevato sulla prova da prendere in considerazione sopra menzionata.

Tale distacco chilometrico sarà moltiplicato per i chilometri della prova interrotta e il valore risultante sarà sommato al tempo del vincitore della prova interrotta. Nel caso in cui si debba prendere in considerazione la prova speciale successiva e il vincitore della prova speciale interrotta registri un tempo anomalo o si ritiri nella prova immediatamente successiva, si procederà ad analizzare il distacco chilometrico con il secondo classificato (o il terzo e così via...) della prova interrotta. In questo caso, si sottrarrà dal distacco chilometrico il gap al chilometro accumulato dal secondo classificato (o a seguire il terzo ecc) nella prova interrotta.

In nessun caso il tempo imposto può essere migliore del tempo ottenuto dal leader della prova sospesa.

**CASO C:** in caso di ulteriori tempi rilevati anomali, il Direttore di Gara opererà secondo equità.

**CASO D:** Nel caso in cui, nella prova speciale interrotta, una vettura abbia avuto un problema proprio individuale tale da causare un rallentamento sulla propria percorrenza della Prova Speciale prima che quest'ultima fosse interrotta, il direttore di gara, nell'assegnare il tempo imposto, dovrà verificare il ritardo accumulato da quella vettura prima dell'interruzione rispetto al vincitore della prova utilizzando il sistema di tracciamento. Il ritardo accumulato tra lo start P.S. e il momento dell'interruzione dovrà essere sommato al tempo imposto ottenuto seguendo i casi A o B o C sopra riportati

In tutti i casi A, B, C e D sopra menzionati il vincitore della prova è da intendersi il vincitore di ciascuna classe di appartenenza.

**21.15.3** Gli equipaggi totalmente o parzialmente responsabili dell'interruzione di una PS non beneficeranno in alcun caso della presente disposizione. Pertanto sarà loro assegnato il tempo effettivamente realizzato se tale tempo sarà superiore al tempo assegnato agli equipaggi non transitati a causa dell'interruzione. Le disposizioni sull'interruzione delle PS possono essere applicate anche agli equipaggi che abbiano subito un ritardo a seguito del loro intervento per rimuovere un ostacolo in caso di ostruzione del percorso e/o per prestare soccorso in caso di incidente, e successivamente abbiano portato a termine la prova, anche se la stessa non sia stata definitivamente interrotta.

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

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

**21.15.6** Qualora un equipaggio in gara invii una segnalazione di pericolo, quale: SOS, oppure "richiesta di soccorso medico", oppure "richiesta di soccorso Antincendio" il direttore di gara è tenuto a:

- sospendere immediatamente le partenze;
- richiedere al gestore del sistema di tracking l'invio di un segnale di bandiera rossa a tutti gli equipaggi in quel momento in prova e che ancora in avvicinamento al punto segnalato;
- ordinare l'immediata esposizione della bandiera rossa in tutte le postazioni intermedie poste tra la partenza e il luogo dell'incidente.
- È decisione del direttore di gara riprendere le partenze nel caso della presenza di un apripista e delle necessarie condizioni di sicurezza, ritirando la bandiera rossa per fare proseguire lo svolgimento della PS e determinare l'assegnazione dei tempi imposti.

Qualora un equipaggio trasmetta informazioni non veritiere o fuorvianti riguardo alla propria condizione, lo stesso verrà segnalato ai Commissari Sportivi. Accertata l'incongruenza tra la segnalazione e la situazione reale, i Commissari Sportivi infliggeranno una sanzione pecuniaria nell'ambito delle sanzioni di loro competenza che prevede fino all'esclusione dell'equipaggio di gara in quanto la violazione di questa norma costituisce una grave infrazione e procederanno al deferimento al Giudice Sportivo per l'applicazione di ulteriori provvedimenti disciplinari.

**21.15.7 OSTRUZIONE:** Se un conduttore è rallentato in maniera evidente da una vettura che la precede o da altri fattori esterni, il Direttore di Gara potrà applicare un tempo imposto ritenuto il più equo. Le prove del rallentamento (incluse ma non limitate all'on board camera, che rimane obbligatorio per procedere con l'analisi) dovranno essere consegnate dal conduttore che richiede la revisione al direttore di gara. Non verranno comunque presi in considerazione ritardi inferiori a 5 secondi.

**21.16 ALTERAZIONE DEI RISULTATI DI UN RALLY. (Riferimento agli iscritti e gare CIAR,CIRC,CIRT e Finale Nazionale Coppa Italia Rally Aci Sport)**

Premesso, ai sensi dell'articolo 8.2 del RSN, che :

- È fatto divieto a tutti i titolari di una tessera sportiva ACI di compiere, con qualsiasi mezzo, atti diretti ad alterare artificiosamente lo svolgimento o il risultato di una gara, ovvero di assicurare a chiunque un indebito vantaggio nelle gare stesse;
  - Che la frode in competizioni sportive è soggetta alle disposizioni di cui alla L. 401 del 13 dic. 1989.
- Si prevede quanto segue

**21.16.1 DANNEGGIAMENTO TENTATO O PROVOCATO MEDIANTE CHIODI OSTACOLI O ALTRI SISTEMI**

Chi, nel corso di una manifestazione rally, al fine di recare pregiudizio al risultato sportivo di uno o più concorrenti, collochi pietre, chiodi o altri ostacoli sul percorso di gara ovvero utilizzi finte segnalazioni o eserciti qualsiasi altro sistema di interferenza o di disturbo, compie un fatto violento anche se la condotta è solo tentata e anche se il pregiudizio non si realizza, potrà essere sottoposto alla giustizia sportiva secondo quanto indicato all'articolo 1 della presente norma generale e del RSN.

In tali casi al fine di effettuare un accertamento rigoroso delle circostanze fattuali avvenute :

1. E' fatto obbligo al concorrente e/o conduttore danneggiato di immediata denuncia all' Ufficiale di Gara incaricato alla fine della stessa prova speciale, a pena di inapplicabilità delle presenti disposizioni;
2. Il contenuto del camera car del concorrente dovrà essere messo a disposizione all' Ufficiale di Gara incaricato , alla fine della stessa prova speciale, a pena di inapplicabilità delle presenti disposizioni;
3. In caso di componenti danneggiate le stesse dovranno essere consegnate all'Ufficiale di Gara, incaricato per i danneggiamenti agli pneumatici la procedura sarà quella di identificazione con apposizione di sigillo e riposizionamento all'interno della vettura, il pneumatico sarà prelevato al primo parco assistenza, successivamente ad eventuali operazioni di pesatura.
4. Delle superiori attività sarà redatto un apposito format di consegna con annotazione delle dichiarazioni del conduttore, sottoscritto dall' ufficiale di gara e dai conduttori.
5. L'incaricato per ciascuna prova speciale per tale attività sarà nominato mediante circolare informativa e potrà essere un licenziato con qualifica di CP, che riceverà il materiale e le istruzioni dal Commissario Tecnico Delegato.
6. Il concorrente, una volta attuata la procedura di denuncia e consegna, ha l'obbligo di presentare comunque apposito reclamo, con eventuale integrazione nell'esposizione dei fatti e rinvio al materiale consegnato. In tale sede, potranno essere presentate altresì ulteriori prove materiali riconducibili al fatto (video di terzi , indicazione di testimonianze etc.).
7. Il Collegio dei CC.SS., avuta notizia della presentazione della denuncia, dovrà tempestivamente esaminare il caso avviando opportuno procedimento, attivando anche d'ufficio le necessarie attività istruttorie, e successivamente, sulla base delle prove fornite in sede di reclamo, pronunciarsi secondo la presente normativa ed il R.S.N..
8. Il Collegio dei CC.SS. dovrà valutare rigorosamente i fatti che possano ricadere nell'ambito della responsabilità oggettiva, in caso di illecito e frode sportiva attuata attraverso danneggiamenti posti in essere contro concorrenti / conduttori da parte di terze persone e, qualora vengano acclarate connessioni con concorrenti in gara, dovranno essere applicate le sanzioni previste all'art.1.  
Particolare attenzione deve essere prestata dai Commissari Sportivi nell'individuare eventuali casi di frode sportiva, attuata attraverso attività simulatorie tendenti al mantenimento di posizioni già acquisite da parte del denunciante, ed attuare le necessarie attività conseguenti, anche con adozione delle sanzioni secondo quanto indicato all'articolo 1.

#### **21.16.1.1. Obbligo camera car**

Le vetture dei concorrenti iscritti alle gare CIAR,CIRC,CIRT e Finale Nazionale Coppa Italia Rally Aci Sport dovranno essere obbligatoriamente dotate di una camera car che inquadri la sede stradale. Il materiale video è di competenza esclusiva di ACISPORT.

Nelle gare con validità FIA occorre seguire la relativa regolamentazione.

#### **21.16.2 Provvedimento del Collegio dei Commissari Sportivi**

Sulla base di quanto accertato a seguito della presentazione della denuncia a fine prova speciale e del reclamo da parte dei concorrenti danneggiati, il Collegio dei Commissari Sportivi potrà adottare apposito provvedimento speciale , che di seguito viene indicato.

#### **21.16.3 Procedura consegna materiale**

Alla fine di ciascuna prova speciale dovrà essere individuata, in sede di sopralluogo preventivo del Supervisore, una zona posta dopo il cartello stop della P.S. e prima del cartello fine zona di controllo.

In tale zona sarà consentito ai conduttori di effettuare le necessarie operazioni per la consegna di materiali sulla vettura, in deroga al divieto vigente nelle zone di controllo.

Ove necessario la zona potrà essere localizzata , da parte del supervisore , in alternativa ,anche in un area immediatamente successiva al cartello fine zona di controllo.

In entrambi i casi, la zona sarà segnalata da apposito cartello (pubblicato in calce alla presente NG) nonché sul radar.; All'interno della zona potranno accedere solo i concorrenti/conduttori e gli ufficiali di gara preposti.

Sarà compilato un modulo (riportato nell'appendice IX) sul quale dovranno essere indicati in maniera specifica i materiali consegnati; (gomme , video, etc) unitamente alle dichiarazioni dell'equipaggio, è ammessa anche la fonovideoregistrazione delle stesse ove possibile.

Le fasi di ingresso della vettura nella zona unitamente alle condizioni della vettura e le operazioni preliminari di consegna dovranno essere video riprese; ciascun particolare consegnato dovrà essere fotografato, e dotato di documentazione di identificazione debitamente sottoscritta dal concorrente e Commissario tecnico.

Il tempo intercorso durante le fasi di consegna sarà neutralizzato,al C.O. successivo, pertanto il secondo Cronometrista presente allo Stop della prova Speciale provvederà a misurare il tempo intercorso per tale fase e provvederà all'annotazione sulla tabella di marcia dello stesso con apposito timbro , informando contestualmente la Direzione Gara, che assegnerà un tempo residuo adeguato al Conduttore per raggiungere il successivo C.O..

Il Direttore di gara in accordo con i Commissari Sportivi , potrà riposizionare il concorrente in modo da riportarlo nel naturale ordine di partenza di titolarità, nell'ambito dei successivi riordinamenti, mediante apposito comunicato da adottare ai sensi della presente normativa

Il materiale consegnato unitamente alla denuncia dovrà essere immediatamente messo a disposizione dei Commissari Sportivi che procederanno immediatamente agli accertamenti di natura tecnica mediante incarico ai Commissari Tecnici .

In caso di avvenuta denuncia, a cui non dovesse seguire la presentazione di reclamo, il Collegio dei Commissari Sportivi dovrà segnalare l'accaduto alla procura federale.

## **22. PARCO CHIUSO**

### **22.1 Condizioni generali**

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

Le vetture sono in regime di parco chiuso:

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

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

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

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

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

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

**22.1.5 Non possono essere utilizzate coperture auto.**

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

È tuttavia consentito spingere la vettura fuori dal parco chiuso (vedi 22.1.4) e quindi procedere al suo avviamento sostituendo la batteria in dotazione con quella di scorta (vedi 13.2.a). La batteria in dotazione alla vettura, dopo la sua sostituzione, deve essere posizionata, con le medesime garanzie di sicurezza a livello di fissaggio e di isolamento, nell'alloggiamento in cui si trovava posizionata la batteria di scorta.

### **22.2 Riparazioni in parco chiuso**

**22.2.1** Se i Commissari Tecnici constateranno che una vettura sia in uno stato incompatibile con la sicurezza, con l'autorizzazione del Delegato Tecnico e in presenza di un commissario tecnico, potrà essere effettuato un intervento di sostituzione e riparazione degli elementi di sicurezza approvati dalla FIA in conformità con l'Appendice J che sono montati sulla vettura (ad esempio cintura di sicurezza, estintore ,ecc.)

In difetto la vettura non sarà autorizzata a proseguire.

**22.2.2** In questo caso i minuti impiegati per la riparazione saranno considerati come minuti di ritardo, al fine di impedire all'equipaggio di evitare l'esclusione. La penalità sarà pari a un minuto per ogni minuto o frazione di minuto impiegata. E' fatto salvo il caso di reintegro dell'estintore manuale utilizzato per contribuire a spegnere un incendio. Allo stesso equipaggio verrà eventualmente assegnata una nuova ora di partenza dopo l'effettuazione della riparazione, nel caso questa abbia richiesto un tempo tale da oltrepassare l'orario precedentemente previsto per la partenza.

**22.2.3** Come eccezione al regime di parco chiuso, e sotto il controllo di un Commissario autorizzato o di un Commissario Tecnico, è permesso agli equipaggi in parco chiuso, nei parchi partenza, nelle zone di riordino e nei parchi di fine tappa di sostituire il parabrezza od il lunotto posteriore con possibilità di aiuto esterno, fino a 3 persone del team.

**22.2.4** Se per la sostituzione del parabrezza si rendesse necessario un sommario intervento su parti della carrozzeria e/o del roll-bar, sarà applicato l'art. 22.2.2.

**22.2.5** Queste riparazioni dovranno essere completamente terminate prima dell'ora di partenza; in caso contrario, l'ulteriore tempo impiegato sarà penalizzato secondo quanto previsto dall'art. 22.2.2.

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

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

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

### **23. PUBBLICAZIONI DEI RISULTATI**

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

- Classifiche non ufficiali: classifiche distribuite dalla Direzione di Gara durante una tappa.
- Classifiche parziali non ufficiali: classifiche pubblicate alla fine di una tappa.
- Classifiche finali ufficiali: classifiche pubblicate dalla Direzione di Gara alla fine del Rally.
- Classifiche ufficiali definitive: classifiche approvate dai Commissari Sportivi.
- Tutte le classifiche sono firmate dal Direttore di Gara e la classifica ufficiale definitiva è sottoscritta dal Collegio dei Commissari Sportivi.

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

**23.2** La classifica è provvisoria dalla pubblicazione nell'albo ufficiale di gara e definitiva alla fine della manifestazione dopo essere stata sottoscritta dai Commissari Sportivi.

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

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

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

In caso di rally abbinati ad altri di titolazione maggiore le classifiche ufficiali devono essere pubblicate entro e non oltre due ore dall'arrivo del primo concorrente.

### **23.4 - Format e modalità di compilazione delle classifiche**

Le classifiche devono essere predisposte a cura del capo del Servizio di Cronometraggio sulla base dei dati ufficiali rilevati dai Cronometristi e/o forniti dai Giudici di merito secondo le prescrizioni del Regolamento Particolare di Gara.

La documentazione di gara prodotta del servizio di cronometraggio dovrà rispettare il format indicato dall'allegato

Fanno parte di tale documentazione:

- 1) Elenco concorrenti e conduttori iscritti
- 2) Elenco concorrenti e conduttori verificati (generale, gruppi, classi)
- 3) Classifiche delle prove speciali (general, gruppi, classi)
- 4) Classifiche dopo le prove speciali (general, gruppi, classi)
- 5) Classifica finale provvisoria (generale)
- 6) Classifiche ufficiali definitive (generale, gruppi, classi, femminili, under 25, trofei promozionali approvati dall' ACI-Sport, elenco ritirati)
- 7) Classifica per scuderie
- 8) Classifica Preparatori/Noleggiatori
- 9) **Fornitori pneumatici** (ove previsti)
- 10) Riepilogo delle penalità

Le classifiche devono essere esposte, sottoscritte dal Direttore di Gara e dal Capo servizio cronometraggio, nell'ora e nel luogo indicati dal Regolamento Particolare.

Le classifiche definitive, sottoscritte dal Direttore di Gara e dai Commissari Sportivi, faranno parte dell'incartamento di chiusura da inviare ad ACI-Sport per l'omologazione dei risultati.

Il format dovrà contenere nella parte superiore solo il nominativo della gara, il luogo di svolgimento, la validità, il marchio ACI-Sport, l'eventuale marchio del Campionato nazionale di riferimento, l'eventuale marchio della FIA ed uno spazio per il logo F.I.Cr. laddove tale servizio sia svolto dalla Federazione.

