



Automobile Club d'Italia  
**SPORT**

---

**ANNUARIO SPORTIVO NAZIONALE 2018**

**“REGOLAMENTO DI SETTORE - AUTOSTORICHE”**

<p><b>REGOLARITA'</b></p>
---------------------------

## Premessa

Sono di regolarità classica le gare riservate alle vetture storiche e in particolare a quelle di produzione o in allestimento da corsa con configurazione storica. Con la regolarità classica si vuole mantenere viva la memoria storica di vetture e gare, sia pure con un contenuto agonistico limitato esclusivamente alla tipologia della regolarità. In queste gare il rispetto dei tempi prestabiliti per percorrere i diversi settori in cui deve essere suddiviso il percorso (controlli orari) e determinati tratti dello stesso (prove cronometrate, di media, con diversa tipologia) costituisce il fattore determinante per la classifica. L'ACISport può attribuire la definizione di "Grande Evento" solo ed esclusivamente alle gare di regolarità classica con particolare carattere di eccezionalità per il profilo rievocativo, e/o per la qualità e l'importanza storica delle vetture ammesse. L'ACISport può attribuire la definizione di "Superclassica" alle gare di regolarità con particolari caratteristiche di prestigio e/o per il profilo di qualità organizzativa e/o per la qualità e l'importanza delle vetture ammesse.

### **PRIMA SEZIONE**

### **REGOLAMENTO CAMPIONATO ITALIANO REGOLARITA'**

## ART. 1 - CALENDARIO DELLE MANIFESTAZIONI - DISTANZE TEMPORALI DELLE GARE

### 1.1. Calendario Gare

L'ACISport designa ogni anno il numero delle gare valevoli per il Campionato Italiano. L'ACISport si riserva di sostituire, nel corso dell'anno, le gare di Campionato che non dovessero avere svolgimento. Le gare titolate non possono fare parte di serie nazionali o internazionali non ufficiali, se non con specifica autorizzazione dell'ACISport.

### 1.2 Concomitanza di date

#### a) Gare titolate

Le gare titolate hanno diritto di precedenza nella definizione del calendario.

Non sono ammesse concomitanze tra gare titolate.

Tra le gare di campionato della stessa zona vi deve essere una distanza minima di giorni 12.

Nella stessa Regione o nell'ambito di Regioni diverse con sede di svolgimento compresa dentro un raggio di 200 Km, non sono ammesse concomitanze o effettuazioni di gare nella settimana che precede e nella settimana che segue una gara titolata.

#### b) Gare non titolate

Nella stessa provincia o nell'ambito di provincie confinanti, non sono ammesse concomitanze o effettuazioni di gare della stessa tipologia nella settimana che precede e nella settimana che segue, salvo specifici accordi tra gli organizzatori, o deroghe stabilite da ACISport.

### 1.3 Abbinamenti con altre tipologie di gara

E' sempre consentito, senza necessità di doppia iscrizione a calendario nazionale ma con l'obbligo di comunicazione alla ACISport l'abbinamento di una gara di regolarità classica auto storiche a una gara di regolarità turistica auto storiche.

L'ACISport può anche autorizzare l'abbinamento a una gara di regolarità classica o turistica auto moderne.

E' ammessa la partecipazione di 35 vetture moderne ad una manifestazione di regolarità classica, turistica, challenge. Non e' dovuta la tassa d'iscrizione a calendario, le vetture saranno inserite nell'RPG della manifestazione di auto storiche con la forma opzionale.

In questi casi:

- le due gare devono partire l'una in coda all'altra (le auto storiche per prime);
- le due gare devono svolgersi con le modalità previste dall' RDS di competenza.

L'ACISport si riserva di autorizzare volta per volta abbinamenti con altre tipologie di gare. In ogni caso una gara di regolarità classica non può essere abbinata a un Rally auto storiche e/o moderno o a una gara di regolarità sport auto storiche o una manifestazione di All Stars auto storiche.

### 1.4 Zone geografiche

Le zone geografiche sono così definite sulla base delle suddivisioni regionali:

- ZONA 1 NORD OVEST (Piemonte, Valle d'Aosta, Liguria, Lombardia)  
NORD  
ZONA 2 EST (Veneto, Friuli Venezia Giulia, Trentino Alto Adige)  
(Emilia Romagna, Toscana, Umbria, Marche, Lazio,  
ZONA 3 CENTRO Abruzzo)  
SUD (Molise, Campania, Puglia, Calabria, Basilicata, Sicilia,  
ZONA 4 Sardegna

### 1.5 Disposizioni generali

Le gare di Campionato possono svolgersi su una o due giornate, indifferentemente di giorno e/o di notte.

I tratti di percorso interessati dalle prove cronometrate devono interessare strade aperte al traffico, salvo i casi in cui interessino circuiti provvisori, autodromi, kartodromi.

I tratti di percorso su strade aperte al traffico non possono essere utilizzati per più di due passaggi, con esclusione di brevi tratti di raccordo.

### 1.6 Prove Cronometrate

Il numero delle prove cronometrate deve essere:

per percorsi	fino a 250 km.	min. 25
per percorsi	da 251 km. a 300 km.	min. 30
per percorsi	da 301 km. a 350 km.	min. 35



di cui al massimo 1/5 (con arrotondamento per difetto) ubicate su circuiti provvisori, autodromi o kartodromi.

Le prove cronometrate di lunghezza inferiore a 300 metri su strada, circuiti provvisori, autodromi o kartodromi possono essere al massimo 1/3 (con arrotondamento per difetto) del numero totale delle prove previste.

Indipendentemente dalle tipologie di PC su indicate possono in aggiunta essere organizzate un massimo di 4 serie di PC su aree attrezzate.

Per ogni serie di PC possono essere effettuati un numero massimo di 6 rilevamenti. La lunghezza massima complessiva di ogni serie di PC è di 1 km e possono essere utilizzate per un massimo di quattro passaggi.

## ART. 2 – VETTURE AMMESSE

Alle gare di regolarità classica sono ammesse le vetture indicate nella tabella ammissibilità vetture alle gare nazionali di regolarità auto storiche (**vedi allegato in calce alla presente norma**) delle seguenti tipologie:

- “vetture di produzione” (tipologia 1A - 2A - 3A della tabella ammissibilità vetture), ovvero equipaggiate esclusivamente con pneumatici omologati per la circolazione stradale; nella propria configurazione di origine, cioè quella prevista dal costruttore per un normale impiego stradale che può comportare anche gli accessori venduti all'epoca per abbellire o renderne più confortevole l'uso.
- “vetture da corsa” con storia sportiva documentata (tipologia 1B–2B-3B della tabella ammissibilità vetture) ovvero con le configurazioni previste dai Regolamenti Tecnici dei gruppi del periodo, ma soltanto per quegli specifici numeri di telaio per i quali possa essere fornita la prova certa che hanno corso con quella configurazione entro i limiti del periodo
- vetture da corsa senza storia sportiva ma con valore di testimonianza storica o sportiva (tipologia 1C–2C-3C della tabella ammissibilità vetture) ovvero con le configurazioni previste dai Regolamenti Tecnici dei gruppi del periodo, comprese le vetture che partendo da un modello di produzione originale, hanno replicato la componente tecnica e/o quella estetica (livrea) delle vetture da corsa originali (per le quali possa essere fornita la prova certa che hanno corso con quella configurazione entro i limiti del periodo) appartenenti alle seguenti categorie: T Turismo di Serie, TC Turismo da Competizione, GT Gran Turismo di Serie, GTS Gran Turismo da Competizione, e limitatamente ai periodi C, D, E, le vetture BC Biposto Corsa con esclusione delle versioni furgoncino, camioncino (anche se omologate dalla FIA o utilizzate, nei loro Periodi, nelle gare di velocità e nei rally, e le Monoposto di qualsiasi Periodo.

Le vetture devono appartenere inoltre, ai seguenti periodi di classificazione :

A	costruite dalle origini al 1904
B	costruite dal1905 al 1918
C	costruite dal1919 al 1930
D	costruite dal1931 al 1946

E	costruite dal1947 al 1961
F	costruite dal1962 al 1965
G	costruite dal1966 al 1971
H	costruite dal1972 al 1976
I	costruite dal1977 al 1981
J1	costruite dal 1982 al 1985
J2	costruite dal 1986 al 1990

Ciascuna vettura dovrà essere inclusa in ciascun periodo in base all'effettivo anno di costruzione.

Le vetture ammesse sono così suddivise:

1° raggruppamento: vetture appartenenti ai Periodi 1946)	A, B, C, D (costruite dalle origini fino al
2° raggruppamento: vetture appartenenti al Periodo	E (costruite dal 1947 al 1957)
3° raggruppamento: vetture appartenenti al Periodo	E (costruite dal periodo 1958 al 1961)
4° raggruppamento: vetture appartenenti al Periodo	F (costruite dal 1962 al 1965)
5° raggruppamento: vetture appartenenti al Periodo	G (costruite dal 1966 al 1971)
6° raggruppamento: vetture appartenenti al periodo	H (costruite dal 1972 al 1976)
7° raggruppamento: vetture appartenenti al Periodo	I (costruite dal 1977 al 1981)
8° raggruppamento: vetture appartenenti al Periodo J1(costruite dal 1982 al 1985)	
9° raggruppamento: vetture appartenenti al Periodo J2(costruite dal 1986 al 1990)	

## ART. 3 – CONCORRENTI E CONDUTTORI AMMESSI

### 3.1 –Licenze ammesse

La licenza minima richiesta è “Nazionale Regolarità” in conformità all'appendice 1 al Regolamento Sportivo Nazionale 2018 – Licenze e Assicurazioni.

In riferimento all'articolo 8.1 – dell'Appendice 1 si precisa:

Per le licenze giornaliere di Regolarità da rilasciare a Conduuttori stranieri maggiorenni iscritti alle gare e manifestazioni alle quali possono partecipare (Grandi Eventi e Superclassiche abilitate ) è richiesto il certificato medico non agonistico in caso di età inferiore a 75 anni ed agonistico in caso di età superiore.

### 3.2 – Abbigliamento

In conformità all'RSN.



## ART. 4 - TASSE DI ISCRIZIONE ALLE GARE

Vedi Allegato 3

### 4.1 Numero iscrizioni

Nelle gare titolate , gare Grande Evento e Superclassiche il numero di vetture ammesse è a discrezione dell'organizzatore che deve comunque tenere conto di eventuali difficoltà organizzative e del territorio interessato dalla gara.

In ogni caso ACISport si riserva di limitare il numero massimo di vetture ammesse sulla base di questi principi. In tutte le altre gare sono ammesse un numero massimo di 170 vetture.

### 4.2 Iscrizioni

Devono essere inviate dai concorrenti con le relative tasse entro e non oltre il termine di 3 giorni prima dell'inizio della gara, con la seguente aggiunta: nelle gare titolate i conduttori Top Driver indicati nei moduli di iscrizione non possono sostituirsi ad altri.

Nelle gare titolate l'organizzatore è tenuto all'invio dell'elenco ufficiale degli iscritti ad ACISport prima dell'inizio delle operazioni amministrative.

### 4.3 Regolamento

Il regolamento particolare di gara deve essere compilato utilizzando il "regolamento particolare tipo" predisposto da ACISport.

Il permesso di organizzazione deve essere richiesto mediante l'invio ad ACISport del regolamento particolare di gara ed alla documentazione amministrativa prevista in relazione alla tipologia di gara.

## ART. 5 - UFFICIALI DI GARA

Nelle gare titolate e alle gare definite "Grande Evento" e "Superclassica" l'Organizzatore deve designare gli Ufficiali di gara secondo le disposizioni del R.S.N in quanto applicabili, e un Addetto ai Rapporti con i concorrenti che abbia le seguenti funzioni:

- rispondere, il più dettagliatamente possibile, a tutte le domande o questioni poste dai concorrenti,
- dare ai concorrenti informazioni sul regolamento e sullo svolgimento della gara;
- evitare che vengano trasmesse al Collegio dei C.S./ Giudice Unico le richieste che possano trovare una soluzione nell'ambito del regolamento.

L'Addetto alle relazioni con i concorrenti deve essere titolare di una licenza di Commissario Sportivo o di altra licenza di Ufficiale di Gara e con comprovata conoscenza dei regolamenti. Il suo nominativo deve essere pubblicato nel regolamento di gara, così come le indicazioni necessarie per il suo riconoscimento. I concorrenti devono essere informati sui luoghi dove l'Addetto sarà reperibile. L'Addetto alle

relazioni con i concorrenti può assistere alle riunioni del Collegio dei Commissari Sportivi/ Giudice Unico e deve essere presente, compatibilmente con gli orari di gara:

- durante le verifiche ante gara;
- in segreteria;
- alla partenza;
- in Direzione Gara
- durante lo svolgimento della gara;
- nei riordinamenti;
- all'arrivo.

Il Collegio dei Commissari Sportivi o il Giudice unico, è designato dal Presidente dell'ACI. Nelle gare titolate e nelle gare definite Grande Evento sarà designato anche un Commissario Tecnico competente nel settore auto storiche anche regionale. In caso di manifestazione di regolarità turistica al seguito di una regolarità classica il giudice unico designato svolge le sue funzioni per entrambi le manifestazioni .

L'Organizzatore deve designare inoltre commissari di Percorso in numero adeguato alle esigenze della manifestazione. Gli Organizzatori sono autorizzati ad avvalersi, ove necessario e in sostituzione o a integrazione dei Commissari di Percorso, di "Ausiliari di Percorso" da scegliere tra i Volontari della Protezione Civile e tra gli appartenenti alle Scuderie o ai Club di settore, previo breve corso finalizzato alla conoscenza delle semplici norme del settore regolarità.

Tutti gli Ufficiali di Gara, ad eccezione degli Ausiliari di Percorso, devono essere titolari di specifica licenza di Ufficiale di gara.

In tutte le gare non vige l'obbligo del Collegio dei Commissari Sportivi, ma potrà essere designato, in sostituzione, un Giudice Unico con le medesime modalità del Collegio dei Commissari Sportivi. Nelle gare non titolate, con esclusione di quelle definite "Grande Evento", non vige l'obbligo della designazione dell'Addetto ai Rapporti con i concorrenti.

L'Organizzatore deve designare almeno un Commissario/Ausiliario di Percorso per ogni posto di rilevamento con compito:

- di regolare l'ingresso delle vetture, nelle prove cronometrate con partenza rilevata, distanziandole tra loro da 20 a 30 secondi;
- di regolare il traffico e fare in modo che i concorrenti non vengano in alcun modo danneggiati.

Al termine dei passaggi ogni Commissario/Ausiliario di Percorso deve consegnare alla vettura scopa il proprio rapportino, anche se negativo, dei fatti accaduti.

I rilevamenti non presidiati da Commissari/Ausiliari di Percorso (testimoniati dalla mancanza di rapportino ritirato dalla vettura scopa), verranno annullati dal Collegio dei Commissari Sportivi/Giudice Unico.

## ART.6 VERIFICHE TECNICHE

Nelle gare titolate di regolarità auto storiche e nelle gare definite Grandi Eventi, Superclassica le verifiche tecniche post gara possono avvenire solo su richiesta del Collegio dei Commissari Sportivi o del Giudice Unico.