L'eventuale pubblicità dell'organizzatore dovrà essere posta esclusivamente nelle zone indicate dall'allegato

Inoltre le classifiche dovranno contenere le seguenti indicazioni:

- 1) Numero di gara, nominativi dei due Conduuttori (cognome e nome), nominativo del Concorrente
- 2) Nominativo della vettura utilizzata
- 3) Nominativo della Scuderia di appartenenza (solo se in possesso di regolare licenza ACI-Sport in corso di validità)
- 4) Nominativo del **fornitore di pneumatici** (ove previsto)
- 5) Gruppo e Classe di appartenenza con la relativa cilindrata
- 6) Indicazione della posizione assoluta, di gruppo e di classe
- 7) Tempo complessivo delle prove speciali
- 8) Penalità riportate ai controlli orari
- 9) Penalità varie
- 10) Tempo totale
- 11) Distacco dal concorrente precedente
- 12) Appartenenza alla classifica femminile (indicati con la lettera F)
- 13) Appartenenza alla classifica Under 25 (indicati con la lettera U)
- 14) Appartenenza alla classifica Over 55 se prevista (indicati con la lettera O)

## RALLY – NG 2026

15) Appartenenza ad un Trofeo promozionale (solo se approvato da ACI-Sport )




Ad integrazione di quanto sopra è necessario tenere presente:

- Fatto salvo per le gare del CIAR, nel caso di una nuova partenza di un equipaggio, dopo un ritiro nelle gare che si svolgono in più giornate, questi dovrà apparire nelle classifiche di prova speciale ed in quelle “dopo la prova speciale” (evidenziato da un asterisco accanto ai nomi dei conduttori) e nella classifica finale di gara a condizione di avere percorso almeno il 70% del chilometraggio delle Prove Speciali previste nel RPG ed effettivamente disputate.

- È necessario indicare anche i conduttori ritirati, non classificati od esclusi specificando rispettivamente il numero della prova speciale o del controllo orario dove è avvenuto il ritiro, oppure la motivazione per non essere classificati e la norma relativa all'esclusione.

- I tempi assegnati agli equipaggi dovranno essere evidenziati sulle classifiche “della prova speciale” mediante specifico carattere identificativo posto accanto al tempo stesso ed indicato in calce alle stampe.

Font: ARIAL

Logo Organizzatore	<b>Descrizione gara Riga 1</b> Descrizione gara Riga 2	Logo Campionato								
Altezza 4 cm										
Lunghezza Totale 82-100 cm <b>Classifica Finale</b>										
Pos.	G.	No.	Equipaggio	Circuito/Club/Associaz.	C.N.P.	Tempo	Pen. CO	Pen. Misto	Tempo Totale	Disavanz
1	1	201	VERDI Paolo / NERI Antonio	Team Corse (TA) Woollym, Lancia Evo X Team Corse	N M U	18'48.9			18'48.9	
2	1	202	BIANCHI Mario / ROSSI Giovanni	Scuderia M. LTA Classe TSC Racing Team	B BTT C	10'54.2			18'54.2	7.9
17/07/2011		Luogo di svolgimento		Esposita Ore .....		D.S.U.: Cognome Nome		Direttore Gara: Cognome Nome		
Sponsor Organizzatore				Sponsor Campionato		Altezza 4 cm				

**24. EX-AEQUO NELLA CLASSIFICA FINALE DI UN RALLY**

In caso di ex-aequo nei rally e ronde la posizione di classifica da assegnare a ciascun equipaggio sarà determinata in base ai migliori primi posti nelle singole prove speciali e successivamente in base ai secondi posti, terzi, quarti e così via .

In caso di ulteriore parità si terrà conto della prima prova speciale, quindi della seconda, terza, quarta, ecc.

Per risolvere i casi di ex-aequo saranno prese in considerazione solo le prove speciali regolarmente portate a termine da tutti gli equipaggi.

**25. RECLAMO: si rinvia al RSN.**

**26. PREAVVISO DI APPELLO: si rinvia al CODICE DI GIUSTIZIA.**

**27. PREMI**

**27.1 Premi in denaro**

I premi in denaro previsti da Aci Sport sono assegnati esclusivamente ai conduttori titolari di licenza ACI Sport o FAMS.

I premi in denaro:

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

**27.2 Premi d'onore: dotazione minima**

I premi d'onore, almeno due per equipaggio, devono essere di valore congruo (Trofei e Coppe). Essi devono essere previsti come minimo per gli equipaggi classificati nei primi posti:

- Saranno premiati come minimo i primi 10 assoluti, i primi 3 di Gruppo e il primo di Classe in ogni singola gara.

Nelle classi con meno di 4 (quattro) vetture verificate i premi sono facoltativi.

I premi d'onore di gara non sono tra loro cumulabili (relativamente a gruppi e classi). Pertanto si deve assegnare solo il premio maggiore. Detta regola non si applica ai premi della classifica assoluta che quindi sono cumulabili.

- Nei Rally valevoli per il Campionato Italiano Assoluto Rally, per il Campionato Italiano Rally Challenger, per il Campionato Italiano Rally Terra e per la Finale Nazionale Coppa Italia Rally Aci Sport, la premiazione di almeno i primi tre equipaggi deve essere fatta sul podio immediatamente dopo l'arrivo. Questa procedura di premiazione è vivamente raccomandata negli altri Rally.

- Durante la premiazione delle gare valevoli per il Campionato Italiano Assoluto Rally, per il Campionato Italiano Rally Challenger, per il Campionato Italiano Rally Terra e per la Finale Nazionale Coppa Italia Rally Aci Sport, almeno per i primi tre equipaggi della classifica assoluta, deve essere prevista la conferenza stampa finale prima della premiazione, con presenza di pubblico. La mancata partecipazione comporterà un'ammenda di 2.500 Euro.

**28. PILOTI PRIORITARI RALLY**

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

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

**28.2** Le priorità FIA e ACI Sport non saranno riconosciute, per la singola gara, in caso di utilizzo di vetture appartenenti ai gruppi RC3N, RC4N, RC5N e RC6N.

**28.3 Inserimento dei conduttori negli elenchi prioritari Rally**

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

Le priorità non sono cumulabili tra di loro.

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

L'inserimento d'ufficio in seguito ai risultati conseguiti nelle gare all'estero sarà disposto a condizione che i conduttori interessati comunichino alla Commissione Rally, documentandoli, i risultati stessi.

**28.3.1 Inserimento d'ufficio (all'inizio dell'anno)**

I piloti che escono dalla priorità FIA sono assegnati al 1° elenco prioritario ACI-Sport Rally internazionali. Quelli che escono dal 1° elenco internazionale ACI-Sport sono assegnati nel 2° elenco prioritario ACI-Sport Rally internazionali. Il vincitore del Super Corso della Scuola Federale ACI-Sport I avrà diritto ad essere inserito nel 2° elenco prioritario ACI-Sport Rally.

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

	1° elenco Internazionale	2° elenco Internazionale
- Campionato del Mondo	1° - 10°	11° - 20°
- Campionato Mondo WRC2 e WRC3	1° - 3°	4° - 6°
- Campionato e Trofeo d'Europa	1° - 6°	7° - 10°
- Campionato Italiano Assoluto Rally	1° - 6°	7° - 10°

## RALLY – NG 2026

-	Campionato Italiano Rally due ruote motrici	1°	2° - 3°
-	Campionato Italiano Rally Junior	1°	2° - 3°
-	Campionato Italiano Promozione	1°	2° - 3°
-	Campionato Italiano Rally Challenger	1° - 3°	4° - 6°
-	Campionato Italiano Rally Terra	1° - 3°	4° - 6°
-	Finale Nazionale Coppa Italia Rally Aci Sport	-	1° - 3°
-			

### 28.3.3 Classifiche generali di gara dell'anno precedente

		1° elenco Internazionale	2° elenco Internazionale
-	Campionato del Mondo	1° - 6°	7° - 10°
-	Campionato Europa	1°	2° - 3°
-	Trofeo d'Europa	1°	2° - 3°
-	Campionato italiano Assoluto Rally	1°	2° - 3°
-	Campionato Italiano Rally Challenger e Campionato Italiano Rally Terra	-	1°
-	Rally Internazionali non titolati (requisito minimo: due vittorie)	-	1°

## 28.4 Inserimento su richiesta e/o con valutazione discrezionale di ACI-Sport

### 28.4.1 All'inizio dell'anno

Una Casa automobilistica o, in sostituzione, il Team che la rappresenta ufficialmente può chiedere, nello stesso anno, per il tramite di ANFIA o di UNRAE, un numero massimo di due priorità a favore dei propri conduttori.

ACI-Sport, con valutazione discrezionale, potrà assegnare la priorità del 2° elenco internazionale. Per ogni Casa automobilistica sarà riconosciuto un solo Team ufficiale che la stessa potrà dichiarare nel corso dell'anno.

### 28.4.2 Nel corso dell'anno

A partire dal 1° luglio, i conduttori che nel corso dell'anno otterranno i risultati di cui al precedente articolo potranno chiedere l'inserimento anticipato negli elenchi prioritari Rally, con validità dal giorno della richiesta, fermo restando quanto previsto al successivo articolo 28.5. Ogni conduttore potrà beneficiare, nel corso dell'anno, di un solo inserimento o passaggio di elenco.

### 28.4.3 Casi particolari

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

b) Ai piloti prioritari Rally che nella stessa gara risultassero iscritti anche a un Trofeo di Marca o equivalente, deve essere dato un ordine di partenza corrispondente al regolamento del trofeo di marca o equivalente

**28.5** Le domande di priorità comunque presentate nel corso dell'anno devono pervenire ad ACI-Sport entro il termine di chiusura delle iscrizioni della gara di riferimento. Se concessa, la priorità ha validità nei Rally in cui la chiusura delle iscrizioni è successiva alla data di arrivo della domanda.

### 28.6 Cancellazione dagli elenchi prioritari Rally

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

## 29. INTERRUZIONE DI UN RALLY - PUNTEGGI

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

**29.2** Se al momento dell'interruzione la lunghezza delle prove speciali portate a termine è inferiore al 30% della lunghezza minima complessiva delle prove speciali prevista per la tipologia alla quale appartiene il Rally, il Rally stesso è da considerarsi annullato.

## RALLY – NG 2026

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

**29.3** Se invece al momento dell'interruzione la lunghezza delle prove speciali portate a termine è superiore al 60% della lunghezza minima complessiva delle prove speciali prevista per la tipologia alla quale appartiene il Rally, il Rally stesso è considerato come ultimato e valido, quindi, a tutti gli effetti.

**29.4** Le norme di cui sopra si applicano anche nel caso in cui il percorso delle prove speciali venga ridotto e tale riduzione porti il chilometraggio delle prove speciali al di sotto dei limiti richiesti.

## 30. CALENDARIO

### 30.1 Condizioni particolari per l'iscrizione a Calendario

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

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

Le Ronde potranno essere organizzate esclusivamente nei mesi di gennaio, febbraio, novembre e dicembre.

Le iscrizioni delle gare a calendario come prima edizione e/o delle gare annullate nell'anno precedente saranno discusse ed eventualmente accettate solo dopo la stesura definitiva e la relativa approvazione del calendario, compatibilmente alla residua disponibilità di date.

Le gare che dovessero essere escluse dal calendario per indisponibilità di date, entreranno in una lista di attesa e saranno prese in considerazione, secondo la tipologia, qualora non venissero disputate gare già regolarmente a calendario.

Ogni Organizzatore, qualunque sia il numero di gare che intende iscrivere a calendario nell'ambito della stessa regione/zona, ne deve indicare un massimo di 2, che avranno la precedenza nella definizione del calendario regionale o di zona.

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

Ai fini delle assegnazioni di date, gli Organizzatori dei rally titolati potranno indicare la data di svolgimento della gara e una data di riserva. La data definitiva verrà comunque assegnata da Aci Sport e dal Promotore.

Nel caso di richieste di nuove iscrizioni a calendario successive alla data di approvazione dello stesso queste saranno valutate a fronte di un diritto di iscrizione tardiva pari a 10.000 euro.

### 30.2 Intervalli temporali tra due Rally successivi

Il Calendario Nazionale deve prevedere il seguente intervallo di tempo minimo tra lo svolgimento di due Rally successivi:

TIPOLOGIA RALLY          validità

#### DISTANZIAMENTO TRA RALLY TITOLATI

RALLY NAZ. A	CIAR	4 settimane (28 gg teorici)	
RALLY NAZ. B	CIRC	4 settimane (28 gg teorici)	
RALLY NAZ. B	CIRT	4 settimane (28 gg teorici)	
RALLY NAZ. C	COPPA RALLY ACI SPORT DI ZONA	3 settimane (21 gg teorici nella medesima regione )	

#### DISTANZIAMENTO DAI RALLY TITOLATI

RALLY NAZ. A	CIAR	3 settimane (21 gg teorici)	150 km
RALLY NAZ. B	CIRC	2 settimane (14 gg teorici)	150 km
RALLY NAZ. B	CIRT	2 settimane (14 gg teorici)	150 km
RALLY NAZ. C	COPPA RALLY ACI SPORT DI ZONA E RALLY NON TITOLATI	3 settimane (21 gg teorici nella medesima regione / in province confinanti di regioni diverse)	

Le province di Belluno, Treviso e Venezia devono rispettare gli intervalli temporali previsti nell'ambito della propria zona e regione.

Il distanziamento chilometrico si calcola dal Capoluogo della Provincia dove ha svolgimento il Rally, indipendentemente dall'effettiva località di partenza, utilizzando le distanze chilometriche ACI.

Nei fine settimana di svolgimento dei rally valevoli per il CIAR sono vietati i rally nelle regioni confinanti, salvo autorizzazione del Promotore

I Rally, di qualsiasi tipologia, con svolgimento nella stessa provincia, dovranno essere tra loro distanziati di almeno 30 gg.

**30.3** Non sono ammesse concomitanze di data tra i Rally di Campionato Italiano Assoluto Rally, di Campionato Italiano Rally Challenger, di Campionato Italiano Rally Terra e la Finale Nazionale.

**30.4** L' ACI-Sport, sentiti il Delegato Regionale e gli Organizzatori interessati, potrà concedere delle deroghe sugli intervalli temporali minimi tra i vari Rally.

**30.5** Se un Rally, pur mantenendo la denominazione originaria cambia l'organizzatore, può perdere, con valutazione discrezionale di ACI-Sport, i diritti acquisiti in ordine ai titoli nazionali o di zona.

Un Rally che cambi denominazione e/o percorso, può conservare o cambiare la validità, con valutazione discrezionale della Giunta Sportiva di ACI-Sport, sentita la Commissione Rally, a condizione che l'Organizzatore resti lo stesso.

Limitatamente alle gare non titolate, nel corso dell'anno saranno autorizzati cambiamenti di tipologia.

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

**30.6** Qualora un Rally titolato venga rinviato dall'organizzatore ad altra data rispetto a quella approvata nel Calendario definitivo, perderà il titolo per l'anno in corso (salvo casi di forza maggiore) mentre per l'anno immediatamente successivo potrà conservare la propria titolazione ed eventualmente il medesimo coefficiente qualora il rapporto ispettivo sia stato favorevole.

Gli spostamenti di calendario non causati da forza maggiore o calamità naturale saranno soggetti al pagamento di una penale pari alla tassa di iscrizione della gara. Le motivazioni saranno vagliate dalla Commissione Rally solo a seguito di comprovata documentazione da parte dell'organizzatore e comunque la nuova data sarà assegnata esclusivamente dalla Federazione.

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

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

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

L'iscrizione di tutti i rally internazionali non titolati nel calendario nazionale e internazionale sarà valutata dalla Commissione Rally. Nel caso in cui la relazione post gara di un rally internazionale non titolato sia negativa e non rispetti gli standard previsti, il rally internazionale non titolato potrà essere convertito in rally nazionale non titolato per l'edizione successiva.

**30.10** L' ACI-Sport, sentito il Delegato Regionale, si riserva di non accettare, nelle regioni e/o province che indicherà anno per anno, nuove iscrizioni di gare dopo l'approvazione del Calendario.

**30.11** In sede di discussione e approvazione annuale del Calendario avranno precedenza, nell'ordine, le seguenti tipologie di Rally:

- Rally valevoli per un Campionato FIA;
- Rally Nazionali A;
- Rally Nazionali B;
- Rally Nazionali C;
- Rally internazionali non Titolati;
- Rally nazionali non Titolati;
- Rally Sprint
- Ronde
- Rally internazionali alla prima edizione;
- Rally nazionali alla prima edizione;
- Rally Sprint alla prima edizione

- I Rally Internazionali non titolati, i Rally Nazionali non titolati, i Rally Sprint, le Ronde e i Rally alla prima edizione saranno iscritti nell'ordine a calendario nel rispetto delle norme su esposte, nelle date rimaste libere dopo la definizione del calendario dei Rally Titolati.

- I Rally atipici sperimentali devono svolgersi esclusivamente nei mesi da novembre a marzo.

Sono vietati gli abbinamenti di due rally moderni nella stessa manifestazione, indipendentemente dalla loro tipologia e validità.

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

Dal 2016 non sono più accettate nuove iscrizioni (intese come prime edizioni) di gare della tipologia Ronde.