Gli organizzatori devono indicare nel Regolamento Particolare di gara l'officina dove verranno eventualmente effettuate le verifiche tecniche post gara.

L'ACI designerà un Commissario Tecnico con specifica competenza nel settore auto storiche. Per le vetture "corsa" della Tabella ammissibilità vetture tipologia 1B, 1C, 2B, 2C in possesso di FICHES di regolarità auto storiche o di HTP, i Commissari Tecnici faranno riferimento oltre che alla FICHE/HTP della vettura anche, dove esistente alla FICHE FIA di omologazione del modello della vettura in questione; in assenza di tale documenti si potranno riferire, anche con successiva ricerca di documentazione, ai dati forniti dal costruttore o a bibliografie in commercio.

Per le vetture "produzione" della Tabella ammissibilità vetture tipologia 1A, 2A in possesso di FICHES di regolarità auto storiche i Commissari Tecnici faranno riferimento oltre che alla FICHE della vettura anche, dove esistente, alla FICHE FIA di omologazione del modello della vettura in questione; in assenza di tale documento si potranno riferire, anche con successiva ricerca di documentazione, ai dati forniti dal costruttore o a bibliografie in commercio.

Su tutte le vetture sono comunque consentite le seguenti modifiche tecniche:

- montaggio di un distributore con bobina al posto del magnete;
- montaggio di una pompa della benzina elettrica al posto di una meccanica;
- montaggio di un alternatore al posto della dinamo;
- montaggio di una accensione elettronica dal periodo H in poi;
- montaggio di una elettroventola per il raffreddamento del radiatore dell'acqua.

Sono anche consentite le sostituzioni di componenti meccaniche o elettriche, con altre aventi le stesse caratteristiche e che non siano migliorative delle prestazioni della vettura.

Tutte le componenti meccaniche ed elettriche utilizzate in sostituzione di quelle originali o in aggiunta, devono essere corrispondenti alle specifiche tecniche di componentistica esistente sino al 31-12-1981.

Nelle gare dove sono previsti i coefficienti migliorativi, in base alla vetustà delle vetture, ogni tipo di irregolarità sarà punita con l'automatica perdita del coefficiente migliorativo, e con il calcolo delle penalità considerando la vettura come costruita nel 1990 indipendentemente dall'effettivo anno di costruzione, oltre eventuali ulteriori penalizzazioni che andranno dall'ammonizione all'esclusione; in ogni caso l'esclusione potrà essere applicata solo in caso di modifiche sostanziali ai fini del risultato sportivo rispetto ai criteri di riferimento precedentemente indicati.

Non essendo previsto il regime di parco chiuso fine gara, le eventuali verifiche verranno comunicate al conduttore subito dopo il transito dal CO di arrivo. La vettura dovrà essere trasferita, sotto sorveglianza e nel minor tempo possibile, presso il luogo di verifica

## 6.1 – Controllo vetture e documenti ante gara

Le vetture devono essere munite di uno dei seguenti documenti sportivi in corso di validità:

- fiche ACI- Regolarità Auto Storiche;
- HTP FIA (Historic Technical Passport FIA);
- HTP ACI (Historic Technical Passport ACI);
- **Certificato d'iscrizione al Registro Club Aci Storico;**



- Certificato di omologazione o d'identità ASI;
- Certificato d'iscrizione al Registro Storico Nazionale AAVS.

Limitatamente alle gare internazionali iscritte nel calendario della FIA e nel Calendario ACI delle gare nazionali a partecipazione straniera (ENPEA);

- Lasciapassare regolarità auto storiche FIA;
- Carta d'identità FIVA.

Indipendentemente dal documento sportivo presentato per l'ammissione alle gare la configurazione delle vetture deve essere conforme ai criteri previsti dalla regolamentazione ACI.

Le vetture iscritte da equipaggi stranieri e sprovviste dei documenti elencati nel presente articolo, possono essere ammesse con una dichiarazione di conformità alle norme sportive rilasciata dai concorrenti stessi agli Organizzatori e da questi controfirmata.

L'inosservanza anche di una sola delle precedenti disposizioni è motivo di non ammissione alla gara, con decisione dei Commissari Sportivi/ Giudice Unico. Parimenti, possono non essere ammesse le vetture che non dessero sufficienti garanzie di idoneità e sicurezza.

Le vetture con targa "prova" non sono ammesse.

## ART. 7 - ORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO MEDICO NEL CORSO DELLE GARE

L'organizzatore è tenuto a comunicare al Medico Federale Regionale, con un anticipo di almeno un mese rispetto alla data di effettuazione, le caratteristiche della manifestazione, con particolare riferimento a:

- tipologia del percorso e relative medie di velocità previste;
- presenza di presidi ospedalieri nella zona con relativi servizi attivi;
- copertura dell'area interessata da parte dei servizi di emergenza medica territoriale (118) anche in rapporto alla fascia oraria di svolgimento dell'evento.

È raccomandato ma non obbligatorio la compilazione della modulistica relativa al piano di emergenza sanitaria e la sua approvazione da parte del Medico Federale Regionale.

Sulla base di predetti elementi, il Medico Federale Regionale può consigliare la presenza di una o più unità mobile/i di soccorso completa/e di equipaggio per tutta la durata della manifestazione e, qualora ne dovesse ravvisare la necessità e per manifestazioni di particolare rilievo tipo "Grandi Eventi", Superclassica, provvedere alla nomina del Medico Capo e richiedere la compilazione del relativo piano di emergenza sanitario. Qualora non venisse designato alcun Medico Capo del servizio sanitario sarà compito del Direttore di Gara attivare, in caso di necessità, il servizio di emergenza medica territoriale (118).

## ART. 8 - SVOLGIMENTO DELLA MANIFESTAZIONE

### 8.1 Percorso

Il percorso di gara non può avere una lunghezza superiore a 350 km. per giornata di gara salvo deroghe che l'ACI si riserva di concedere in casi particolari ed eccezionali.

Tutte le distanze dichiarate dall'Organizzatore devono considerarsi convenzionali e accettate

Il percorso non deve essere chiuso al traffico, salvo specifiche deroghe autorizzate dall'ACI o specifiche prescrizioni delle pubbliche amministrazioni competenti, deve essere descritto nella tabella delle distanze e dei tempi da allegare al regolamento particolare di gara (di cui fa parte integrante) e nel road-book (radar) e deve essere suddiviso in settori da percorrere in tempi stabiliti.

Al Regolamento Particolare di Gara devono essere allegate, inoltre, le mappe del percorso e le planimetrie delle prove cronometrate che si svolgono su aree attrezzate o circuiti permanenti e delle prove cronometrate lunghe meno di 300 metri.

Ogni settore, di lunghezza variabile, può essere costituito da un solo tratto di percorso in trasferimento, senza prove cronometrate o di media o con diversa tipologia, oppure comprendere, oltre ai tratti in trasferimento, anche una o più delle prove sopra elencate.

In caso di ostruzioni stradali o di altri casi di forza maggiore verificatisi prima della partenza della gara, il percorso può essere modificato oppure, per motivi di sicurezza, possono essere neutralizzati alcuni tratti dello stesso.

Una volta presa la partenza, gli equipaggi non possono invocare, per alcun motivo, casi di forza maggiore: eventuali ostacoli provocati da intemperie, ostruzioni o simili devono pertanto essere superati di pura iniziativa degli equipaggi stessi, ma sempre nel rispetto delle norme del codice della strada.

La tabella delle distanze e dei tempi e il road-book devono essere redatti in conformità ai modelli allegati in calce al presente RDS.

**Il Road Book, delle gare con un percorso totale minore di 350 km, dovrà essere consegnato ad ogni equipaggio non prima di 90 minuti rispetto all'orario stabilito per la propria partenza.**

## 8.2 Durata

Una gara può svolgersi su di uno o più giorni.

## 8.3 Medie orarie

Per ogni settore e per ogni prova deve essere indicata la velocità media di percorrenza.

a) Le medie necessarie al calcolo dei tempi di percorrenza di settore, devono essere stabilite dagli Organizzatori in funzione delle caratteristiche del percorso dei vari settori e devono rispettare i seguenti limiti:

- nei settori totalmente pianeggianti, la media non può superare i 50 km/h;
- nei settori con andamento altimetrico variabile per una lunghezza non superiore al 50% di quella dei settori stessi, la media non può superare i 40 km/h;



- nei settori che presentano tratti con andamento altimetrico variabile di lunghezza superiore al 50% di quella dei settori stessi, la media non può essere superiore a 35 km/h.

b) Le stesse disposizioni devono essere applicate per stabilire i tempi di percorrenza delle prove cronometrate, delle prove con tipologie diverse di effettuazione e le medie delle prove di media.

Gli Organizzatori hanno la facoltà di prevedere medie orarie inferiori soprattutto quando ciò sia richiesto dalle caratteristiche del percorso.

Qualora le medie previste di una o più prove cronometrate siano inferiori alla media prevista per il settore che le contiene, gli Organizzatori devono calcolare la media di percorrenza del tratto o dei tratti di settore non interessati da PC, sempre nel rispetto dei limiti su indicati.

Si sottolinea che gli Organizzatori sono tenuti a stabilire tempi e medie che, oltre essere contenuti nei limiti previsti dal presente articolo, siano adeguati alle caratteristiche del percorso e mantengano la gara nei limiti agonistici propri della regolarità.

Al riguardo sarà compito degli Organizzatori predisporre gli opportuni controlli sui comportamenti di guida dei conduttori, per contenere eventuali esuberanze.

ACISport può verificare la corrispondenza delle medie orarie necessarie al calcolo dei tempi di percorrenza, alle caratteristiche del percorso.

La mancata corrispondenza comporterà l'adozione di provvedimenti disciplinari.

### 8.5 – Tabella di marcia

Gli Organizzatori devono predisporre una tabella di marcia, conforme ai modelli allegati in calce al presente regolamento di settore senza inserire altre informazioni, da consegnare a ogni equipaggio in sede di partenza. Nella tabella di marcia devono essere indicati:

- il numero di gara;
- il cognome e il nome del conduttore e, se previsto, del navigatore; la marca e il modello della vettura;

- l'ubicazione dei controlli di partenza, di arrivo e lungo il percorso; l'orario di partenza dell'equipaggio;

- i tempi previsti per percorrere ogni singolo settore; l'ubicazione degli eventuali controlli a timbro.

La tabella di marcia deve essere presentata a ogni controllo orario per il rilevamento e l'annotazione dell'ora di passaggio.

Gli orari indicati nella tabella di marcia hanno valore ufficiale e sono quindi gli unici a fare testo.

Ogni equipaggio è responsabile della propria tabella di marcia. In particolare spetta a loro presentarla ai cronometristi addetti ai controlli e verificare che la registrazione dei tempi sia fatta correttamente. La presenza sulla tabella di marcia di correzioni e cancellature non convalidate da un Ufficiale di Gara deve comportare l'esclusione dalla gara o dalla classifica.

La tabella di marcia deve essere consegnata agli Ufficiali di Gara addetti al controllo di arrivo della gara. La mancata consegna deve comportare l'esclusione dalla classifica.

### 8.6 – Elenco conduttori prioritari

ACISport stabilisce anno per anno in base alle classifiche delle gare titolate dell'anno precedente, un elenco di conduttori prioritari (Top Driver) suddiviso in più livelli per la definizione degli ordini di partenza.

L'elenco conduttori prioritari è stabilito considerando per ogni conduttore, la media delle penalità di ogni gara a cui il conduttore abbia preso il via. (somma penalità totali/numero prove cronometrate disputate al netto degli scarti).

Qualora un concorrente abbandoni la gara dopo aver effettuato almeno il 50% delle prove previste dalla tabella tempi e distanze (con arrotondamento per eccesso) si procederà comunque al calcolo della media, sulle prove regolarmente disputate dal concorrente.

Ai soli fini del calcolo della media gara, dalla somma delle penalità e dal numero di prove cronometrate andranno scartate le prove con un errore superiore a 299 penalità.

L'elenco Top Driver è aggiornato nel corso dell'anno in occasione di ogni gara titolata. La nuova media viene calcolata sommando alla media riportata nell'elenco iniziale dell'anno la media di ogni gara disputata diviso il numero di gare+uno (media iniziale).

Al termine della stagione la media dei tre migliori risultati ottenuti indicherà la media iniziale dell'anno successivo.

Per poter ottenere l'inserimento nell'elenco piloti prioritari ogni conduttore dovrà classificarsi in almeno tre gare con validità per il Campionato Italiano Regolarità Autostoriche

(CIREAS).

Fino a quel momento il conduttore risulterà Conduttore "Non Classificato" e non rientrerà nell'elenco.

I conduttori che non si saranno classificati in almeno tre gare con validità per il Campionato Italiano Regolarità, nell'anno in corso saranno depennati dall'elenco;

ACISport si riserva di reinserire d'ufficio conduttori Top Driver e driver A con l'inserimento nell'ultima posizione del livello di ultima classificazione.

I primi tre conduttori classificati nelle classifiche finali del Campionato Italiano CONDUTTORI TOP CAR e CONDUTTORI ed i vincitori delle Coppe Nazionali Coppa Dame e Under 30, entreranno di diritto nell'Elenco Conduttori Prioritari di 1° Livello (TopDriver) per le due stagioni successive.

## 8.7 Conduuttori Top Driver Priorità

I conduuttori Top Driver saranno suddivisi nei seguenti cinque livelli:

1° livello: Top Driver i conduuttori con una media delle penalità da 00,00 a 05,00 centesimi;

2° livello: Driver A i conduuttori con una media delle penalità da 05,01 a 10,00 centesimi;

3° livello: Driver B i conduuttori con una media delle penalità da 10,01 a 20,00 centesimi;

4° livello: Driver C i conduuttori con una media delle penalità da 20,01 a 40,00 centesimi;

5° livello: Driver D i conduuttori con una media delle penalità oltre 40,00 centesimi.

Gli ordini di partenza devono essere stabiliti sulla base dei cinque livelli di priorità, assegnando i primi numeri ai conduuttori appartenenti al 1° livello e successivamente, nell'ordine, al 2°, 3°, 4° e 5° livello. L'ordine di partenza all'interno di ciascun livello è stabilito dagli Organizzatori secondo l'anzianità della vettura con priorità per le vetture più anziane.

I conduuttori non prioritari devono partire dopo quelli del 5° livello sempre secondo l'anzianità della vettura.

In tutte le gare è obbligatorio prevedere delle classifiche speciali Top Driver, con premi almeno fino al 3° classificato, riservate ai conduuttori prioritari del 1°, 2°, 3° e 4° 5° livello.

Le classifiche speciali, che non danno luogo ad assegnazione del punteggio per il Campionato e le Coppe, potranno essere redatte, in eventuale aggiunta a quelle obbligatorie, previste dall'articolo 3 Allegato 2 (~~13 allegato 1~~), utilizzando che per ogni conduuttore il seguente metodo:

- moltiplicazione della media delle penalità per il numero delle Prove Cronometrate della gara in questione per determinare l'abbuono di gara;

- sottrazione dell'abbuono di gara dalle penalità conteggiate.

Le classifiche così redatte indicheranno i conduuttori che avranno maggiormente migliorato la propria prestazione rispetto alla personale media di errore (media delle penalità).