APPENDICE I^A - CARTELLI DI SEGNALAZIONE STANDARD

ANNEXE I – SIGNALISATION DES CONTRÔLES

APPENDIX I - CONTROL SIGNS

ANNEXE I – SIGNALISATION DES CONTRÔLES		APPENDIX I - CONTROL SIGNS	
1. ZONES DE CONTROLE		1. CONTROL ZONES	
CONTROL TYPE TYPE DE CONTRÔLE	CONTROL ZONE (diameter of signs: about 70cm) ZONE DE CONTRÔLE (diamètre des panneaux de signalisation : 70 cm environ)		
Direction of travel Sens du parcours	⇒ □		
	YELLOW SIGNS - Zone entry PANNEAUX JAUNES - Début de zone	RED SIGNS - Compulsory stop PANNEAUX ROUGES - Arrêt obligatoire	BEIGE SIGNS - End of zone PANNEAUX BEIGES - Fin de zone
<b>PASSAGE CONTROL</b> CONTRÔLE DE PASSAGE	← 25 m min →	← 25 m →	
<b>TIME CONTROL</b> CONTRÔLE HORAIRE	← 25 m min →	← 25 m →	
<b>TC AT SERVICE PARK ENTRANCE</b> CH ENTREE DU PARC D'ASSISTANCE	← 5 m →	← 5 m →	
<b>TC AT SERVICE PARK EXIT</b> CH SORTIE DU PARC D'ASSISTANCE	← 5 m →	← 5 m →	
<b>TIME CONTROL AND SS START</b> CHET DEPART D'ES	← 25 m min →	← 50-200 m →	Usually leads to RZ and/or T2 Même généralement à une zone de ravitaillement et/ou une zone pneumatiques.
<b>END OF SS</b> FIN D'ES	← 100 m →	← min 200 m →	← 25 m →
	ADVANCE INDICATION AVERTISSEUR	FLYING FINISH LINE LIGNE D'ARRIVEE	STOP CONTROL CONTRÔLE STOP
<b>OTHER FIA STANDARD RALLY SIGNS (diameter of the signs: about 70cm)</b> AUTRES PANNEAUX DE SIGNALISATION STANDARD DE LA FIA (diamètre des panneaux : 70 cm environ)			
	WHITE SYMBOL ON YELLOW BACKGROUND SYMBÔLE BLANC SUR FOND JAUNE	WHITE OR BLACK SYMBOL ON A BLUE BACKGROUND SYMBÔLE BLANC OU NOIR SUR FOND BLEU	
<b>TYRE MARKING / CHECKING</b> MARQUAGE / VERIFICATION DES PNEUS			One sign for all tyre operations Un panneau pour toutes les opérations liées aux pneus
<b>REFUEL ZONE</b> ZONE DE RAVITAILLEMENT			One sign for all refue operations Un panneau pour toutes les opérations liées aux ravitaillements
<b>SERVICE ZONES</b> ZONES DE SERVICE			One sign for service operations Un panneau pour toutes les opérations liées aux assistances
<b>MEDIA ZONES</b> ZONES MEDIAS			One sign for media zones Un panneau pour les zones réservées aux médias
<b>RADIO POINT</b> POINT RADIO	← 100 m → WARNING SIGN AVERTISSEUR		Radio point Point radio
<b>MEDICAL VEHICLE POINT</b> VEHICULE MEDICAL	← 100 m → WARNING SIGN AVERTISSEUR		Medical Vehicle point Véhicule médical

Les distances devront être respectées dans toute la mesure du possible. Distances shall be respected as near as practically possible.

APPENDICE II^A - ADDETTO ALLE RELAZIONI CON I CONCORRENTI

È obbligatorio in tutti i Rally

Compiti principali

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

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

Questo ruolo deve essere ricoperto da un titolare di licenza Ufficiale di gara. L'addetto alle relazioni con i concorrenti può assistere alle riunioni dei Commissari Sportivi, al fine di tenersi informato sulle eventuali decisioni prese.

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

consigliabile che:

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

#### **Presenza durante il Rally**

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

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

#### **Funzioni**

- Rispondere a tutte le domande o questioni poste dai concorrenti il più dettagliatamente possibile;
- dare tutte le informazioni possibili in relazione al regolamento particolare di gara, allo svolgimento del Rally e alle classifiche;
- evitare di trasmettere ai Commissari Sportivi tutte le richieste che possano trovare una soluzione soddisfacente (nell'ambito del regolamento) attraverso una semplice spiegazione, per esempio chiarimenti su contestazioni sui tempi con l'assistenza dei cronometristi.

#### **APPENDICE III^ - PRELIEVO CARBURANTE**

SI RINVIA ALL'APPENDICE 5 DEL RSN.

#### **APPENDICE IV^ - SICUREZZA NEI RALLY.**

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

Ogni organizzatore potrà aggiungere altri apprestamenti atti a migliorare la sicurezza degli spettatori e degli equipaggi. Particolare attenzione dovrà essere prestata alle disposizioni dell'Allegato H del Codice Sportivo Internazionale.

Prima dell'inizio della gara è obbligatorio il briefing in presenza, organizzato in un'area dedicata, nella quale i conduttori dovranno essere presenti. Nel corso del briefing verrà anche illustrato il funzionamento del servizio di Tracking.

I concorrenti/conduttori che contravverranno all'obbligo del briefing in presenza verranno penalizzati con l'ammenda di euro 500, come previsto dall'art.140 del RSN.

**Norma in fase di definizione:** Tutti i piloti e i co-piloti devono completare il corso ACI eLearning e superare il test relativo al dispositivo di tracciamento della sicurezza ACI . Il test è disponibile sul sito <https://.....in lingua inglese e Italiana>.

Le istruzioni per il completamento del corso saranno presenti nell'RPG della gara. È obbligatorio completare il corso e presentare il certificato in sede di verifiche amministrative.

### **1. SICUREZZA GENERALE**

#### **1.1 Piano di sicurezza**

Dovrà essere predisposto un piano di sicurezza conforme a quanto previsto dall'Ordine dei Servizi e Piano di Sicurezza Tipo, in Formato A4, comprendente:

- Indice.
- Organizzazione.
- Programma gara.
- Linee Telefoniche.
  
- Il recapito ed il numero di telefono dei differenti servizi di sicurezza:
  - Forza Pubblica - Ospedali - Pronto Soccorso - Vigili del Fuoco - Carri Soccorso - Croce Rossa (o altri servizi di assistenza sanitaria).
  - Ubicazione della Direzione di Gara.
  
- I nomi dei differenti responsabili:
  - Direttore di Gara (D.G.)
  - Direttore di Gara Aggiunto
  - Medico di Gara
  - Delegato dell'allestimento del percorso.
  - Piano di Emergenza Sanitaria.

- Servizio Carri Attrezzi lungo le prove speciali.
- Servizio antincendio e decarcerazione lungo le prove speciali.
- Compiti e disposizioni particolari del Capo Prova.
- Compiti dei veicoli Apripista e del veicolo Scopa.
- Compiti dei Commissari di Percorso.
- Bandiere di segnalazione e cartelli segnaletici con relativa disposizione.
- Comunicazioni con la direzione gara.
- Istruzioni e funzionamento generale dei controlli.
- Servizio di cronometraggio.
- Servizio Radio e funzionamento delle postazioni radio.
- Orari di chiusura dei percorsi delle prove speciali, orari transito vetture ufficiali ACI-Sport (FIA) ed orari delle vetture apripista e della prima vettura in gara.
- Tabella tempi e distanze con Planimetria generale del percorso.
- Pagina riepilogativa per le coordinate GPS.
- Schede riassuntive dei servizi alla partenza, parco assistenza, riordino, area refuelling, area punzonatura pneumatici ed arrivo.
- Scheda riassuntiva dei servizi per ogni prova speciale e shakedown (se previsto).
- Planimetrie dettagliate Prove Speciali.
- Pagine riportanti i simboli del road-book.
- Road Book di servizio per ogni Prova Speciale e shakedown (se previsto).
- Eventuali allegati alle Prove Speciali riportanti il posizionamento delle chicane, slow zone, virtual chicane ed allestimenti di sicurezza.
- Eventuali allegati alle Prove Speciali riportanti gli allestimenti di protezione ai guard-rail (tipo, quantità, distanza chilometrica da Inizio PS).
- Modulo denuncia incidente.
- Modulo per segnalazioni penalità ai C.O. da segnalare alla direzione gara.
- Modulo per le segnalazioni partenza anticipata da start da segnalare alla direzione gara.
- Piano di evacuazione per ogni PS.
- Piano di percorso alternativo per ogni PS.
- specifiche indicazioni per ognuno dei seguenti argomenti:
  - Sicurezza del pubblico
  - Sicurezza degli equipaggi
  - Sicurezza degli Ufficiali di Gara

**1.1.2** Il piano di sicurezza dovrà essere inviato ad ACI-Sport prima della effettuazione della gara seguendo la procedura prevista all'art. 6.2 punto 2. In difetto, si intende revocata l'autorizzazione ad organizzare la gara. La documentazione attestante la trasmissione, a mezzo mail, posta o corriere, deve essere presentata dall'organizzatore al Commissario Sportivo Delegato in occasione della prima riunione ante gara.

Contestualmente all'invio del RPG ad ACI-Sport, l'Organizzatore è tenuto ad inviare al Medico Federale la richiesta di approvazione del Piano di Emergenza Sanitaria (PES), anche se incompleto di specifiche e nominativi.

Qualora il Medico Federale non sia nelle condizioni di approvare il PES in tempo utile affinché ACI-Sport possa rilasciare il permesso di organizzazione, il permesso verrà comunque rilasciato con obbligo di presentazione del PES approvato, al momento dell'insediamento del Collegio dei Commissari Sportivi.

## **1.2 Delegato dell'allestimento del percorso**

**1.2.1** Nel regolamento particolare di gara sarà designato un Delegato dell'allestimento del percorso. Egli farà parte dell'organizzazione e parteciperà alla redazione del piano di sicurezza. Deve inoltre illustrare, insieme al Direttore di Gara, il Piano di Sicurezza della gara, precisandone le modalità di attuazione e gli apprestamenti. Vedere art. 6.3.

La vettura del DAP dovrà essere dotata di telecamera., di almeno 5 bandiere rosse da consegnare in caso di necessità e limitatamente ai rally su asfalto, di filler.

## **1.3 Controllo**

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

**1.3.2** Una attenzione particolare a tutte le procedure sulla sicurezza sarà prestata dal Commissario Delegato.

## **1.4 Identificazione degli Ufficiali di Gara sul percorso**

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

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

**1.4.2** Il personale di servizio licenziato ACI-Sport dovrà avere ben visibile la propria licenza.

**1.4.3** I mezzi di soccorso, decarcerazione, estricazione (ove prevista), le ambulanze e i carri attrezzi devono essere dotati di Tracking.

## **2. SICUREZZA DEL PUBBLICO**

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

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

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

Il Pass rilasciato ai fotografi deve riportare la dicitura che lo stesso consente l'accesso nelle Prove Speciali esclusivamente nelle zone riservate al pubblico o nelle postazioni ad essi riservate, qualora esistenti ed approntate dagli organizzatori.

### **2.1 Film educativo (raccomandato per tutti i Rally)**

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

### **2.2 Raccomandazioni per le Prove Speciali**

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

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

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

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

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

### **2.3 Controllo degli spettatori**

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

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

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

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

### **2.4 Rifornimenti e assistenza**

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

### **2.5 Sicurezza nei percorsi di trasferimento**

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

### **2.6 Informazioni**

Informazioni indirizzate principalmente al pubblico saranno diffuse a mezzo di:

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

## **3. Veicoli "apripista" e Veicoli "scopa"**

### **3.1 Veicoli apripista dei concorrenti**

**-In tutti i rally è possibile utilizzare un'auto per il controllo delle note del percorso per ogni pilota (ricognitori) nel rispetto delle seguenti condizioni:**

- Tutte le auto dovranno avere a bordo non più di due persone, con il conducente in possesso di una licenza di Conduttore.
- Rispettare i requisiti per le auto da ricognizione previsti all'Art. 15.1.
- Essere dotate di specifici adesivi di riconoscimento.
- Utilizzare il sistema tracking per il controllo della velocità utilizzato durante le ricognizioni.
- Rispettare il limite massimo di 70 km/h nelle prove speciali imposto durante le ricognizioni, salvo limiti inferiori presenti sulla segnaletica della strada.
- Operare rispettando l'autorità del Direttore di Gara
- L'ingresso nelle prove speciali deve avvenire anticipando la prima vettura sicurezza/apripista prevista.
- Non effettuare più di un passaggio per prova.
- Non interferire in alcun modo con il programma del rally.
- Ogni vettura utilizzata deve operare solo per il pilota assegnato e ritirata in caso di ritiro di tale pilota.
- Presentare la richiesta agli organizzatori entro la chiusura delle iscrizioni della gara, allegando un importo di 350 euro + iva che consente di ottenere l'utilizzo del sistema tracking previsto per le ricognizioni e il road book.

Qualsiasi infrazione alle norme verrà sanzionata dai Commissari Sportivi a loro discrezione e potrà comportare, nei casi più gravi, fino all'esclusione dalla gara del concorrente e dell'equipaggio interessato.

### 3.2 Veicoli apripista degli Organizzatori

Gli organizzatori devono predisporre due o tre veicoli apripista numerati "00" e "0" oppure "000", "00" e "0". Questi veicoli devono essere equipaggiati con un faro rotante sul tetto e con una sirena e con un impianto ricetrasmittente per le comunicazioni con la Direzione di gara. Il veicolo apripista "0" deve essere dotato di camera car.

Nei rally valevoli per il Campionato Italiano (CIAR), e nel rally valevole per la Finale Nazionale Coppa Italia fermo restando i requisiti già previsti, limitatamente al veicolo "0" il primo conducente deve essere nominato dal Direttore per lo Sport Automobilistico. Chi sta al suo fianco deve essere un licenziato di fiducia dell'Organizzatore.

I veicoli apripista e i veicoli scopa devono essere esclusivamente di serie, sono quindi escluse tutte le vetture con allestimenti da competizione di ogni epoca.

L'equipaggio dei veicoli apripista/scopa non deve essere in conflitto di interesse con i concorrenti e conduttori in gara.

I componenti dell'equipaggio non possono in ogni caso indossare abbigliamento protettivo.

Chi conduce veicoli "000" e "00" deve essere in possesso di licenza di Conduttore Naz/Int. D Circuit/Road o di Ufficiale di gara. Chi sta al fianco deve essere in possesso di licenza di Conduttore Naz/Int. D Circuit/Road o di Ufficiale di Gara.

Chi conduce veicoli "0" deve essere in possesso di licenza di Conduttore Naz/Int. C Circuit/Road .

Chi sta al fianco deve essere in possesso di licenza almeno di Conduttore Naz/Int. D Circuit/Road o di Ufficiale di Gara.

La funzione degli apripista è limitata alla verifica del posizionamento del pubblico al momento del loro transito e, limitatamente per la vettura "0", alla segnalazione al pubblico e agli operatori con accredito "media" le traiettorie ideali delle vetture in gara, percorrendo la Prova Speciale ad andatura di sicurezza. In particolare l'apripista "00" e, se previsto, l'apripista "000" dovranno comunicare al Direttore di gara eventuali possibili situazioni critiche del posizionamento del pubblico da far controllare, in via definitiva, all'apripista "0" che segue.

Gli equipaggi dei Veicoli apripista dovranno avere una grande esperienza di Rally al fine di poter fornire alla Direzione di Gara tutte le indicazioni ed i commenti sulle condizioni del percorso.

Gli Organizzatori devono dotare i Veicoli apripista delle stesse coperture assicurative previste per le vetture dei concorrenti partecipanti alla gara.

I Veicoli dell'organizzazione dovranno collocare sulle portiere due pannelli di cm.. 36 x 50 portanti la scritta "SAFETY" o "SICUREZZA" ed i numeri "00" e "0" ("000" se i Veicoli saranno tre).

In caso di manifestazione comprendente più gare, i Veicoli apripista della prima gara e delle successive, devono essere equipaggiate di megafono, al fine di informare il pubblico circa lo svolgimento complessivo della manifestazione.

**3.3** Gli Organizzatori dovranno prevedere un veicolo "scopa" che deve effettuare il percorso di ogni Prova Speciale dopo il suo svolgimento.

Il veicolo "scopa" dovrà avere sulle portiere due pannelli con bandiere a scacchi delle stesse dimensioni dei pannelli dei veicoli apripista. Dovrà essere dotato di mezzi di primo soccorso come coperte, acqua da bere, ombrelli, barrette energetiche, per assistenza agli equipaggi ritirati.

Chi è a bordo dovrà possedere una licenza.

**3.4** I Veicoli non possono essere guidate dai piloti che si sono ritirati nello stesso Rally o nella stessa Ronde. In particolare dovranno controllare il posizionamento dei vari controlli e dei punti di soccorso e l'esatto collocamento dei cartelli regolamentari.

**3.5** I veicoli apripista e scopa devono essere dotati di tracking.

#### **4. SICUREZZA DEGLI EQUIPAGGI**

Riferimento Appendice 8 al RSN

##### **4.1.1 Carri soccorso**

Alla partenza di ogni prova speciale dovrà essere assicurata la presenza di almeno un carro soccorso.

Nelle prove speciali più lunghe di Km 15 dovrà essere assicurata la presenza di carro soccorso ogni 15 Km, oltre a quello di partenza.

Insieme a ogni carro soccorso dovrà essere assicurata la presenza di un collegamento radio continuo con la Direzione di Gara e di 2 estintori da 4 Kg.

##### **4.1.2 Postazioni intermedie**

Devono essere previste, al massimo ogni 4 Km, delle postazioni intermedie dotate di un collegamento radio continuo con la Direzione di Gara e di 2 estintori da 4 Kg; le postazioni intermedie possono coincidere con luogo di posizionamento delle ambulanze o dei carri soccorso e la presenza minima di 2 ufficiali di gara.

**4.1.3** Allo stop di ogni PS dovrà essere assicurata la presenza di un collegamento radio continuo con la Direzione di Gara e di 2 estintori da 4 Kg per ogni passaggio di prova.

**4.1.4** È a carico degli organizzatori il recupero ed il posizionamento a fine o inizio PS delle vetture che, durante l'effettuazione di una P.S., a seguito di guasto meccanico o perdita di controllo o incidente, siano uscite di strada e non siano più in grado di proseguire con i proprio mezzi ovvero che, per gli stessi motivi si siano arrestate sul piano viabile della P.S.