## 8.8 Iscrizioni

Valgono le disposizioni previste dal presente Titolo I art.4

## ART. 9- CLASSIFICA FINALE E AGGIUDICAZIONE DEI TITOLI

I titoli della Regolarità Classica Auto Storiche sono riservati ai conduuttori e ai navigatori titolari di licenza di conduuttore ACISport o FAMS o di licenza regolarità e alle scuderie automobilistiche titolari di licenza scuderie in corso di validità. I titoli sono aggiudicati ai conduuttori e alle scuderie con il maggior punteggio utile nelle rispettive classifiche finali con le modalità indicate di seguito.

Nel Campionato Italiano, Trofei Nazionali, Coppe ACISport se il conduttore e il navigatore hanno conseguito il punteggio formando sempre lo stesso equipaggio, il titolo è aggiudicato ad entrambi.

Ai navigatori non è consentito di condurre la vettura.  
Tutti i titoli non sono tra loro cumulabili.

### 9.1 Titoli ACISport in palio regolarità auto storiche

- Campionato Italiano: Conduitori Top Car- Conduitori – Scuderie
- Trofei Nazionali Conduitori CIREAS (9 raggruppamenti)
- Trofeo UNDER 30 conduitori CIREAS
- Coppe ACISport – Conduitori CIREAS (Equipaggi Femminili)
- Coppe ACISport - Conduitori (per ogni ZONA 9 raggruppamenti)
  
- Campionato Italiano Grandi Eventi: Conduitori – Scuderie
- Trofei Nazionali Conduitori GRANDI EVENTI (4 raggruppamenti)
- Trofeo Nazionale Conduitori GRANDI EVENTI (Prove a media)
- Trofeo UNDER 30 conduitori GRANDI EVENTI
- Coppe ACISport – Conduitori GRANDI EVENTI (Equipaggi Femminili)
  
- Trofeo Nazionale Regolarità NORD
  
- Trofeo Nazionale Regolarità CENTRO
- Trofeo Nazionale Regolarità SUD

## **ALLEGATO 1**

### **MODALITA' DI SVOLGIMENTO**

I concorrenti/conduuttori iscritti devono presentarsi, negli orari e nelle località indicate nel regolamento particolare di gara, per l'espletamento delle seguenti formalità:

- identificazione del concorrente e del conduuttore iscritto e dell'eventuale navigatore;
- controllo delle patenti di guida (conduuttori) e delle licenze;
- identificazione della vettura iscritta mediante i documenti elencati nel precedente art. 6.1;
- controllo della corrispondenza della vettura alla propria fiche ACI o di altro documento sportivo riconosciuto;

Con l'espletamento di controllo vetture e documenti gli organizzatori non rispondono della corrispondenza delle vetture alla normativa vigente per circolare su strada, né delle condizioni di manutenzione delle vetture; i concorrenti ed i conduuttori rimangono perciò gli unici responsabili.

#### **ART.1 PARTENZE**

Per gli ordini di partenza si rinvia al precedente art.8.7.

Le partenze devono essere date isolatamente, con vettura ferma e motore in moto, con i seguenti preavvisi alla voce: mancano 30", mancano 15", mancano 10", VIA!

Gli ultimi 5" devono essere scanditi uno per uno.

Un conduuttore, già pronto agli ordini dello starter, può non essere pronto a partire; la partenza gli potrà essere consentita anche a spinta (sotto il controllo degli Ufficiali di Gara) nel tempo massimo di 20". Superato tale ritardo, il conduuttore non può più partire e deve essere considerato ritirato.

#### **ART.2- APRIPISTA**

E' fatto obbligo agli Organizzatori di far precedere lungo tutto il percorso, con un anticipo non superiore a 2 minuti primi, le vetture di gara da una vettura "apripista test crono", contrassegnata con un numero come se la vettura test crono fosse l'ultimo degli iscritti. I cronometristi sono tenuti a rilevare gli orari di transito di questa vettura e a trasmetterli, insieme agli orari di transito delle vetture in gara. Oltre alla vettura apripista test crono gli Organizzatori possono utilizzare un massimo di quattro vetture apripista. Tutte le vetture apripista devono avere a bordo almeno un titolare di licenza ACI in corso di validità.

#### **ART.3- RIORDINAMENTI**

Sono facoltativi.

#### **ART.4 – TEMPO MASSIMO**

Un equipaggio deve essere considerato fuori tempo massimo e quindi escluso dalla gara:

- se transita a un controllo orario con un ritardo pari o superiore a 15';
- se accumula ritardi a più controlli orari complessivamente superiori a 30' per ogni giornata di gara.

Gli Organizzatori hanno la facoltà di aumentare i valori di cui sopra.

Ai fini del computo del ritardo devono essere presi in considerazione soltanto i minuti primi, con esclusione delle frazioni di minuto primo.

Per le altre disposizioni in materia di fuori tempo massimo si rinvia alle analoghe disposizioni con-tenute nella RDS Rally auto moderne.

#### ART.5 – CONTROLLI A TIMBRO

I Controlli a Timbro (CT) hanno lo scopo di controllare lo scrupoloso rispetto del percorso stabilito.

La tabella delle distanze e dei tempi e la tabella di marcia possono indicare l'ora di apertura dei CT.

I conduttori devono fermare le vetture per far apporre sulla tabella di marcia, nell'apposito spazio, il timbro di controllo o il "visto passare" la cui mancanza deve comportare l'esclusione dalla classifica. Tutti i CT devono essere opportunamente segnalati con le modalità e con i cartelli conformi ai modelli allegati in calce alla presente norma supplementare.

Le vetture che transitano ad un CT in senso di marcia contrario o diverso da quello previsto dall'Organizzatore, devono essere escluse dalla gara.

#### ART.6 – CONTROLLI ORARI

I Controlli Orari (CO) hanno lo scopo di delimitare i settori in cui è suddiviso il percorso della gara per regolare lo svolgimento della stessa e per far rispettare la velocità media prevista. Devono essere ubicati oltre che alla partenza e all'arrivo di ogni tappa, almeno ogni 60 km di percorso.

I rilevamenti devono essere effettuati al minuto intero (es.: per l'ora di transito 14.01 sarà possibile transitare senza penalità dalle 14.01.00 alle 14.01.59).

Gli scarti rispetto ai tempi teorici imposti concorrono a determinare la classifica.

Il ritardo e l'anticipo ad un CO non devono essere recuperati nei CO successivi.

Gli equipaggi devono lasciare libera al transito la "zona di rilevamento" nella quale sono autorizzati ad entrare, a bordo della propria vettura, nel minuto precedente a quello teorico di transito ed a sostare solamente per il tempo strettamente necessario per la registrazione dell'ora di transito. Al momento del rilevamento del tempo, la vettura deve trovarsi all'interno della zona di rilevamento.

Se la vettura non si trova all'interno della zona di rilevamento, l'equipaggio deve essere escluso, anche con provvedimento successivo.

Durante le operazioni di rilevamento solo un componente dell'equipaggio può non essere a bordo della vettura.



Il tempo impiegato nell'operazione di rilevamento non è in alcun modo neutralizzato.  
Il rilevamento è preso nel momento in cui un componente dell'equipaggio consegna la tabella di marcia ai cronometristi.

Nel caso che più vetture transitino al CO nello stesso minuto, il cronometrista deve annotare sulle tabelle di marcia un'ora d'inizio del settore successivo diversa per ogni vettura, dando la precedenza nelle operazioni di rilevamento all'equipaggio con il minor ritardo rispetto all'ora teorica di transito.

I CO possono essere effettuati:

- a) con l'annotazione dell'ora di transito che di norma coincide con l'ora di inizio del settore successivo (ved. tabella di marcia tipo A);
- b) con l'annotazione dell'ora di transito e dell'ora d'inizio del settore successivo, confermata o variata dal cronometrista addetto alla postazione di inizio del settore successivo. (ved. tabella di marcia tipo B).