Quando il recupero avviene con mezzi che l'Organizzatore ha posizionato sul percorso di gara, nulla è dovuto da parte del concorrente interessato. Nel caso in cui il recupero richieda l'intervento di mezzi particolari contrattati alla bisogna, il relativo costo è a carico del concorrente. In entrambi i casi l'Organizzatore non è responsabile per eventuali danni accidentali causati dall'operatore durante l'operazione di recupero.

**4.1.5** In ogni tipologia di Rally e Ronde è obbligatoria la presenza di un mezzo di decarcerazione, con equipaggio, ogni 15 Km di Prova Speciale. Il mezzo di decarcerazione dovrà essere dotato di un collegamento radiofonico o telefonico con la direzione gara.

Tutti i team di decarcerazione che vorranno operare nei Rally, se non soggetti pubblici (Vigili del Fuoco, ecc.), dovranno essere titolari di specifica licenza rilasciata da. ACI-Sport..

**4.1.6** Nei Rally e nelle Ronde, tutti gli inizi di barriera (guard-rail) esposti in traiettoria nel senso di marcia o comunque da ritenersi in posizione tale da dover essere protetti, devono essere allestiti mediante rotoballe (di paglia o fieno) o pile di pneumatici rigidamente fissati tra di loro o mediante altro tipo di protezioni chiaramente atte a proteggere le vetture in caso di urto. I sistemi di protezione adottati dovranno inoltre essere evidenziati per consentirne una facile individuazione e visibilità. Gli allestimenti di protezione dovranno essere specificati (tipo, quantità e distanza chilometrica da Inizio PS) nel "Piano di sicurezza" che gli Organizzatori devono fare pervenire all' ACI-Sport ."

#### **4.2 Misure preventive**

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

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

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

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

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

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

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

**4.2.4** Le postazioni dei Commissari di Percorso devono essere posizionate lungo il percorso delle prove speciali tenendo conto delle sue caratteristiche orografiche e stradali e devono essere segnalate dal relativo numero progressivo avente come minimo le dimensioni di un foglio A4 plastificato di colore nero su fondo giallo.

I Commissari di Percorso addetti a tali postazioni hanno il compito di controllare il transito delle vetture in gara e segnalare al Capo Prova gli eventuali mancati transiti delle vetture in gara. Essi hanno inoltre il compito di segnalare al Capo Prova anche gli eventuali incidenti non appena ne vengano a conoscenza. Salvo casi di mancanza di segnale, le postazioni devono essere dislocate in modo da consentire una rapida segnalazione, mediante radio o telefono, tra i Commissari di Percorso, il Capo Prova e/o la Direzione di Gara. Nei punti critici delle prove speciali dovrà essere presente un Capo Posto, in collegamento con i commissari di percorso e la direzione di gara.

I Commissari di Percorso devono avere in dotazione il cartello di richiesta di soccorso medico di cui al successivo art. 4.5. L'esposizione di questo cartello avverrà solo nel caso in cui l'equipaggio infortunato non fosse in grado di esporre il proprio cartello oppure nel caso in cui la necessità di un intervento medico dovesse riguardare il pubblico.

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

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

- a) le bandiere gialle possono essere date in dotazione a tutte le postazioni dei Commissari di Percorso;
- b) le bandiere rosse devono essere date in dotazione a ogni postazione intermedia;
- c) le bandiere rosse possono essere esposte soltanto su disposizione del Direttore di Gara. La loro esposizione deve interessare tutte le postazioni intermedie precedenti l'incidente o l'interruzione. L'orario della loro esposizione deve essere annotato e comunicato ai Commissari Sportivi a cura del Direttore di Gara;
- d) gli equipaggi ai quali è esposta la bandiera rossa devono immediatamente rallentare la velocità e seguire le istruzioni dei Commissari di Percorso e dei conduttori delle vetture di soccorso o di servizio che dovessero incontrare; il mancato rispetto di queste disposizioni può comportare l'adozione di provvedimenti da parte del Collegio dei Commissari Sportivi fino all'esclusione nonché la richiesta di sospensione della licenza"
- e) agli equipaggi ai quali è esposta la bandiera rossa deve essere assegnato un tempo forfaitario secondo le disposizioni della presente Norma Generale;
- f) nelle Super Prove Speciali possono essere utilizzati sistemi di segnalazione diversi (ad esempio luci lampeggianti) a condizione che tali sistemi siano descritti nel regolamento particolare di gara.

### **4.3 Sorveglianza E SISTEMA DI COMUNICAZIONI RADIO. NEI RALLYE NELLE RONDE**

L'organizzatore ha l'obbligo di prevedere per l'intera durata della manifestazione un sistema di collegamento radio con la Direzione di gara.

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

#### **4.3.1**

Devono essere previste postazioni radio distanziate tra loro a non più di 750 metri con una tolleranza massima in eccesso del 10%. Le postazioni devono essere collegate con la direzione di gara. Inoltre in tutti le postazioni intermedie di soccorso deve essere prevista una postazione radio. L'organizzatore dovrà provvedere affinché gli apparecchi radio in uso del personale siano dotati di auricolare con microfono incorporato.

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

**4.3.2** Ogni postazione intermedia sarà identificata, sia sul road-book che sul percorso, da un pannello di circa 70 cm. di diametro con il simbolo della radio, ovvero un lampo di colore nero su fondo blu.

**4.3.3** Inoltre vi dovrà essere un pannello di preavviso 100 metri prima delle postazioni postazione intermedia

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

### **4.4 Sicurezza degli equipaggi**

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

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

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

#### **4.5 Road-book - Simbolo SOS - Cartello “OK”**

**4.5.1** Ogni vettura dovrà avere in dotazione sempre a bordo un cartello in formato minimo A4, fornito dall'organizzatore, riportante ben visibili, il segnale “SOS” in caratteri rossi e sul retro il segnale “OK” in caratteri verdi, con applicato il numero di gara.

Ogni equipaggio in difetto sarà soggetto all'imposizione di un'ammenda a discrezione dei Commissari Sportivi (ed al deferimento al Giudice Sportivo).

**4.5.2** In caso di incidente senza richiesta di intervento medico immediato il segno “OK” dovrà essere esposto, con il numero di gara, a tutte le vetture che seguono immediatamente, fino a nuove indicazioni della Direzione di Gara.

**4.5.3** Se al contrario un intervento medico si rendesse necessario, il simbolo SOS rosso dovrà essere esposto, con il numero di gara, se possibile, alle 3 vetture che seguono.

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

**4.5.5** Questa norma va inserita nel road-book.

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

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

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

#### **4.6 Percorso alternativo**

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

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

### **5. SICUREZZA DEGLI UFFICIALI DI GARA**

**5.1** Anche se è compito primario dell'Organizzatore provvedere alla sicurezza del pubblico e degli equipaggi, nondimeno anche la sicurezza degli ufficiali di gara è molto importante.

**5.2** L'Organizzatore deve assicurarsi che nello svolgimento delle proprie funzioni gli ufficiali di gara non siano costretti a mettersi in condizioni di pericolo.

**5.3** È a carico dell'Organizzatore verificare che gli ufficiali di gara siano adeguatamente istruiti in merito.

### **APPENDICE V^ - PROCEDURE OBBLIGATORIE IN CASO DI INCIDENTE GRAVE IN GARA RELATIVE ALLA COMUNICAZIONE**

#### **ART. 1 GESTIONE NEL PRIMO GIORNO DI CRISI**

Immediata comunicazione da parte del Direttore di Gara e/o del Capo Ufficio Stampa al Segretario della ACI-Sport e al Capo Ufficio Stampa della ACI-Sport della presenza di una situazione di crisi.

Successiva comunicazione, sempre indirizzata al Segretario della ACI-Sport e al Capo Ufficio Stampa della ACI-Sport, con la descrizione più ampia di quanto accaduto.

Il Medico di Gara seguirà costantemente l'andamento della situazione riportando le notizie al Direttore di Gara e cercando di ottenere il prima possibile una prognosi di coloro che sono stati coinvolti nell'incidente.

Ricevuta la prognosi deve essere immediatamente convocata una conferenza stampa alla quale prenderanno parte l'organizzatore, assistito dal Direttore di Gara, e dal Medico di Gara. Nella conferenza stampa l'organizzatore parlerà di come si è svolto l'evento, il Direttore di gara della tempistica dei soccorsi, il Medico di gara delle condizioni della/e persona/e rimaste coinvolte.

Immediatamente dopo la conferenza stampa dovrà essere inviato un comunicato ai media con le dichiarazioni del Direttore di Gara, dell'Organizzatore e del Medico di Gara. Il comunicato deve essere approvato prima dell'invio dal Capo Ufficio Stampa della ACI-Sport

Tra i compiti del Capo Ufficio Stampa della Gara quello di cercare e recuperare eventuali immagini video e fotografiche dell'incidente, da mettere a disposizione del Direttore di gara e dell'Organizzatore.

#### **ART. 2 - GESTIONE NEI GIORNI SUCCESSIVI.**

Monitoraggio delle uscite media sia a livello nazionale, Capo Ufficio Stampa ACI-Sport, sia a livello locale, Capo Ufficio Stampa Gara.

Eventuali comunicati per correggere distorsioni della notizia.

Riunione a Roma con il Segretario della ACI-Sport, il Presidente della S.C. Medica, quello della S.C. della specialità

interessata dall'evento, l'Organizzatore della Gara e il Capo Ufficio Stampa della ACI-Sport .

**ART. 3 - NEL CASO DI GARE CON PROMOZIONE ACI SPORT S.P.A.**

Nel caso la gara rientri in quelle promosse da AciSport S.p.a oltre al mantenimento delle procedure precedenti, deve assumere un ruolo di fulcro di tutto il meccanismo l'Addetto Stampa AciSport S.p.a che diverrà la persona di riferimento sia per l'Organizzatore che per il Capo Ufficio Stampa ACI-Sport I.

L'Addetto stampa AciSport S.p.a affiancherà il Capo Ufficio Stampa della Gara. Il Capo Ufficio Stampa della Gara coordinerà con l'Addetto Stampa AciSport S.p.a lo sviluppo della procedure.

Ogni comunicato del Capo Ufficio Stampa della Gara, con oggetto l'evento di crisi, dovrà essere visto ed autorizzato dall'Addetto Stampa AciSport S.p.a che a sua volta si relazionerà con il Capo Ufficio Stampa ACI-Sport .

L'Addetto Stampa AciSport S.p.a dovrà immediatamente mettere a disposizione del Direttore di Gara e dell'Organizzatore le immagini dell'incidente eventualmente riprese dai cameramen della società e /o eventuali camera car sempre realizzati da AciSport S.p.a.

Il Direttore di gara e l'Organizzatore dovranno farne un uso appropriato alla situazione.

Si ricorda agli Organizzatori ed ai Direttori di Gara che per tutte le immagini realizzate dai camera car, anche quelle realizzate in forma privata, c'è l'obbligo di consegna immediata a seguito di semplice richiesta da parte di ACI-Sport e/o AciSport S.p.a.

**RALLY – NG 2026**

**FAC SIMILE: ORDINE DI SERVIZIO - PIANO DI SICUREZZA TIPO**

ROAD-BOOK DI SERVIZIO P.S.			Km.	
<b>DISTANZE</b> PARZ. // PROG. 24,48 SIMB. ROAD BOOK 29 NOTE CHIUSURA STRADA	<b>DIREZIONE</b> 	<b>SERVIZI</b> • COMMISSARIO • CRONO • AMBULANZA • MEDICO • RADIO • CARRO	• ESTINTORE • BANDELLA • FORZE CRONE	
PARZ. 0,20 PROG. 24,68 SIMB. ROAD BOOK 30 NOTE 	<b>DIREZIONE</b> C.O.	• COMMISSARIO • CRONO • AMBULANZA • MEDICO • RADIO • CARRO	• ESTINTORE • BANDELLA • CARTELLI • GAZEBO	<b>POSTAZIONE</b> 1 
PARZ. 0,07 PROG. 0,00 SIMB. ROAD BOOK 1 NOTE START P.S. 44° 31.999' N 10° 31.128' E alt. 384 mt.	<b>DIREZIONE</b> 	• COMMISSARIO • CRONO • AMBULANZA • MEDICO • RADIO • CARRO	• ESTINTORE • BANDELLA • CARTELLI • GAZEBO • PIAZZOLA	<b>POSTAZIONE</b> 2 
PARZ. 0,17 PROG. 0,17 SIMB. ROAD BOOK NOTE alt. 375 mt.	<b>DIREZIONE</b> 	• COMMISSARIO • CRONO • AMBULANZA • MEDICO • RADIO • CARRO	• ESTINTORE • BANDELLA	<b>POSTAZIONE</b> 3 
PARZ. 0,33 PROG. 0,50 SIMB. ROAD BOOK NOTE alt. 400 mt.	<b>DIREZIONE</b> 	• COMMISSARIO • CRONO • AMBULANZA • MEDICO • RADIO • CARRO	• ESTINTORE • BANDELLA	<b>POSTAZIONE</b> 4 
PARZ. 0,25 PROG. 0,75 SIMB. ROAD BOOK NOTE alt. 415 mt.	<b>DIREZIONE</b> 	• COMMISSARIO • CRONO • AMBULANZA • MEDICO • RADIO • CARRO	• ESTINTORE • BANDELLA	<b>POSTAZIONE</b> 5 

**APPENDICE VI^ - REGOLAMENTAZIONE PNEUMATICI**

**1. DEVONO ESSERE UTILIZZATI ESCLUSIVAMENTE PNEUMATICI SCOLPITI DA STAMPO.**

**2 REGOLAMENTAZIONE PNEUMATICI PER ASFALTO E STERRATO**

**2.1** A partire dal 01/01/ 2016 tutte le vetture con esclusione di quelle equipaggiate con cerchi da 13" dovranno utilizzare gli pneumatici a stampo omologati dalla FIA dal 01/05/2013 aventi le caratteristiche indicate negli articoli a seguire.

Per tutte le vetture equipaggiate con i cerchi da 13" sarà consentito l'utilizzo degli pneumatici con omologazione stradale DOT e/o E.

**2.1.1** Per le vetture della categoria Racing Start e Racing Start Plus gli pneumatici sono liberi tra le seguenti tipologie:

- ° Pneumatici FIA
- ° Pneumatici semislick con omologazione stradale DOT e/o E
- ° Pneumatici "stampo" limitatamente alle misure dei cerchi di 13" e 14".

**2.1.2** Per le vetture equipaggiate con i cerchi da 13" è consentito l'uso degli pneumatici con omologazione stradale con marchiatura "E".

**2.2 OMOLOGAZIONE (SCOLPITURA E DIMENSIONI)**

Gli pneumatici devono essere omologati dalla FIA e rispettare le seguenti condizioni:

**2.2.1** Una scolpitura sarà approvata per ciascuna produzione di pneumatici.

**2.2.2** Tutti gli pneumatici proposti devono soddisfare tutti i requisiti legali applicabili per potere essere utilizzati nelle competizioni motoristiche.

**2.2.3** Zona di controllo:

	Larghezza/lun ghezza	Superficie	Tasso del 17%
9"	170 x 140	23.800	4.046
8,5"	161 x 140	22.540	3.832
8"	148 x 140	20.720	3.522
7,5"	142 x 140	19.880	3.380
7"	133 x 140	18.620	3.165
6,5"	124 x 140	17.360	2.951

**2.2.4** Nella zona di controllo, l'area occupata dalle scanalature di almeno 5,5 mm. di profondità, con una sezione a 60 ° conica ( figura) e 2 mm. di larghezza, dovrà occupare almeno il 17 % della superficie totale.

**2.2.5** Nella zona di controllo, l'area occupata dalle scanalature di almeno 1,8 mm. di profondità, con una sezione a 60 ° conica ( figura) e 2 mm. di larghezza, devono occupare almeno il 21,5 % della superficie totale.

**2.2.6** Nella zona di controllo, la somma della larghezza delle scanalature incontrate da una linea di circonferenza deve essere almeno di 16 mm.

**2.2.7** I tasselli e le lamelle devono essere considerati parte della scolpitura se sono inferiori a 2 mm..

**2.2.8** Almeno due linee di circonferenza/larghezza totale minima delle linee di circonferenza = 12 mm..

**2.2.9** La profondità della scolpitura degli pneumatici da asfalto montati sulla vettura deve essere in qualsiasi momento della prova superiore a 1,6 millimetri su almeno tre quarti del battistrada. Il produttore degli pneumatici deve fornire segni visibili di controllo.

**2.2.10** Ogni pneumatico deve avere uno specifico codice a barre permanente, fornito da un costruttore di codici a barre approvato dalla FIA

Questi codici a barre verranno utilizzati per controllare che gli stessi pneumatici rimangano montati in ogni vettura tra due cambi gomme .

Il codice a barre sul pneumatico deve essere sempre visibile dall'esterno della vettura.

L'interno del pneumatico (spazio tra il bordo e la parte interna del pneumatico) deve essere riempito solo con l'aria.

**2.2.11** E' consentita la scolpitura libera degli pneumatici omologati per asfalto dalla FIA a partire dal 01/05/2013, con esclusione per gli pneumatici da 18", 17" e 16".

Le vetture dotate di cerchi da 18", 17" e 16" utilizzeranno o gli pneumatici per asfalto a stampo oppure pneumatici WET previsti dalla FIA identificabili nel seguente link: <https://www.fia.com/regulation/category/117>.

Gli pneumatici WET per i cerchi da 18", 17" e 16" non dovranno essere conteggiati nell'eventuale numero massimo di pneumatici utilizzabili.

In tutti i rally e ronde su fondo sterrato è vietata la scolpitura libera degli pneumatici.

Nei rally titolati FIA tutti i concorrenti dovranno seguire la normativa FIA.