Tutti i CO devono essere opportunamente segnalati con le modalità e con i cartelli conformi ai modelli allegati in calce alla presente norma supplementare.

Le vetture che transitano ad un CO in senso di marcia contrario o diverso da quello previsto dall'Organizzatore, devono essere escluse dalla gara.

Nelle gare titolare e nelle gare definite Grande Evento in presenza di un alto numero di iscritti possono transitare nello stesso minuto, con le medesime modalità su previste, un massimo di due vetture. Il transito di un numero maggiore di vetture nello stesso minuto dovrà essere specificatamente autorizzato dalla ACI.

E' facoltativo prevedere riordinamenti.

## ART.7 – PROVE CRONOMETRATE

Sono denominate Prove Cronometrate (PC) i tratti cronometrati di percorso, compresi tra due rilevamenti inseriti in un settore. I rilevamenti devono essere effettuati al 1/100 di secondo senza alcuna tolleranza. Gli scarti rispetto ai tempi imposti concorrono, come gli scarti rilevati ai CO, a determinare la classifica.

Le PC devono essere effettuate con partenza rilevata (a ingresso libero); sarà facoltà del conduttore scegliere liberamente l'ora di inizio della PC comunque entro 5 secondi circa dal "via libera" dell'Ufficiale di Gara addetto o del Cronometrista;

Possono essere previste più PC consecutive (concatenate), dove l'ora di passaggio al rilevamento finale della precedente PC, costituisce l'ora di inizio della PC seguente, e così via.

**Non possono essere effettuate Prove cronometrate (PC) all'interno di altre Prove Cronometrate (PC).**

**Le prove cronometrate di lunghezza fino a 150 mt, dovranno avere una velocità media di percorrenza pari od inferiore ai 28 km/h.**

**Le prove dovranno avere una lunghezza minima di mt. 40.**

**Le prove cronometrate dovranno avere un tempo di percorrenza minimo di 7"**

Per le PC ubicate in aree attrezzate o in circuiti provvisori, autodromo, kartodromi e per le PC con lunghezza inferiore a 300 m. è necessario allegare una planimetria esplicativa.

Tutte le PC devono essere opportunamente segnalate sia all'inizio che alla fine, con le modalità e con i cartelli conformi ai modelli allegati in calce alla presente norma supplementare.

Nel tratto di percorso compreso tra il cartello giallo di inizio e il cartello beige di fine zona rilevamento è vietato l'arresto (fermo vettura), la sosta dell'autovettura e l'apertura delle portiere. Le vetture che dovessero fermarsi per guasto nella zona rilevamento, devono essere immediatamente rimosse secondo le indicazioni degli Ufficiali di Gara, pena l'esclusione. è altresì vietato l'accesso non autorizzato dei conduttori e dei navigatori.

Le vetture che transitano ad una PC in senso di marcia contrario o diverso da quello previsto dall'organizzatore, devono essere escluse dalla gara.

#### ART.8 – PROVE DI MEDIA (facoltative)

Sono denominate Prove di Media (PM) quei tratti di percorso inseriti in un settore nei quali i conduttori devono mantenere una media oraria prestabilita.

L'inizio della PM non deve coincidere con una postazione di inizio o di fine PC, le relative modalità di partenza devono essere comunicate ai concorrenti. Il road-book deve indicare anche il luogo che costituisce il limite massimo teorico di fine della PM. Nel settore compreso tra l'inizio e la fine PM, la media è rilevata in uno o più punti non conosciuto/i dal conduttore.

Il tempo di uscita deve essere rilevato al secondo, manualmente, con apparecchiature scriventi. Per ogni prova di media è possibile prevedere sino a 5 rilevamenti.

Gli organizzatori devono comunicare il numero dei rilevamenti previsti per ogni prova di media (comunque massimo 5). Gli organizzatori devono comunicare le medie da rispettare nella tabella distanze e tempi o nel corso della gara presso la postazione di inizio prova di media.

In caso di medie comunicate nella tabella distanze e tempi all'equipaggio deve essere indicata anche nella tabella di marcia, la media di percorrenza in base alla quale calcolare l'esatto tempo di passaggio al rilevamento segreto.

L'Organizzatore è tenuto ad indicare nel road-book e segnalare sul luogo un tratto di strada rettilineo con indicazioni di misure, verificabile dai concorrenti prima della gara, che è servito da base misurata per la stesura del road-book.

#### ART.9 – PROVE CON DIVERSA TIPOLOGIA (facoltative)

Sono denominate prove con diversa tipologia (PD) quei tratti di percorso, inseriti in un settore nei quali l'organizzatore può stabilire, con l'autorizzazione dell'ACI modalità di effettuazione e di penalizzazione differenti da quelle precedentemente descritte. Le PD devono essere descritte nel RP di gara. In tali prove devono essere tuttavia sempre



rispettate le medie orarie in funzione delle caratteristiche del percorso e comunque mai superiori ai 50 Km/ora.

## ART.10 – CRONOMETRAGGIO

### a) Sincronizzazione

L'ora ufficiale di gara è quella della stazione di DCF 77 di Francoforte (ora europea) o quella UTC (Coordinated Universal Time) fornita dal sistema GPS (Global Positioning System) indicata sull'orologio radiocontrollato posto alla partenza di ogni tappa. Il tipo di ora prescelta (DCF 77 o UTC) deve essere indicata sul Regolamento Particolare di Gara. Tutti gli apparecchi di rilevamento dell'organizzazione devono essere sincronizzati con un sincronizzatore acceso non prima di quattro ore dallo start del primo cronometro sul percorso di gara, collegato su una linea "N.A." (Normalmente Aperta), con l'ora ufficiale di gara non prima di un'ora dal passaggio della prima vettura. Subito dopo il passaggio dell'ultima vettura ogni apparecchio di rilevamento dell'organizzazione deve essere verificato con un sincronizzatore collegato su una linea N.A.; se la staratura di un apparecchio di rilevamento dell'organizzazione rispetto all'ora ufficiale di gara dovesse essere maggiore di + o - 5 centesimi, il rilevamento interessato deve essere annullato. La staratura può essere verificata in alternativa con un'analisi statistica effettuata confrontando i tempi rilevati alle 20 vetture meglio classificate, su un campione omogeneo pari almeno al 30% dei loro rilevamenti, giudicando le postazioni disallineate quando almeno 15 vetture delle 20 considerate hanno un errore di + o - 30 centesimi. Quando gli apparati di rilevamento dell'organizzazione sono utilizzati per un tempo superiore a quattro ore, si deve eseguire una loro nuova sincronizzazione.

### b) Rilevamento dei tempi

Tutti i rilevamenti al 1/100 di secondo devono essere effettuati automaticamente con apparecchiature scriventi e con pressostati nel momento in cui la vettura transita con la ruota anteriore sul pressostato. I pressostati devono essere installati perpendicolarmente alla sede stradale, la posizione del rilevamento deve essere indicata con una linea tracciata perpendicolarmente lungo tutta la sede stradale e coincidente con il pressostato alla cui estremità dovranno essere posizionati due coni verticali di segnalazione. Al fine di identificare eventuali anomalie del trasduttore (pressostato o cellula) che causino errori di rilevamento, il transito dell'equipaggio, oltre che automaticamente, deve essere rilevato anche manualmente utilizzando o lo stesso cronometro con l'uso del tasto "stampa manuale" o un altro cronometro scrivente della stessa classe di precisione del cronometro utilizzato per il rilevamento automatico sempre sincronizzato con le modalità indicate nell'art. 10. Il rilevamento deve essere effettuato all'atto del transito della ruota anteriore sulla linea di inizio o fine prova. In caso di differenze superiori a 20/100 di ritardo del rilevamento automatico rispetto a quello manuale (e non il contrario), i Commissari Sportivi effettuate le opportune verifiche devono attribuire su quel rilevamento, la media con le modalità sotto indicate alla lettera e).

L'eventuale staratura del cronometro manuale comporterà l'annullamento del rilevamento interessato, solo quando lo stesso è oggetto di richiesta di verifica. Il rilevamento manuale non deve avere valenza agli effetti dell'attribuzione del tempo di passaggio della vettura. In talune gare l'ACI può autorizzare che l'identificazione di eventuali anomalie del trasduttore possa avvenire anche con sistemi automatici. Solo in caso di fondo stradale non idoneo o di condizioni climatiche particolari, su richiesta del Direttore del servizio di cronometraggio, il Direttore di Gara può autorizzare l'uso di fotocellule, che devono essere installate ad un'altezza massima di 10 cm. dalla quota

più elevata della sede stradale; in tale caso la posizione del rilevamento deve essere indicata con una linea tracciata perpendicolarmente lungo tutta la sede stradale e coincidente con il fascio della fotocellula. La zona di rilevamento deve essere delimitata in modo da impedire l'accesso e la visione dei tempi rilevati alle persone non autorizzate. I tempi rilevati possono essere comunicati esclusivamente agli ufficiali di gara in servizio o a persone specificatamente indicate dal Direttore di Gara. I rilevamenti al minuto possono essere effettuati anche manualmente.

Se in una P.C. almeno il 50% dei conduttori classificati come Top driver, Driver A, B e C accusano ritardi superiori a 1" rispetto al tempo imposto, la P.C. deve essere annullata.

L'impossibilità di transito ad un qualsiasi rilevamento nel tempo previsto, limitatamente ad un massimo del 20% delle vetture, per cause indipendenti dalla loro volontà, deve essere certificata dall'Ufficiale di Gara o dal cronometrista responsabile del controllo addetto alla postazione; al termine della gara i Commissari Sportivi, constatata l'effettiva impossibilità di

transito, a loro insindacabile giudizio, possono attribuire ad ogni vettura interessata la media con le modalità sotto indicate alla (lettera e).

In caso di impossibilità di transito per una percentuale superiore di vetture il rilevamento deve essere annullato.

In caso di mancato o cattivo funzionamento in un qualsiasi rilevamento delle apparecchiature dei cronometristi, limitatamente ad un massimo del 20% delle vetture, i Commissari Sportivi devono attribuire ad ogni vettura interessata la media con le modalità sotto indicate alla lettera e).

In caso di mancato o cattivo funzionamento delle apparecchiature, per una percentuale superiore di vetture, il rilevamento deve essere annullato.

### c) Cronologici

Tutte le buste contenenti i cronologici e le bande originali relativi ai CO e alle PC devono contenere un riepilogo, stilato e firmato dai cronometristi preposti al CO o alla PC, indicante:

- la sincronizzazione iniziale eseguita con un sincronizzatore collegato su una linea "N.A.";
- il numero di vetture transitate, con l'eventuale indicazione specifica delle vetture alle quali i tempi non sono stati rilevati in modo automatico;
- la verifica di sincronizzazione finale eseguita con un sincronizzatore collegato su una linea "N.A.";
- ogni altra osservazione utile all'interpretazione delle bande originali allegate che non devono mai presentare correzioni o cancellazioni che rendono illeggibile la stampa originale; in caso di ambiguità nella determinazione del rilevamento di tempo di una vettura, si deve attribuire alla stessa il rilevamento più favorevole.

È fatto obbligo agli organizzatori di esporre copia dei cronologici di ogni PC, PM, PD e CO e di aver a disposizione i cronologici e le bande originali degli apparecchi di rilevamento. In caso di reclamo formale fa fede la banda originale.

d) Verifica dei tempi ufficiosi

Per scoprire e risolvere possibili inesattezze dovute a involontari errori di trascrizione, trasmissione o elaborazione, tutti i tempi ufficiosi delle prove devono essere esposti presso la sede indicata nel regolamento particolare di gara a mano a mano che pervengono al centro classifiche. Gli equipaggi, presa visione di tali tempi, hanno a disposizione 15' dall'ora di esposizione dei tempi dell'ultima prova valida o dalla propria ora di arrivo, per avanzare, esclusivamente al Direttore di Gara o, se previsto, al Responsabile dei rapporti con i concorrenti, per iscritto, le richieste di controllo di un numero massimo di 1 rilevamento.

Nelle gare di più giorni gli equipaggi possono avanzare con le medesime modalità su indicate, ma esclusivamente al Responsabile dei rapporti con i concorrenti, il controllo di un numero massimo di 1 rilevamento per giorno esclusivamente al termine di ogni giorno .

Non sono quindi accettate a fine gara richieste di verifica tempi relative a giornate precedenti.

Il Direttore di Gara, utilizzando la documentazione ufficiale in suo possesso, prenderà le decisioni che riterrà opportune e procederà all'esposizione delle classifiche.

Dopo l'esposizione delle classifiche contro le classifiche sono ammessi soltanto i reclami formali da presentare nei modi e nei termini indicati nel R.S.N.

Il Direttore di Gara può segnalare ai Commissari Sportivi eventuali richieste di verifica tempi giudicate pretestuose o non motivate.

e) Calcolo della Media

In tutti i casi previsti in cui si renda necessario l'utilizzo della media delle penalizzazioni, la stessa verrà calcolata come segue:

Verranno preliminarmente escluse dal calcolo tutte le prove oggetto di contestazione per problemi di cronometraggio o impedimenti al transito certificati da rapporti di Ufficiali di Gara

ed autorizzati dal Collegio/ Giudice Unico, verranno ulteriormente escluse dal calcolo la migliore e la peggiore prova. La somma delle penalità delle rimanenti prove regolarmente disputate andrà divisa per il numero delle prove stesse, il risultato dovrà essere arrotondato all'unità più vicina per determinare il valore della media da attribuire al Conducente.

In caso di manifestazioni che si disputano su più giornate, qualora il numero di prove previsto per ogni giornata di gara sia superiore a 15, il calcolo della media andrà fatto a fine giornata con riferimento alle prove della giornata stessa, diversamente le prove disputate in quella giornata saranno cumulate per il calcolo della media con quelle della giornata successiva.

Nel caso l'ultima giornata preveda un numero di prove inferiore a 15, il calcolo delle eventuali medie da attribuire nel corso dell'ultima giornata terrà conto di tutte le prove

disputate anche nei giorni precedenti, in caso di cumulabilità come previsto dal comma precedente, escludendo dal calcolo gli effetti di eventuali altre medie già attribuite, scartando sempre e solo la migliore e peggiore prova oltre a quelle oggetto di contestazione tenendo però valide ai fini della classifica le medie già attribuite.

f) Tutte le richieste di verifica tempi e/o concessione media per anomalie nel rilevamento del tempo o impedimento/ostacolo, dovranno essere esposti all'albo di gara, prima dell'esposizione della classifica finale, corredate dal rispettivo esito.