E' consentito l'utilizzo facoltativo di un dispositivo per monitorare il valore della pressione degli pneumatici in marcia, aumentando la sicurezza in caso di foratura.

### **3 DEFINIZIONE: PER PNEUMATICI OMOLOGATI PRIMA DEL 01/05/2013 (AMMESSI ANCHE PNEUMATICI DA ASFALTO DA 13" ):**

Battistrada della larghezza di mm. 170, mm. 85 da una parte e dall'altra rispetto all'asse del pneumatico, e di una lunghezza sulla circonferenza di mm. 140.

In questa zona, la superficie occupata dalle scanalature di almeno mm. 5,5 di profondità, con un angolo massimo di 60° tra i tasselli in sezione, e mm. 2 di larghezza deve interessare almeno il 17% della superficie totale (Superficie totale di 23.800 mm<sup>2</sup>, zona scanalata di almeno 4.046 mm<sup>2</sup>). Questa scolpitura deve essere da stampo.

	Larghezza/lun ghezza	Superficie	Tasso del 17%
9"	170 x 140	23.800	4.046
8,5"	161 x 140	22.540	3.832
8"	148 x 140	20.720	3.522
7,5"	142 x 140	19.880	3.380
7"	133 x 140	18.620	3.165
6,5"	124 x 140	17.360	2.951

**3.1** La somma della larghezza delle scanalature incontrate da una linea di circonferenza nella zona descritta qui sopra deve essere di mm. 4 minimo.

**3.2** La somma della larghezza delle scanalature incontrate da una linea radiale deve essere di mm. 16 minimo.

**3.3** I tasselli e le lamelle devono essere considerate come facenti parte del battistrada se sono inferiori a mm. 2.

**3.4** Sugli pneumatici omologati è autorizzata l'intagliatura a mano.

**3.5** In ogni momento durante il Rally la profondità delle scolpiture degli pneumatici da asfalto montati sulla vettura non deve essere inferiore a mm. 1,6 in almeno i 3/4 della superficie di controllo. È consigliato ai produttori di predisporre strumenti di controllo al fine di visualizzare tale prescrizione.

**3.6** Le ruote di scorta da asfalto possono essere riutilizzate se e soltanto se la profondità minima di mm. 1,6 è rispettata, ma in ogni caso devono rimanere a bordo della vettura.

#### **3.7 Pneumatici chiodati**

**3.7.1** Nessuna restrizione è stabilita a priori sugli pneumatici chiodati, il loro numero, la loro mescola.

**3.7.2** In ogni caso i chiodi devono essere conformi a quanto stabilito dal Codice della Strada. Gli organizzatori sono obbligati ad indicare le norme in vigore nel regolamento particolare di gara

#### **3.7.3 Controllo degli pneumatici chiodati**

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

### **4. CONTROLLO.**

In ogni momento durante il Rally possono essere effettuati controlli per verificare la conformità dei pneumatici e la corrispondenza tra quelli dichiarati e quelli effettivamente presenti a bordo, anche mediante sistemi d'identificazione aggiuntivi all'uso dei codici a barre.

Una zona riservata al controllo pneumatici deve essere prevista all'uscita del Parco Assistenza o della zona di rifornimento e la sua entrata deve essere segnalata con un cartello che indichi la marchiatura dei pneumatici.

L'Organizzatore deve tenere conto di quest'obbligo quando stabilisce il programma di gara.

Ogni pneumatico non conforme sarà punzonato a mezzo di idonea marchiatura e non potrà essere utilizzato.

Al controllo orario precedente una prova speciale, qualora un Commissario Tecnico verificasse che un pneumatico

## **RALLY – NG 2026**

montato su una vettura non è conforme in relazione alla profondità minima, il concorrente prima di prendere la partenza dovrà sostituire tale pneumatico con un altro presente a bordo della vettura, a condizione che questo sia conforme alla norma sui pneumatici.

Il Commissario responsabile indicherà quindi al concorrente una nuova ora di partenza per la prova speciale.

Ogni infrazione alle norme sui pneumatici sarà sottoposta ai Commissari Sportivi e potrà comportare una penalità fino all'esclusione dal Rally su decisione dei Commissari Sportivi.

Ogni ruota completa montata su o dentro una vettura durante una assistenza deve raggiungere il parco o la zona assistenza successiva dove è autorizzato il cambio di pneumatici. Nessuna ruota completa può essere caricata o tolta da una vettura se non in un parco o zona assistenza dove è autorizzato il cambio di pneumatici.

### **5. PASS PNEUMATICI.**

Si istituisce un Lasciapassare Federale, con validità annuale, da rilasciare – su richiesta – a ogni produttore e distributore di pneumatici. Il Pass consente di effettuare le misurazioni delle temperature degli pneumatici della propria marca, dopo il Controllo Stop di ogni Prova Speciale. Il Commissario Capo Posto deve indicare la zona dopo il Controllo Stop, nella quale è possibile effettuare le misurazioni.

Il Pass può essere utilizzato nel corso di ogni Rally anche da differenti operatori, che potranno raggiungere la zona dedicata alle misurazioni percorrendo a piedi, in senso inverso, il tratto di percorso di trasferimento eventualmente chiuso al traffico.

**RALLY – NG 2026**

**APPENDICE VII^ - DOCUMENTAZIONE UFFICIALE (vedere pagine successive)  
TABELLA DI MARCIA RALLY NAZIONALI B e C - RONDE**



*data Rally*

### 1ª SEZIONE

Nr. GARA

1° CONDUTTORE ..... LICENZA N° .....

2° CONDUTTORE ..... LICENZA N° .....

VETTURA .....

MARCA .....

TIPO .....

**CONTROLLO A TIMBRO "A"**



*data Rally*

### 2ª SEZIONE

Nr. GARA


1° CONDUTTORE ..... LICENZA N° .....

2° CONDUTTORE ..... LICENZA N° .....


VETTURA .....

MARCA .....

TIPO .....

Nr. GARA	<i>data Rally</i> <b>TABELLA DI MARCIA</b> <b>1ª SEZIONE</b>		 MARCHIO RALLY																														
<b>PARTENZA</b> Nome Località Partenza	<table border="0"> <tr> <td style="text-align: center;">h   '   "</td> <td style="text-align: center;">h   '   "</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">[ ]</td> <td style="text-align: center;">[ ]</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">TEORICO DI PARTENZA</td> <td style="text-align: center;">TRANSITO C.O. 0</td> </tr> </table>		h   '   "	h   '   "	[ ]	[ ]	TEORICO DI PARTENZA	TRANSITO C.O. 0	USO CONCORRENTE																								
h   '   "	h   '   "																																
[ ]	[ ]																																
TEORICO DI PARTENZA	TRANSITO C.O. 0																																
<b>SETTORE 1</b> da Nome Loc. Partenza a Nome loc. arrivo CO Km. 35,38	<table border="0"> <tr> <td style="text-align: center;">h   '   "</td> <td style="text-align: center;">h   '   "</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">[ ]</td> <td style="text-align: center;">[ ]</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">TEMPO SETTORE</td> <td style="text-align: center;">TRANSITO C.O. 1</td> </tr> </table>		h   '   "	h   '   "	[ ]	[ ]	TEMPO SETTORE	TRANSITO C.O. 1	<table border="0"> <tr> <td style="text-align: center;">h   '   "</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">[ ]</td> </tr> </table>	h   '   "	[ ]																						
h   '   "	h   '   "																																
[ ]	[ ]																																
TEMPO SETTORE	TRANSITO C.O. 1																																
h   '   "																																	
[ ]																																	
<b>SETTORE 2</b> da Nome loc. partenza CO a Nome loc. Riordino IN Km. 35,09  <b>P.S.1</b> "Nome Prova Speciale" Km. 14,95	<table border="0"> <tr> <td style="text-align: center;">h   '   "</td> <td style="text-align: center;">h   '   "</td> <td style="text-align: center;">h   '   "</td> <td style="text-align: center;">h   '   "</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">[ ]</td> <td style="text-align: center;">[ ]</td> <td style="text-align: center;">[ ]</td> <td style="text-align: center;">[ ]</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">TEORICO</td> <td style="text-align: center;">STOP</td> <td style="text-align: center;">(IN CASO DI OSTRUZIONE P.S.)</td> <td style="text-align: center;">TEMPO SETT. RES.</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">TEMPO P.S.</td> <td style="text-align: center;">STOP</td> <td style="text-align: center;">[ ]</td> <td style="text-align: center;">[ ]</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">[ ]</td> <td style="text-align: center;">START</td> <td style="text-align: center;">[ ]</td> <td style="text-align: center;">[ ]</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">[ ]</td> <td style="text-align: center;">[ ]</td> <td style="text-align: center;">TEMPO SETTORE</td> <td style="text-align: center;">TRANSITO C.O.1A</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">[ ]</td> <td style="text-align: center;">[ ]</td> <td style="text-align: center;">[ ]</td> <td style="text-align: center;">[ ]</td> </tr> </table>		h   '   "	h   '   "	h   '   "	h   '   "	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	TEORICO	STOP	(IN CASO DI OSTRUZIONE P.S.)	TEMPO SETT. RES.	TEMPO P.S.	STOP	[ ]	[ ]	[ ]	START	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	TEMPO SETTORE	TRANSITO C.O.1A	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	<table border="0"> <tr> <td style="text-align: center;">h   '   "</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">[ ]</td> </tr> </table>	h   '   "	[ ]
h   '   "	h   '   "	h   '   "	h   '   "																														
[ ]	[ ]	[ ]	[ ]																														
TEORICO	STOP	(IN CASO DI OSTRUZIONE P.S.)	TEMPO SETT. RES.																														
TEMPO P.S.	STOP	[ ]	[ ]																														
[ ]	START	[ ]	[ ]																														
[ ]	[ ]	TEMPO SETTORE	TRANSITO C.O.1A																														
[ ]	[ ]	[ ]	[ ]																														
h   '   "																																	
[ ]																																	

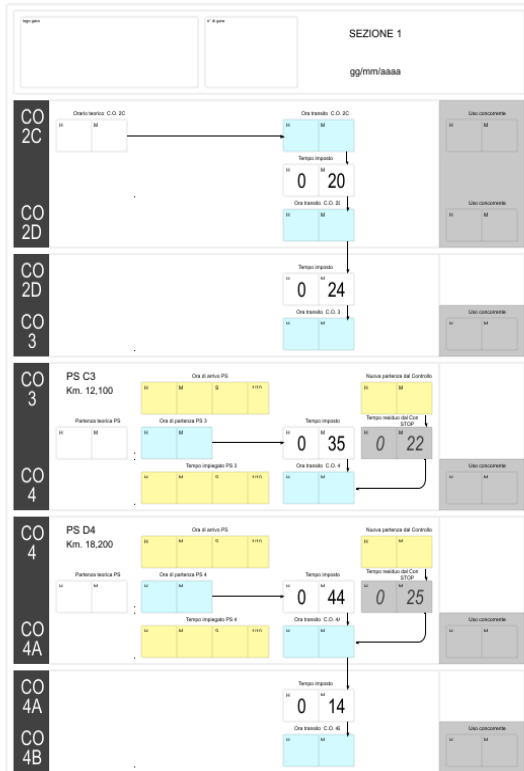
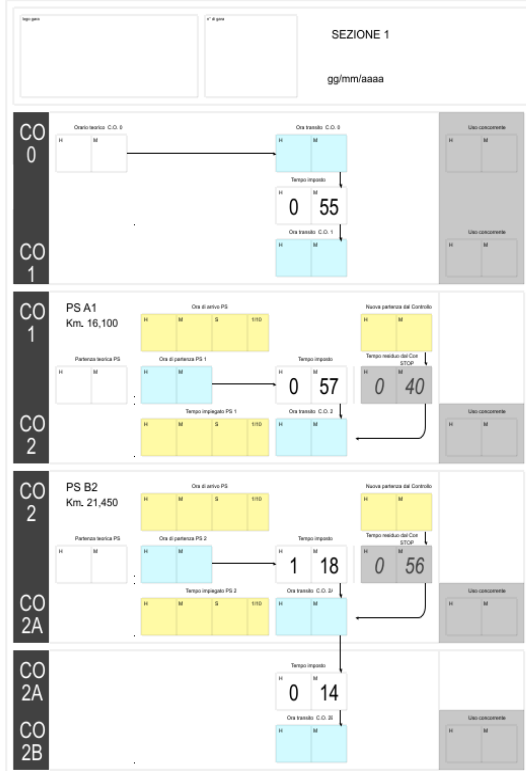
AL C.O. 1A RITIRO DELLA TABELLA DI MARCIA DELLA 1ª SEZIONE E CONSEGNA DELLA TABELLA DI MARCIA DELLA 2ª SEZIONE CON TEORICO C.O. 1B

Nr. GARA	<i>data Rally</i> <b>TABELLA DI MARCIA</b> <b>2ª SEZIONE</b>		 MARCHIO RALLY																														
<b>SETTORE 3</b> da Nome loc. Riordino IN a Nome loc. Riordino OUT Assistenza IN	<b>RIORDINO 1</b> <table border="0"> <tr> <td style="text-align: center;">h   '   "</td> <td style="text-align: center;">h   '   "</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">[ ]</td> <td style="text-align: center;">[ ]</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">TEORICO DI PARTENZA</td> <td style="text-align: center;">TRANSITO C.O.1B</td> </tr> </table>		h   '   "	h   '   "	[ ]	[ ]	TEORICO DI PARTENZA	TRANSITO C.O.1B	USO CONCORRENTE																								
h   '   "	h   '   "																																
[ ]	[ ]																																
TEORICO DI PARTENZA	TRANSITO C.O.1B																																
<b>SETTORE 4</b> da Nome loc. Riordino OUT Assistenza IN a Nome loc. Assist. OUT	<b>ASSISTENZA A</b> <table border="0"> <tr> <td style="text-align: center;">h   '   "</td> <td style="text-align: center;">h   '   "</td> <td style="text-align: center;">h   '   "</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">[ ]</td> <td style="text-align: center;">[ ]</td> <td style="text-align: center;">[ ]</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">TEMPO SETTORE</td> <td style="text-align: center;">TRANSITO C.O. 1C</td> <td style="text-align: center;">[ ]</td> </tr> </table>		h   '   "	h   '   "	h   '   "	[ ]	[ ]	[ ]	TEMPO SETTORE	TRANSITO C.O. 1C	[ ]	<table border="0"> <tr> <td style="text-align: center;">h   '   "</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">[ ]</td> </tr> </table>	h   '   "	[ ]																			
h   '   "	h   '   "	h   '   "																															
[ ]	[ ]	[ ]																															
TEMPO SETTORE	TRANSITO C.O. 1C	[ ]																															
h   '   "																																	
[ ]																																	
<b>SETTORE 5</b> da Nome loc. Assist. OUT a Nome loc. arrivo CO Km. 2,52	<table border="0"> <tr> <td style="text-align: center;">h   '   "</td> <td style="text-align: center;">h   '   "</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">[ ]</td> <td style="text-align: center;">[ ]</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">TEMPO SETTORE</td> <td style="text-align: center;">TRANSITO C.O. 2</td> </tr> </table>		h   '   "	h   '   "	[ ]	[ ]	TEMPO SETTORE	TRANSITO C.O. 2	<table border="0"> <tr> <td style="text-align: center;">h   '   "</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">[ ]</td> </tr> </table>	h   '   "	[ ]																						
h   '   "	h   '   "																																
[ ]	[ ]																																
TEMPO SETTORE	TRANSITO C.O. 2																																
h   '   "																																	
[ ]																																	
<b>SETTORE 6</b> da Nome loc. partenza CO a Nome loc. Riordino IN Km. 32,21  <b>P.S.2</b> "Nome Prova Speciale" Km. 11,03	<table border="0"> <tr> <td style="text-align: center;">h   '   "</td> <td style="text-align: center;">h   '   "</td> <td style="text-align: center;">h   '   "</td> <td style="text-align: center;">h   '   "</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">[ ]</td> <td style="text-align: center;">[ ]</td> <td style="text-align: center;">[ ]</td> <td style="text-align: center;">[ ]</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">TEORICO</td> <td style="text-align: center;">STOP</td> <td style="text-align: center;">(IN CASO DI OSTRUZIONE P.S.)</td> <td style="text-align: center;">TEMPO SETT. RES.</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">TEMPO P.S.</td> <td style="text-align: center;">STOP</td> <td style="text-align: center;">[ ]</td> <td style="text-align: center;">[ ]</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">[ ]</td> <td style="text-align: center;">START</td> <td style="text-align: center;">[ ]</td> <td style="text-align: center;">[ ]</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">[ ]</td> <td style="text-align: center;">[ ]</td> <td style="text-align: center;">TEMPO SETTORE</td> <td style="text-align: center;">TRANSITO C.O.2A</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">[ ]</td> <td style="text-align: center;">[ ]</td> <td style="text-align: center;">[ ]</td> <td style="text-align: center;">[ ]</td> </tr> </table>		h   '   "	h   '   "	h   '   "	h   '   "	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	TEORICO	STOP	(IN CASO DI OSTRUZIONE P.S.)	TEMPO SETT. RES.	TEMPO P.S.	STOP	[ ]	[ ]	[ ]	START	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	TEMPO SETTORE	TRANSITO C.O.2A	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	<table border="0"> <tr> <td style="text-align: center;">h   '   "</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">[ ]</td> </tr> </table>	h   '   "	[ ]
h   '   "	h   '   "	h   '   "	h   '   "																														
[ ]	[ ]	[ ]	[ ]																														
TEORICO	STOP	(IN CASO DI OSTRUZIONE P.S.)	TEMPO SETT. RES.																														
TEMPO P.S.	STOP	[ ]	[ ]																														
[ ]	START	[ ]	[ ]																														
[ ]	[ ]	TEMPO SETTORE	TRANSITO C.O.2A																														
[ ]	[ ]	[ ]	[ ]																														
h   '   "																																	
[ ]																																	

AL C.O. 2A RITIRO DELLA TABELLA DI MARCIA DELLA 1ª SEZIONE E CONSEGNA DELLA TABELLA DI MARCIA DELLA 2ª SEZIONE CON TEORICO C.O. 2B



TABELLA DI MARCIA RALLY NAZIONALI A - RALLY INTERNAZIONALI



## ROAD-BOOK / RADAR TIPO

### Istruzioni Base

- Lingua italiana per Rally nazionali e/o in inglese per i Rally con validità FIA e/o iscritti a calendario internazionale.
- Senso di lettura dall'alto verso il basso; in ogni disegno il punto di origine deve sempre essere in basso; per ogni pagina massimo 6 disegni.
- Può essere previsto un solo road-book per la totalità del Rally oppure un fascicolo per ogni giorno di gara.
- Documenti vari da inserire nel fascicolo: Tabella Distanze e Tempi, Simbologia, Comportamento in caso d'Incidente, Scheda di Ritiro.
- Inserire, in ogni fascicolo, la cartina del percorso (formato A5 o A4 pieghevole); di conseguenza la Tabella Distanze e Tempi sia stampata nella pagina di fronte.
- Le pagine di ogni fascicolo devono essere numerate progressivamente.
- Ogni pagina di settore deve riportare: n° settore, n° dei CO, Località CO, Tempo Imposto, Km, Media.
- Inserire planimetrie schematizzate dei seguenti settori/zone, con il posizionamento dei vari controlli: Parco Assistenza, Riordino, Parco Partenza, Parco Chiuso, Rifornimento Il percorso dell'eventuale shakedown deve essere inserito nel road-book del Rally.
- Alla fine del fascicolo devono essere inseriti i percorsi alternativi in caso di annullamento di ciascuna PS.
- I tempi Imposti devono essere indicati in ore e minuti.
- Deve essere riportata la base di calibratura del tripmaster utilizzata per le distanze.
- Il road-book deve essere stampato in formato A5 e rilegato nella parte sinistra utilizzando una spirale di un materiale resistente che ne permetta un'apertura a 360° senza modifiche durante il suo utilizzo.
- Le pagine devono essere stampate fronte/retro su carta di almeno 90 grammi.
- Per ogni PS devono essere inserite le foto indicanti il posizionamento dei vari Controlli e una cartina/schema riportante le seguenti informazioni: Percorso PS e viabilità limitrofa, posizionamento Controlli/Servizi e loro coordinate geografiche, orientamento/direzione nord.
- Tutti i settori devono iniziare con una nuova pagina; dopo l'ultimo simbolo di un settore precedente una PS anticipare il primo simbolo del settore successivo e coincidente con lo start PS (simbolo 1).
- Le informazioni ravvicinate (distanza inferiore ai 200 mt) di un settore non devono portare tratto di separazione.
- Colonna verticale tra Direzione e Informazioni: nera per fondo sterrato, bianca per fondo asfaltato; il cambiamento del tipo di fondo deve essere indicato chiaramente anche sul disegno.
- Per una veloce identificazione delle sole pagine interessate alle PS, inserire delle "linguette" numerate sui bordi esterni delle pagine stesse, scalate dall'alto verso il basso per evitare la sovrapposizione.
- Tutti i Controlli e i vari posizionamenti dei Mezzi di Servizio devono essere chiaramente riportati sui disegni utilizzando i relativi simboli.
- Devono essere riportate le coordinate geografiche, espresse in gradi e minuti (es. 43° 32,453') delle PS: CO, Start PS, Fine PS e Stop, oltre al Parco Assistenza, Riordino e Zona Rifornimento.
- Se esistenti sul percorso, riportare i numeri identificativi delle varie strade attraversate (A, SS, SP...).
- L'inserimento di località/direzioni non presenti sul percorso devono essere riportate tra parentesi.
- Le pagine inerenti le PS devono essere evidenziate in modo particolare: sfondo retinato e cornice.
- Con il punto esclamativo richiamare l'attenzione a particolari punti del percorso.
- Cercare di non infazionare con troppe informazioni le pagine, lasciando un po' di spazio anche alle annotazioni personali del navigatore; usare caratteri di dimensioni tali da poter risultare sufficientemente leggibili.
- Cercare di riprodurre il più fedelmente possibile la cartellonistica risultante sul percorso.

### Suggerimenti

- Nel caso di carreggiata ridotta indicare l'eventuale incrocio concorrenti.
- Inserire alla fine di ogni fascicolo il segnale SOS (rosso) e sul retro OK (verde) su un formato A4 pieghevole.
- Nell'ottica di un risparmio, nel caso in cui il percorso del Rally proponga delle ripetizioni (secondo o terzo giro identico), non è obbligatorio prevedere di nuovo i settori interessati dalla ripetizione. In questo caso le intestazioni delle pagine che contengano la ripetizione di settori e PS devono riportare la doppia o tripla numerazione. Deve di conseguenza essere previsto un "ritorno a pag. X "per il secondo e/o terzo passaggio.
- Si consiglia l'inserimento degli ospedali allertati e le loro coordinate geografiche.
- Utilizzare 2 misure di spessore del tratto indicante la strada, funzione della minore/maggiore importanza.
- Inserire una lista dei numeri utili della manifestazione.
- Alla fine del fascicolo una tabellina per inserire i tempi PS dei vari equipaggi.

## PROCEDURA DI SICUREZZA IN CASO DI INCIDENTE

Quando un equipaggio vede esposto il cartello "SOS" , o vede una vettura che ha subito un grave incidente al punto che l'equipaggio coinvolto è purtroppo ancora all'interno della vettura e quindi non è in grado di mostrare il cartello "SOS", è OBBLIGATO TASSATIVAMENTE a fermarsi e prestare assistenza all'equipaggio che necessita di aiuto. Tutte le vetture che seguono devono fermarsi e in particolare la seconda vettura arrivata sul luogo dell' incidente DEVE comunicare alla postazione radio immediatamente successiva.

## RALLY – NG 2026

- 1) Numero di gara della vettura coinvolta nell'incidente.
- 2) se e quanti membri dell'equipaggio o degli spettatori sono feriti.
- 3) se un membro dell'equipaggio o uno spettatore è immobilizzato dalla vettura coinvolta nell'incidente.
- 4) Luogo dell'incidente, riferendosi a dati chilometrici del radar.
- 5) Tutte le informazioni vitali per impostare i soccorsi.

Ricordando che tutte le vetture che seguono devono fermarsi se il cartello "SOS" è mostrato, devono inoltre posizionare il triangolo rosso almeno 50 mt. prima di dove è parcheggiata la propria vettura, anche se questa non occupa la sede stradale.

A tutti gli equipaggi fermati in base alla sopra citata procedura, verrà assegnato un tempo equo di percorrenza della prova in base all'art. 21.15 della NG Rally



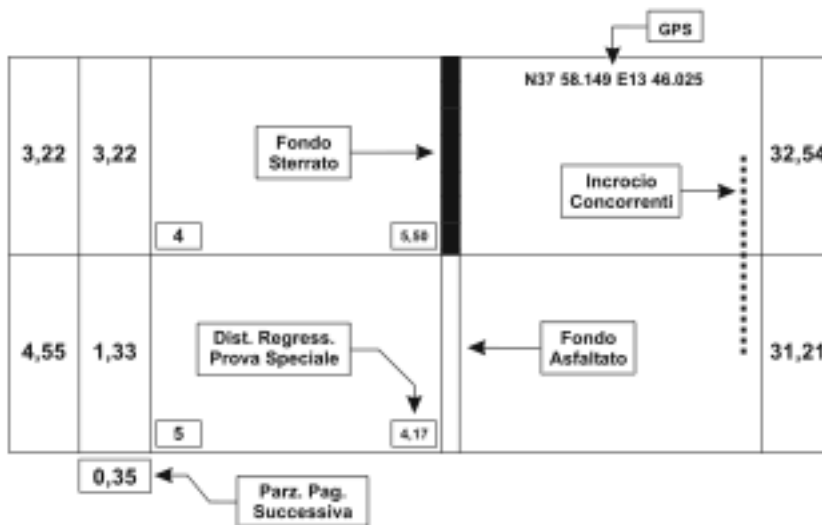


### CARTELLI

























	CONTROLLO ORARIO		ARRIVO LANCIATO PS
	PARTENZA PS		CONTROLLO STOP
	INTERMEDIO RADIO		PUNZONATURA GOMME
	AMBULANZA		RIFORMIMENTO CARBURANTE

### TARATURA TRIPMASTER

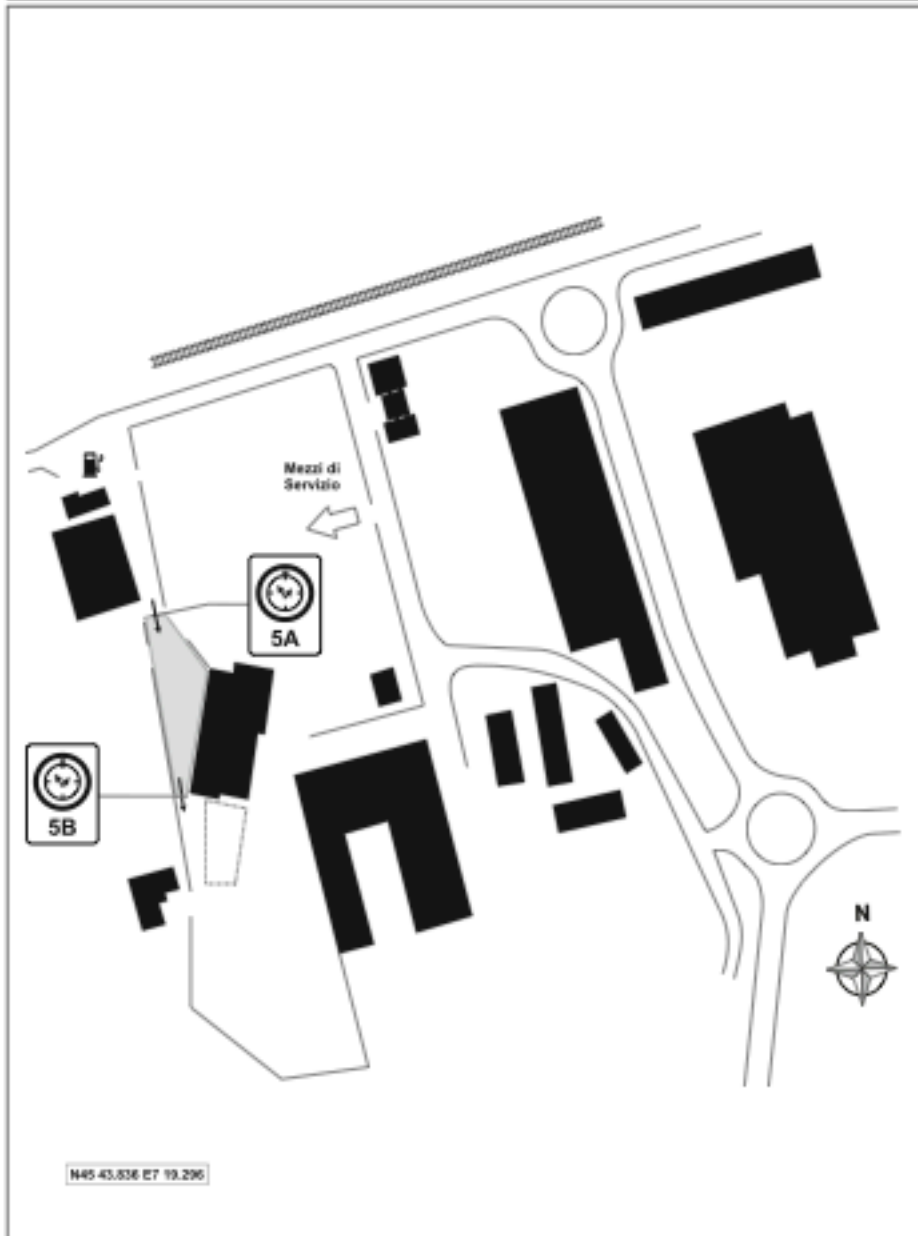
SR88 Roma - Napoli : km 180 - 183  
 Rapporto Strada - Trip : km 3,00 = km 3,00



**SIMBOLOGIA - SYMBOLS - SYMBOLES**

	Palco Partenza Podium Podium		Strada Nazionale , Provinciale National , Provincial Road Route National , Provinciale
	Attenzione Take Care Attention		Cabina Elettrica Power Box Cabine Electrique
	Direzione Direction Direction		Cartelli Stradali Road Signs Panneaux Routieres
	Ponte Bridge Pont		Cartelli Rovesci Reverse Signs Panneaux Renversees
	Galleria Tunnel Tunnel		Semaforo Traffic-lights Feu
	Sottopassaggio Underbridge Passage sous un pont		Cancello Gate Portail
	Ferrovia Railway Chemin de Fer		Indicazione da seguire Follow the Direction Direction a Suivre
	Frana Landslide Eboulement		Indicazione da non seguire Do not Follow the Direction Direction a ne pas Suivre
	Albero Tree Arbre		Cartello di localita' Locality Panel Panneau de Localite
	Doaso Bump Dos d'Ane		Localita' Locality Localite
	Salita - Discesa Climb - Descent Montee - Descente		Casa , Chiesa House , Church Maison , Eglise
	Fontana Fountain Fontaine		Cimitero Cemetery Cimetiere

Settore	C.O. 5A XXXX R IN	Km	T. Imposto
<b>13</b>	C.O. 5B XXXX R OUT / PA IN	Media	<b>20'</b>
<i>Riordino 2</i>			



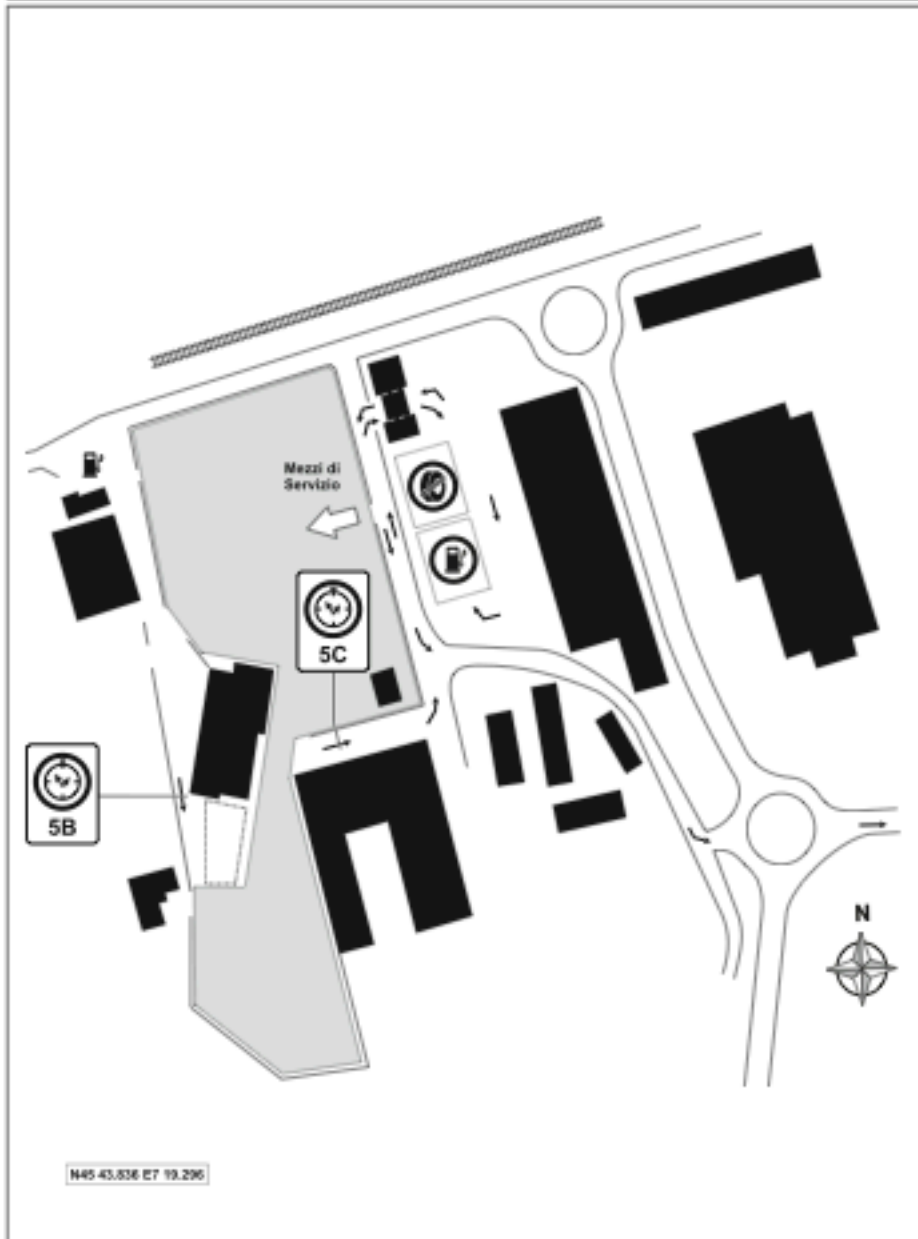
G1

RALLY XXXXXXXX 20xx

Pag.

**XX**

Settore	C.O. 5B XXXX R OUT / PA IN	Km	T. Imposto
<b>14</b>	C.O. 5C XXXX PA OUT	Media	<b>20'</b>
<i>Parco Assistenza D</i>			



G1

RALLY XXXXXXXX 20xx

Pag.

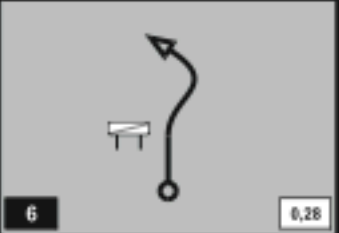

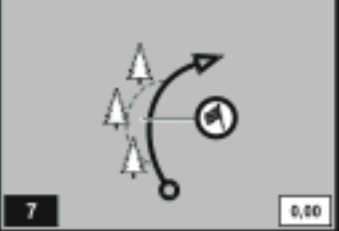

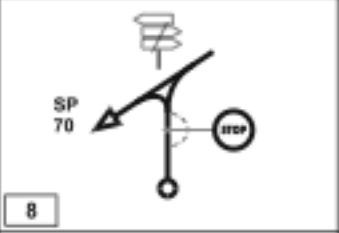


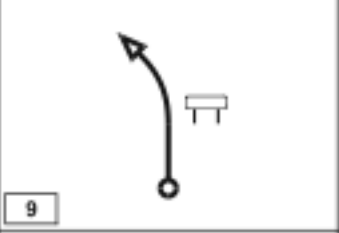

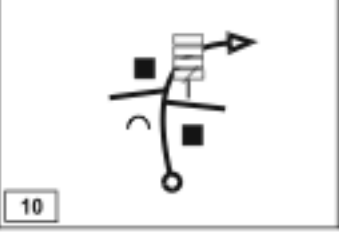

**XX**



Settore		C.O. 2	XXXX	Informazioni Prova Speciale	Km	20,61	T. Imposto
5		C.O. 3	XXXX		Media	47,6	26'
		PS 2	XXXX		Km	11,34	
Distanze		Direzione		A	Informazioni		Dist. Tot. Regress.
Totale	Parziale			T			
0,00	0,00			 	N43 44.187 E11 48.951 XXXX		20,61
2,88	2,88						17,73
5,77	2,89						14,84
6,20	0,43			 	N43 46.068 E11 39.260 XXXX		14,41
9,20	3,00				CHICANE		11,41
<b>G1</b>	<b>1,86</b>						

**2**

Numero Prova Speciale

Settore		C.O. 2 XXXX	Km 20,61	T. Imposto	
5		C.O. 3 XXXX	Media 47,6	26'	
		PS 2 XXXX	Km 11,34		
Distanze		Direzione	A T	Informazioni	Dist. Tot. Regress.
Totale	Parziale				
11,06	1,86				9,55
11,34	0,28			N43 46.926 E11 37.410	9,27
11,64	0,30			N43 47.042 E11 37.241 	8,97
18,16	6,52				2,45
18,38	!				2,23
G1	1,23	RALLY XXXXXXXX 20xx		Pag.	35

2

Distanze		Direzione	A T	Informazioni	Dist. Tot. Regress.
Totale	Parziale				
Informazioni Trasferimento					
Settore		C.O. 2 XXXX		Km 20,61	T. Imposto
5		C.O. 3 XXXX		Media 47,6	26'
19,61	1,23				1,00
		Distanza inferiore ai 200 mt			
19,80	0,19				0,60
20,61	0,81				0,00
	0,07				

TABELLA DEI TEMPI E DELLE DISTANZE

## Tabella Distanze e Tempi xx° Rally Xxxxx

xx - xx Maggio 20xx

Giorno 1		Venerdì xx Maggio 20xx					
Settore	C.O.	Località	Distanze Km.			Tempo Imposto	1ª Vettura
	P.S.		P.S.	Trasf.	Totale		
<b>1</b>	0	PAVIA - Partenza					15:31
	0A	Montebello della Battaglia - Service IN		19,01	19,01	0:24	15:55
<b>2</b>	<b>SERVICE "A"</b>			<b>19,01</b>	<b>19,01</b>	<b>0:15</b>	
<b>3</b>	0B	Montebello della Battaglia - Service OUT					16:10
	<b>ZR 1</b>	Montebello della Battaglia - Rifornimento km alla prossima ZR 2	20,00	60,64	80,64		
<b>4</b>	1	Xxxxxxxx		25,65	25,65	0:36	16:46
	<b>PS 1</b>	<b>"PS 1"</b>	<b>12,00</b>			0:04	<b>16:50</b>
<b>5</b>	2	Xxxxxxxx		9,64	21,64	0:26	17:16
	<b>PS 2</b>	<b>"PS 2"</b>	<b>8,00</b>			0:04	<b>17:20</b>
<b>6</b>	2A	Montebello della Battaglia - Service IN		25,35	33,35	0:45	18:05
	<b>SERVICE "B"</b>		<b>20,00</b>	<b>60,64</b>	<b>80,64</b>	<b>0:20</b>	
<b>7</b>	2B	Montebello della Battaglia - Service OUT					18:25
	<b>ZR 2</b>	Montebello della Battaglia - Rifornimento km alla prossima ZR 3	20,00	98,41	118,41		
<b>8</b>	3	Xxxxxxxx		25,65	25,65	0:36	19:01
	<b>PS 3</b>	<b>"PS 1 A"</b>	<b>12,00</b>			0:04	<b>19:05</b>
<b>9</b>	4	Xxxxxxxx		9,64	21,64	0:26	19:31
	<b>PS 4</b>	<b>"PS 2 A"</b>	<b>8,00</b>			0:04	<b>19:35</b>
<b>10</b>	4A	Montebello della Battaglia - Service IN		25,35	33,35	0:45	20:20
	<b>SERVICE "C"</b>		<b>20,00</b>	<b>60,64</b>	<b>80,64</b>	<b>0:45</b>	
<b>11</b>	4B	Montebello della Battaglia - Service OUT					21:05
	4C	PAVIA P.zza Xyyyyyy - Arrivo 1° Giorno		18,76	18,76	0:25	21:30
<b>TOTALI G1</b>			<b>40,00</b>	<b>159,05</b>	<b>199,05</b>		

Sezione

Sezione 1

## Tabella Distanze e Tempi xx° Rally Xxxxx

xx - xx Maggio 20xx

Giorno 2		Sabato xx Maggio 20xx					
Settore	C.O.	Località	Distanze Km.			Tempo Imposto	1ª Vettura
	P.S.		P.S.	Trasf.	Totale		
12	4D	PAVIA P.zza Xyyyyyy - Partenza 2° Giorno					9:01
13	4E	Montebello della Battaglia - Service IN		19,01	19,01	0:24	9:25
13	<b>SERVICE "D"</b>			<b>19,01</b>	<b>19,01</b>	<b>0:15</b>	
14	4F	Montebello della Battaglia - Service OUT					9:40
14	<b>ZR 3</b>	Montebello della Battaglia - Rifornamento km alla prossima ZR 4	27,00	60,78	87,78		
15	5	Xxxxxxxx		41,47	41,47	1:01	10:41
15	<b>PS 5 "PS 3 "</b>		<b>18,00</b>			<b>0:04</b>	<b>10:45</b>
16	6	Xxxxxxxx		12,53	30,53	0:41	11:26
16	<b>PS 6 "PS 4 "</b>		<b>9,00</b>			<b>0:04</b>	<b>11:30</b>
17	6A	Montebello della Battaglia - Riordino IN		6,78	15,78	0:20	11:50
17	RIORDINAMENTO "1"					0:25	
18	6B	Montebello della Battaglia - Riordino OUT / Service IN					12:15
18	<b>SERVICE "E"</b>		<b>27,00</b>	<b>60,78</b>	<b>87,78</b>	<b>0:30</b>	
19	6C	Montebello della Battaglia - Service OUT					12:45
19	<b>ZR 4</b>	Montebello della Battaglia - Rifornamento km alla prossima ZR 5	27,00	60,78	88,19		
20	7	Xxxxxxxx		41,47	41,47	1:01	13:46
20	<b>PS 7 "PS 3 A"</b>		<b>18,00</b>			<b>0:04</b>	<b>13:50</b>
21	8	Xxxxxxxx		12,53	30,53	0:41	14:31
21	<b>PS 8 "PS 4 A "</b>		<b>9,00</b>			<b>0:04</b>	<b>14:35</b>
22	8A	Montebello della Battaglia - Riordino IN		6,78	15,78	0:20	14:55
22	RIORDINAMENTO "2"					0:20	
23	8B	Montebello della Battaglia - Riordino OUT / Service IN					15:15
23	<b>SERVICE "F"</b>		<b>27,00</b>	<b>60,78</b>	<b>87,78</b>	<b>0:30</b>	
24	8C	Montebello della Battaglia - Service OUT					15:45
24	<b>ZR 5</b>	Montebello della Battaglia - Rifornamento km all'arrivo	27,00	60,78	88,19		
25	9	Xxxxxxxx		41,47	41,47	1:01	16:46
25	<b>PS 9 "PS 3 B"</b>		<b>18,00</b>			<b>0:04</b>	<b>16:50</b>
26	10	Xxxxxxxx		12,53	30,53	0:41	17:31
26	<b>PS 10 "PS 4 B"</b>		<b>9,00</b>			<b>0:04</b>	<b>17:35</b>
27	10A	Montebello della Battaglia - Riordino IN		6,78	15,78	0:20	17:55
27	RIORDINAMENTO "3"					0:45	
28	10B	Montebello della Battaglia - Riordino OUT / Service IN					18:40
28	<b>SERVICE "G"</b>		<b>27,00</b>	<b>60,78</b>	<b>87,78</b>	<b>0:10</b>	
29	10C	Montebello della Battaglia - Service OUT					18:50
29	10D	PAVIA P.zza Xyyyyyy - Arrivo		18,76	18,76	0:30	19:20

TOTALI G2    81,00    220,11    301,11

Orari 1ª vettura	n° PS	km PS	km TR	TOT km	% PS	Alba - Tramonto	
G1	15:31 - 21:30	4	40,00	159,05	199,05	20,09%	05:47 - 20:26
G2	09:01 - 19:20	6	81,00	220,11	301,11	36,79%	05:46 - 20:26
<b>TOTALI</b>		<b>10</b>	<b>121,00</b>	<b>379,16</b>	<b>501,16</b>	<b>24,14%</b>	

## **RALLY – NG 2026**

Nota: nelle tabelle dei tempi e delle distanze dei Rally valevoli per il CIAR indicare il tipo di Parco Assistenza (I, II, III). Negli altri Rally omettere

**MODULO DI ISCRIZIONE AI RALLY****RALLY****ORGANIZZATORE****CONCORRENTE:**

GENERALITÀ	INDIRIZZO	LICENZA	PATENTE	
COGNOME	VIA	NUMERO	NUMERO	
NOME	CAP	CATEGORIA	CATEGORIA	
NAZIONALITÀ	CITTÀ	NAZIONALITÀ	SCADENZA	
TELEFONO	FAX	PARTITA IVA DEL CONCORRENTE (SE RICHIEDE FATTURA)		

**1° CONDUTTORE:**

GENERALITÀ	INDIRIZZO	LICENZA	PATENTE	
COGNOME	VIA	NUMERO	NUMERO	
NOME	CAP	CATEGORIA	CATEGORIA	
NAZIONALITÀ	CITTÀ	NAZIONALITÀ	SCADENZA	
DATA E LUOGO NASCITA	TEL. CELLULARE	RECAPITO TELEFONICO DURANTE LA GARA	PRIORITARIO	

**2° CONDUTTORE:**

GENERALITÀ	INDIRIZZO	LICENZA	PATENTE	
COGNOME	VIA	NUMERO	NUMERO	
NOME	CAP	CATEGORIA	CATEGORIA	
NAZIONALITÀ	CITTÀ	NAZIONALITÀ	SCADENZA	
DATA E LUOGO NASCITA	TEL. CELLULARE	RECAPITO TELEFONICO DURANTE LA GARA	PRIORITARIO	

**VETTURA:**

MARCA E MODELLO	TARGA	GRUPPO/CLASSE	TELAIO	NUMERO DI FICHE
-----------------	-------	---------------	--------	-----------------

Nominativo e numero licenza Preparatore/Noleggiatore	Numero Passaporto Digitale
--	----------------------------

FIRMA CONCORRENTE	FIRMA 1° CONDUTTORE	FIRMA 2° CONDUTTORE
-------------------	---------------------	---------------------

Il sottoscritto concorrente dichiara per sé e per i propri Conducenti di conoscere il codice Sportivo Internazionale, il Regolamento Nazionale (e le sue Norme Supplementari) e il regolamento particolare di gara, di accettarli senza riserve e di uniformarsi a tutte le prescrizioni in essi contenute.

Firma del Concorrente

In relazione ai rapporti relativi alla partecipazione alla gara di cui trattasi, i sottoscritti concorrente e conducenti prendono atto che i dati personali contenuti nella presente domanda d'iscrizione saranno trattati per il perseguimento delle finalità della gara. Autorizzano pertanto l'Organizzatore, ai sensi della Legge 675/96, a trattare, comunicare e diffondere tali dati, dichiarando di essere a conoscenza dei diritti riconosciuti dall'art. 13 della legge richiamata.

FIRMA CONCORRENTE	FIRMA 1° CONDUTTORE	FIRMA 2° CONDUTTORE
-------------------	---------------------	---------------------

**RALLY – NG 2026**

**ALLEGATI:**

TASSA DI ISCRIZIONE DI Euro:

2 FOTOGRAFIE PER OGNI CONDUTTORE CON IL NOME SUL RETRO - CURRICULUM ULTIMI 3 ANNI

**RIEPILOGO PENALITÀ A CARICO DEL CONCORRENTE E DEL CONDUTTORE**

Oggetto	Partenza non autorizzata	Esclusione	Penalità in tempo	Penalità in denaro
Ammende ricognizioni - mancato pagamento	X			
Assistenza in PS		X		
Chicane - salto di - 1° infrazione			30"	
Chicane - salto di - 2° infrazione			60"	
Chicane - salto di - 3° infrazione		X		
Codice della Strada - 1° infrazione				da 259€ a 2.583€
Codice della Strada - 2° infrazione			5'	
Codice della Strada - 3° infrazione		X		
Conformità - Non conformità tecnica della vettura		X		
Contraffazione sigilli, piombi o contrassegni		X		
Controlli Orari:				
a) per ogni minuto o frazione di ritardo			10"-	
b) per ogni minuto o frazione di anticipo			1'	
Equipaggiamento dei piloti durante le PS		X		
Equipaggio - ritiro anche di un solo membro		X		
Equipaggio non a bordo della vettura		X		
Fine PS - fermata tra il cartello di preavviso e lo stop		X		
Fuori tempo massimo		X		
Nomi conduttori - Assenza nomi conduttori e bandiera nazionale				Ammenda
Numeri di gara - una placca numeri di gara mancante o alterata				Ammenda
Numeri di gara - assenza simultanea delle 2 placche		X		
Parco assistenza - superare i 30 Km/h nei parchi di assistenza			fino a 3'	da 517€ a 2.583€
Parco assistenza - Ingresso - Mancato rispetto orario ingresso ai Parchi/Zone Assistenza				fino a 2.583€
Parco assistenza - automezzi 1° infrazione				fino a 2.583€
Parco chiuso - Riparazione in parco chiuso		X		
Parco chiuso - Riparazioni in parco chiuso - per ogni minuto o frazione			1'	

RALLY – NG 2026

Oggetto	Partenza non autorizzata	Esclusione	Penalità in tempo	Penalità in denaro
Parco chiuso - tardiva o mancata consegna oppure allontanamento dallo stesso prima dell'autorizzazione		X		
Parco Partenza - Ritardo in parco partenza - penalità in denaro come specificato nel R.P.G.				Ammenda
Parti meccaniche – sostituzione		X		
Pneumatici - cambio e loro modifiche		X		
P.S. Partenza - mancata partenza entro 20" dal via in PS		X		
PS - partenza anticipata - 1° infrazione			10"	
PS - partenza anticipata - 2° infrazione			1'	
PS - partenza anticipata - 3° infrazione			3'	
PS - rifiuto di partire all'ora e nell'ordine attribuito (penalità minima - su proposta del Direttore Gara)			10'	
PS - per ogni decimo di secondo			1/10"	
Ricognizioni			3'	Ammenda
Rifiuto di verifica		X		
Ritardo superiore a 15' alla partenza del Rally o di una tappa o di una sezione	X			
Ritardo imputabile all'equipaggio alla partenza del Rally, di una tappa, di una sezione - per ogni minuto o frazione (fine la termine massimo di 15')			10"	
Ritardo allo start PS per motivo imputabile all'equipaggio - per ogni minuto o frazione			1'	
Scheda ricognizioni - Mancanza scheda ricognizioni a bordo				300 €
Scheda ricognizioni – manomissione	X			
Sigilli - Mancanza sigilli identificazione vettura		X		
STOP - mancato arresto al controllo Stop - Mancata annotazione del tempo allo stop			5'	

**RALLY – NG 2026**

Oggetto	Partenza non autorizzata	Esclusione	Penalità in tempo	Penalità in denaro
Tabella di marcia - mancanza visto (applicazione delle norme da parte del Direttore di Gara)		X		
Tabella di marcia - Alterazioni o modifiche (Direttore Gara)		X		
Tabella di marcia - mancanza visto (Direttore Gara)		X		
Tabella di marcia - mancanza visto controllo a timbro (Direttore Gara)		X		
Tabella di marcia - mancanza visto controllo a timbro		X		
Tabella di marcia - Mancata annotazione del tempo alla partenza di PS		X		
Terzo a bordo (salvo ferito)		X		
Test pneumatici		X		
Transito in PS in senso inverso		X		
Zona di controllo - Ingresso irregolare		X		
Briefing in presenza. Mancata partecipazione		X	500€	

**Penalizzazioni a discrezione dei Commissari Sportivi**

Assistenza				
Comportamento scorretto, fraudolento o antisportivo		Fino alla esclusione		
Comportamenti ostruzionistici o antisportivi				
C.O. - Inosservanza procedure di controllo				
Disposizioni - Mancata osservanza delle disposizioni dei Commissari ai posti di controllo				
“Derapage” nel parco chiuso di arrivo				
Divieto di rimorchiare, trasportare, spingere le		Fino alla esclusione		

## RALLY – NG 2026

vetture durante la gara

Divieto di manomissione e/o temporanea disabilitazione, (comprendente il corretto posizionamento nel montaggio del box e della luce in caso di stop della PS) verificata dal commissario tecnico con l'aiuto del tecnico della società fornitrice del tracking system

Fino alla esclusione

Obbligo per l'equipaggio che si fermi per qualsiasi motivo, di utilizzare i pulsanti di segnalazione del proprio stato, presenti nel Tracking System.

Ammenda di 250 euro

Documenti - Mancata presentazione documenti

alle verifiche tecniche

Mancata esposizione del cartello

Ammenda

“OK” o “SOS” in PS

Mancato rallentamento con bandiera rossa esposta

Parchi o zone assistenza - 1° infrazione

Fino all'esclusione

Percorso - salto/deviazione Fino all'esclusione

PS - falsa partenza

PS - rifiuto di partire all'ora e nell'ordine attribuiti

Pubblicità

Ricognizioni (Direttore Gara)

Rumorosità delle vetture

Sicurezza - segnalazione di incidente

con ferito tra il pubblico

Sicurezza - segnalazione di incidente in PS

Triangolo - Mancata esposizione

Ammenda

del triangolo in PS

Zigzagare

3'

## CAMPIONATI, TROFEI E COPPE ACI-Sport SETTORE Rally 2026

### PREMESSA - INCENTIVAZIONE GIOVANI

a) In tutte le gare Titolate o facenti parte di Serie riconosciute dall' ACI-Sport, deve essere prevista anche una classifica riservata ai Primi Conduuttori Under 25 (Nati dopo il 31/12/2000). Nel caso in cui il secondo conduuttore non corrisponda ai requisiti relativi agli Under 25 dovrà produrre una dichiarazione che non potrà condurre la vettura in qualsiasi fase della gara

b) La tassa d'iscrizione a qualsiasi tipo di gara, titolata e non, deve essere ridotta del 50% ai Primi Conduuttori Under 23 (nati dopo il 31/12/2002).

Nel caso in cui il secondo conduuttore non corrisponda ai requisiti relativi agli Under 23 dovrà produrre una dichiarazione che non potrà condurre la vettura in qualsiasi fase della gara

TITOLI IN PALIO

CAMPIONATI ITALIANI RALLY	TROFEI ACI-SPORT RALLY	COPPE ACI-SPORT RALLY	CHALLENGE ACI-SPORT
CAMPIONATO ITALIANO ASSOLUTO RALLY - CIAR		COPPE ACI- SPORT RALLY - CIAR:  - Scuderie - Under 25 - Preparatore/Noleggiatore - Secondo Conduttore	
CIAR FEMMINILE			
CIAR OVER 55			
CIAR FORNITORE PNEUMATICI SUPPLIERS TYRES			
CIAR RALLY 3			
CIAR RALLY 5			
CIAR DUE RUOTE MOTRICI 2WD			
CIAR JUNIOR			
CIAR COSTRUTTORI			
CIAR COSTRUTTORI DUE RUOTE MOTRICI			
CAMPIONATO ITALIANO RALLY PROMOZIONE (CIRP)		COPPE ACI-SPORT CIRP  - Preparatore/Noleggiatore	
CAMPIONATO ITALIANO ACI-SPORT RALLY R1		COPPE ACI-SPORT RALLY R1	

		<ul style="list-style-type: none"> <li>- PRIMA DIVISIONE: R1T4X4</li> <li>- SECONDA DIVISIONE: RA5H</li> <li>- TERZA DIVISIONE: RA5N e RSTB 1.0</li> </ul>	
CAMPIONATO ITALIANO RALLY CHALLENGER – CIRC ASSOLUTO		<p>COPPE ACI-SPORT RALLY - CIRC:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Secondi Conduuttori</li> <li>- 4WD (S 2000- N4 – R4- Step2 Naz./N5 – R4 Kit - R1T Naz, 4x4- Rally 3)</li> <li>- Under 25 2WD</li> <li>- Scuderie</li> <li>- Preparatore/Noleggiatore della vettura prima classificata assoluta.</li> </ul>	
CIRC 2 WD (2 RUOTE MOTRICI)			
CIRC FEMMINILE			
CIRC RALLY 5			
CIRC OVER 55			
CIRC RC1N			
CIRC RALLY 3			
CIRC TYRES SUPPLIERS (FORNITORI PNEUMATICI)			
CAMPIONATO ITALIANO RALLY TERRA - CIRT ASSOLUTO		<p>COPPE ACI-SPORT RALLY - CIRT:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Secondi Conduuttori</li> <li>- 4WD (S 2000- N4 – R4- Step2 Naz. / N5 – R4 Kit - R1T Naz, 4x4- Rally 3).</li> <li>- Due Ruote Motrici Under 25</li> <li>- Under 25 – TROFEO PUCCI GROSSI.</li> <li>- Preparatore/Noleggiatore della vettura prima classificata assoluta.</li> </ul>	

RALLY – NG 2026

CIRT 2 WD (2 RUOTE MOTRICI)			
CIRT FEMMINILE			
CIRT RALLY 5			
CIRT OVER 55			
CIRT RALLY 3			
CIRT TYRES SUPPLIERS (FORNITORI PNEUMATICI)			
	<p>COPPA RALLY ACI SPORT DI ZONA</p> <p>1) VALLE D'AOSTA/PIEMONTE (Province di Torino-Biella-Cuneo)</p> <p>2) LIGURIA/PIEMONTE (Province di Asti, Alessandria, Verbania, Novara, Vercelli).</p> <p>3) LOMBARDIA.</p> <p>4) TRENTO ALTO ADIGE/VENETO (Province di Verona-Vicenza-Padova-Rovigo).</p> <p>5) FRIULI VENEZIA GIULIA/VENETO (Province di Belluno, Treviso e Venezia)</p> <p>6) EMILIA ROMAGNA/RSM/MARCHE/UMBRIA.</p> <p>7) TOSCANA.</p> <p>8) ABRUZZI/CAMPANIA/LAZIO/PUGLIA/BASILICATA/CALABRIA.</p> <p>9) SICILIA.</p> <p>10) SARDEGNA</p>	<p>COPPE ACI SPORT RALLY CRZ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Assoluto</li> <li>- Classe</li> <li>- Femminile</li> <li>- Under 25</li> <li>- Over 55</li> <li>- Scuderie</li> </ul>	

	<p>FINALE NAZIONALE COPPA ITALIA RALLY ACI SPORT</p>	<p>- FINALE NAZIONALE COPPA ITALIA RALLY ACI SPORT</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Assoluto</li> <li>- Classe</li> <li>- Femminile</li> <li>- Under 25</li> <li>- Under 25 Due Ruote Motrici</li> <li>- Over 55</li> <li>- Scuderie</li> <li>- Squadra Delegazione regionale</li> <li>- Preparatore/Noleggiatore</li> <li>- Secondo Conduttore</li> <li>- Costruttori pneumatici riservato ai Costruttori iscritti alla Finale</li> </ul>	

1) Le Coppe Femminili sono riservate ai primi conduttori di sesso femminile. Nel caso in cui il secondo conduttore non sia di sesso femminile dovrà produrre una dichiarazione che non potrà condurre la vettura in qualsiasi fase della gara.

**2) CIAR-CIRT-CIRC: Per l'aggiudicazione dei premi in denaro il conduttore dovrà aver partecipato a tutte le gare.**

Se il primo Conduttore avrà conseguito il titolo formando l'equipaggio sempre con lo stesso secondo Conduttore di sesso femminile, il Titolo sarà aggiudicato ad entrambi.

3) Le Coppe Over 55 sono riservate ai primi conduttori nati entro il 31/12/1970. Nel caso in cui il secondo conduttore non corrisponda ai requisiti relativi agli Over 55 dovrà produrre una dichiarazione che non potrà condurre la vettura in qualsiasi fase della gara.

I vincitori assoluti dei Titoli CIAR – CIRC (ex TIR) e CIRT degli ultimi tre anni saranno considerati trasparenti ai fini del punteggio delle Coppe Over 55 previsti nei tre Titoli sopra riportati.

Se il primo Conduttore avrà conseguito il titolo formando l'equipaggio sempre con lo stesso secondo Conduttore Over 55, il Titolo sarà aggiudicato ad entrambi.

I titoli Campione Italiano Assoluto Rally, Campionato Italiano Rally Challenger e Campionato Italiano Rally Terra non sono cumulabili.

**B) Conduttori, Costruttori e Team**

**a) All'aggiudicazione dei Titoli potranno concorrere anche i titolari di licenza straniera (articolo 2.3 del Codice)**

a) Chiunque intenda comunicare il proprio risultato ottenuto nell'ambito di un Campionato Italiano, Trofeo ACI-Sport , Coppa ACI-Sport , Challenge ACI-Sport , dovrà utilizzare esclusivamente l'esatta denominazione della Titolazione. Ogni infrazione che identifichi una responsabilità oggettiva di un Concorrente o di un Conduttore, sarà

sanzionata con un'ammenda di euro 10.000 (diecimila).

**C) Gare**

Le validità per i Titoli sono assegnate dalla Giunta Sportiva dell' ACI-Sport su proposta della Commissione Rally, indipendentemente dalle eventuali validità per i Campionati FIA.

**D) Punteggi gara, aggiudicazione Campionati Italiani Rally, Trofei ACI-Sport Rally, Coppe ACI-Sport Rally, Challenge ACI-Sport**

a) Il punteggio sarà assegnato a entrambi i conduttori componenti l'equipaggio, nel rispetto dei requisiti richiesti.  
 b) Ogni Titolo sarà aggiudicato al Primo Conduttore che avrà conseguito il maggior punteggio nella classifica finale.  
 Se il Primo Conduttore avrà conseguito tale punteggio formando equipaggio sempre con lo stesso Secondo Conduttore, il Titolo sarà aggiudicato ad entrambi.  
 Per consentire l'aggiudicazione del Titolo anche al Secondo Conduttore sarà possibile, su richiesta del Primo Conduttore, scartare uno o più risultati parziali, conseguiti con altri Secondi Conduttori.

**E) Assegnazione e trasferimenti di titolazione variazioni di validità**

Al termine della stagione sportiva le assegnazioni, e le variazioni di validità saranno stabilite dalla Giunta Sportiva, su proposta della Commissione Rally, in base agli elementi di giudizio a disposizione della Commissione.

L'ordine d'importanza delle Titolazioni Rally è così stabilito:

- Campionato Italiano Assoluto Rally - CIAR e Titolazioni connesse
- Campionato Italiano Rally Challenger - CIRC e Titolazioni connesse
- Campionato Italiano Rally Terra – CIRT e Titolazioni connesse
  - Finale Nazionale Coppa Italia Rally Aci Sport e Titolazioni Connesse
- Coppa Rally Aci Sport di zona - CRZ e Titolazioni connesse

Se all'interno del medesimo rally si sommano più titolazioni, l'intera manifestazione dovrà seguire la regolamentazione prevista per il titolo nazionale maggiore (Rif. lunghezza delle PS, lunghezza del percorso, durata del rally, pneumatici, carburante...), salva la libertà dell'Organizzatore di applicare delle riduzioni rispetto alla cifra massima fissata, per i concorrenti che partecipano soltanto al titolo minore.

.Nelle gare titolate FIA, valide per il Campionato Europeo e Campionato del Mondo, prevalgono le norme FIA, se non espressamente richiamate dal regolamento particolare di gara.

in base a questo ordine, la gara con la minore valutazione sarà retrocessa alla Titolazione inferiore o diverrà gara non Titolata, quella con la maggiore valutazione sarà promossa al Titolo superiore, con le seguenti modalità:

DA	A
CIRC/ CIRT	Campionato Italiano Assoluto Rally CIAR
Finale Nazionale Coppa Italia Rally Aci Sport / CRZ	CIRC/ CIRT
CRZ / CIRC	Finale Nazionale Coppa Italia Rally Aci Sport
Rally Nazionale e Internazionale non titolato	CRZ
Rally Sprint	Rally Nazionale non titolato

Nell'ambito delle varie Titolazioni maggiori, potrà essere effettuata una rotazione tra le gare, sempre nel rispetto delle valutazioni di merito. Dalla rotazione verranno escluse le gare valide nell'anno precedente per il Campionato Europeo Rally FIA e le gare già entrate in rotazione nell'anno precedente.

Gli Organizzatori che vorranno candidare la propria gara per una Titolazione o per una variazione di Titolazione , dovranno presentarne formale richiesta entro il mese di febbraio dell'anno di svolgimento della gara, confermando la richiesta al momento della trasmissione del Regolamento Particolare di Gara.

Gli Organizzatori delle gare retrocesse ad una Titolazione inferiore, avranno la facoltà di rinunciare al Titolo e di iscrivere la gara a Calendario senza Titolazione.

Per tutti i passaggi di validità alle tipologie di titolazioni superiori si dovrà ottemperare alle seguenti prescrizioni.

## RALLY – NG 2026

Gli Organizzatori dovranno prevedere l'impostazione organizzativa della gara con le modalità indicate per la categoria di gara superiore richiesta.

- Per il passaggio da Rally nazionale/CRZ a CRZ / Finale Nazionale Coppa Italia Rally Aci Sport e da CRZ /Finale Nazionale Coppa Italia Rally Aci Sport a CIRC/CIRT: minimo il 90% del chilometraggio di PS previste per la categoria richiesta.

Per il passaggio da CIRC/CIRT a CIAR: minimo l'80% del chilometraggio previsto per la categoria richiesta.

Nella valutazione verranno presi in considerazione i seguenti criteri:

- A) la storicità e l'anzianità organizzativa.
- B) il gradimento nel territorio, la disponibilità di collaborazione delle forze dell'ordine, la qualità dell'ambientazione nelle fasi di partenza, arrivo e parco assistenza.
- C) predisposizione di attività collaterali al parco assistenza
- D) numero dei partecipanti, in relazione alla partecipazione media della zona di appartenenza.
- E) le relazioni dei Supervisor.

### **Organizzatori dei Rally valevoli per Campionati, Trofei e Finale Nazionale Coppa Italia Rally Aci Sport:**

Entro due mesi prima della gara, ogni Organizzatore deve presentare ad Aci Sport tramite la Segreteria della Commissione Rally, il progetto della manifestazione. Il progetto verrà valutato e approvato dalla Federazione. Esso deve contenere l'indicazione del percorso e il chilometraggio delle Prove Speciali. In caso di rilevante scostamento dal progetto in prossimità dello svolgimento della manifestazione, verranno valutate la perdita della validità acquisita per l'anno in corso e la perdita del contributo dovuto al Promotore.

**APPENDICE VIII<sup>A</sup> MODULO DENUNCIA PS**



MODULO DENUNCIA PROVA SPECIALE RALLY \_\_\_\_\_ numero \_\_\_\_\_ PS

Il sottoscritto 1° conduttore \_\_\_\_\_ licenza numero \_\_\_\_\_

Unitamente al 2° conduttore \_\_\_\_\_ licenza numero \_\_\_\_\_

Denuncia i seguenti fatti avvenuti durante la Prova Speciale n° \_\_\_\_\_

Del Rally \_\_\_\_\_

---

---

---

---

---

---

---

---

Si consegnano all'incaricato i seguenti materiali :

- 1) Gomma bucata quantità : \_\_\_\_\_ indicare se identificata e riposizionata sulla vettura \_\_\_\_\_
- 2) Camera CAR \_\_\_\_\_ ( MEMORIA ESTRATTA DALLA STESSA)
- 3) Camera CAR \_\_\_\_\_ (MEMORIA ESTRATTA DALLA STESSA)
- 4) Video registrazione delle dichiarazioni della denuncia \_\_\_\_\_
- 5) ALTRO MATERIALE \_\_\_\_\_
- 6) ALTRO MATERIALE \_\_\_\_\_
- 7) ALTRO MATERIALE \_\_\_\_\_

Tempo intercorrente alla consegna che dovrà essere neutralizzato \_\_\_\_\_ (rilevato dal cronometrista)

Il 1° Conduttore

In FEDE \_\_\_\_\_

Nome \_\_\_\_\_ Cognome \_\_\_\_\_ Licenza \_\_\_\_\_

Il 2° Conduttore

In FEDE \_\_\_\_\_

Nome \_\_\_\_\_ Cognome \_\_\_\_\_ Licenza \_\_\_\_\_

Il concorrente conduttore si impegna a presentare reclamo facendo riferimento alla presente denuncia.

PER RICEVUTA DELLA PRESENTE DENUNCIA

**RALLY – NG 2026**

Nome \_\_\_\_\_ Cognome \_\_\_\_\_ Licenza \_\_\_\_\_

Data \_\_\_\_\_ luogo \_\_\_\_\_ ora \_\_\_\_\_

In fede \_\_\_\_\_ il Commissario Incaricato