Il documento esposto, riepilogativo, dovrà contenere una tabella con i seguenti dati (vedi allegato):

1. nr. progressivo richiesta;
2. orario di presentazione;
3. numero di gara;
4. Equipaggio (nome e cognome del primo e secondo conduttore);
5. nr. prova oggetto della verifica;
6. motivo della verifica (Rilevamento del tempo o Impedimento)
7. Esito della verifica = provvedimento adottato con il seguente schema:
  - tempo conforme = tempo confermato
  - tempo non conforme = assegnata media
  - errata assegnazione tempo = corretto tempo
  - impedimento con rapporto commissario di percorso/responsabile cronometraggio= assegnata media
  - impedimento senza rapporto commissario di percorso/responsabile cronometraggio= richiesta respinta

## **ALLEGATO 2 (ART. 10 f)**

### **CRONOMETRAGGIO– DOCUMENTO RIEPILOGATIVO MEDIE ASSEGNATE DALLA DIREZIONE GARA (FAC SIMILE)**

Nr Progressivo Richiesta	Orario di Presentazione	Numero di Gara	Equipaggio	PC	Motivo della verifica	Esito della Verifica	Provvedimento adottato
1	16:01	3	xxx - xxx	43	Impedimento	Rapporto commissario	Assegnata Media
2	16:12	22	xxx - xxx	5	Rilevamento del tempo	Tempo conforme	Tempo Confermato
3	16:15	38	xxx - xxx	55	Rilevamento del tempo	tempo non conforme	Assegnata Media
4	16:20	45	xxx - xxx	23	Rilevamento del tempo	errata assegnazione tempo	corretto tempo
5	16:25	6	xxx - xxx	60	Impedimento	Nessun rapporto commissario	Tempo Confermato
6	16:28	78	xxx - xxx	93	Impedimento	Rapporto cronometrista	Assegnata Media

## **ART.1 – CRONOMETRI DEGLI EQUIPAGGI – SINCRONIZZAZIONE**

L'utilizzo dei cronometri da parte degli equipaggi non è soggetto ad alcuna limitazione.

Gli equipaggi possono effettuare la sincronizzazione dei loro cronometri, esclusivamente sull'orologio posto alla partenza di ogni tappa ma senza collegarsi allo stesso; nelle PC e nei CO il tratto di percorso compreso tra il cartello giallo di inizio e il cartello beige di fine zona rilevamento, può essere percorso solamente a bordo delle rispettive vetture; al riguardo ogni area retrostante la postazione di cronometraggio deve essere opportunamente delimitata e protetta.

## **ART. 2- PENALIZZAZIONI**

### a) Controlli orari

per ogni minuto o frazione di anticipo

100

penalità

per ogni minuto o frazione di ritardo

100 penalità (con un massimo di 300)





per ritardo oltre il tempo massimo	esclusione
b) Prove cronometrate	
per ogni 1/100 di secondo di anticipo o di ritardo	1 penalità (con un massimo di 300)
c) Prove di media	
per ogni minuto secondo di anticipo o di ritardo	1 penalità (con un massimo di 300)
d) Controlli segreti di transito	
per ogni minuto secondo in meno oltre la tolleranza del 20%	10 penalità
e) Tabella di marcia	
alterazione, manomissione e correzioni non avallate dagli U.d.G	esclusione
mancata annotazione ad un controllo orario	esclusione
mancata restituzione	esclusione
mancanza di un timbro di controllo	esclusione
f) Altre penalizzazioni	
per rifiuto di partenza nell'ora e ordine stabilito	100 penalità
per arresto della vettura in zona di rilevamento PC (fermo vettura)	100 penalità
per accesso non autorizzato dell'equipaggio in zona rilevamento	
(prima e durante la gara, fatti salvi ulteriori provvedimenti)	300 penalità
per mancato transito ad un qualsiasi controllo	esclusione
per sosta non autorizzata in zona di controllo	esclusione
per blocco del passaggio e/o danno agli altri equipaggi	esclusione
per comportamento antisportivo	dall'ammonizione all'esclusione
per transito ad un controllo in senso contrario o diverso	esclusione
per infrazione al Codice della Strada	fino alla esclusione



per irregolarità dei documenti in sede di verifica	non ammissione	
per mancato rispetto degli orari di verifica	non ammissione	
per ritardo alla partenza superiore a 15 minuti primi	non ammissione	
per aver fatto condurre la vettura da persona diversa dal conduttore		
per mancanza di un numero di gara o di almeno una targa di gara	ammenda	
per mancanza di due o di tutti i numeri di gara	esclusione	
per mancata comunicazione del ritiro alla Direzione Gara	ammenda	esclusion e
per mancata osservanza delle disposizioni relative alla sincronizzazione dei cronometri		
esclusione		
per comportamento non prudente di un conduttore o un navigatore fino all'esclusione		
per essersi sporti dalla vettura in movimento		fino all'esclusione
per ogni richiesta verifica tempi pretestuosa o non motivata		fino all'esclusione
per irregolarità della vettura		perdita coefficiente - fino
all'esclusione		

Nelle gare con più tappe gli equipaggi fuori tempo massimo e gli equipaggi che non sono transitati a uno o più controlli (CO, PC, PM, CT) sono riammessi automaticamente alla partenza della Tappa successiva. Se riammessi, riceveranno una penalizzazione di 12000 punti. Nelle gare titolate agli equipaggi riammessi non verranno assegnati punteggi per le classifiche dei titoli.

### ART. 3 – CLASSIFICHE

In base alla somma dei punti di penalizzazione totalizzati da ciascun equipaggio devono essere compilate, una classifica generale, tante classifiche quanti sono i raggruppamenti previsti e le classifiche speciali Top Driver (TOP A-B-C-D-Scuderie e Femminile).

In caso di ex-aequo, la precedenza deve essere data all'equipaggio che ha realizzato il minor numero di penalità nella prima prova cronometrata e quindi, se l'ex-aequo dovesse permanere, nella seconda, nella terza e così di seguito fino all'ultima.

### ART. 4- CLASSIFICA TOP CAR

Al fine di stabilire le classifiche del Campionato Italiano Top Car, dei Trofei Nazionali Scuderie, nelle gare titolate dovrà essere redatta una speciale classifica ottenuta moltiplicando i punti di penalizzazione totalizzati da ciascun equipaggio nella classifica generale per il numero corrispondente alle ultime due cifre dell'anno di costruzione della vettura utilizzata indicato sui documenti elencati nel precedente art. 6.1.

(Es.: punti di penalizzazione totalizzati nella classifica generale 100; anno di costruzione della vettura 1956; perciò  $100 \times 56 = 5600$  punti per la classifica Top Car).

Tutte le vetture appartenenti ai periodi A, B e C (costruite antecedentemente all'1-1-1931) indipendentemente dalla data di costruzione, verranno considerate

come costruite nel 1930; i punti di penalizzazioni verranno quindi calcolati moltiplicando le penalità per 30.

Si raccomanda di redigere tale classifica denominata Top Car anche nelle gare non titolate in aggiunta alla classifica generale.

#### ART. 5 – PREMI

Devono essere previsti soltanto premi d'onore e/o in natura. I premi non ritirati in sede di premiazione ufficiale non devono essere assegnati.

#### ART. 6 – INCARTAMENTO DI CHIUSURA

Al termine della gara gli Organizzatori devono trasmettere all'ACI l'incartamento di chiusura nei termini e con le modalità previste dal R.S.N.

#### ART. 7 NUMERI DI GARA

A ogni vettura deve essere assegnato un numero di gara.

L'Organizzatore deve fornire gratuitamente due serie di numeri adesivi che i concorrenti devono applicare sulle portiere.

I numeri di gara possono comprendere la pubblicità dell'Organizzatore, obbligatoria per i concorrenti .

La mancanza di entrambi i numeri di gara delle portiere, riscontrata in un qualsiasi controllo deve comportare l'esclusione dalla gara. La mancanza di un solo numero di gara deve invece comportare un'ammenda.

La pubblicità deve essere limitata a un massimo di due spazi di cm. 50x14 ciascuno nella parte superiore e inferiore dei numeri di gara. Si raccomanda il corretto posizionamento della pubblicità sulle fiancate della vettura sfruttando tutto lo spazio utile.

Se necessario, quella superiore può essere applicata a filo del cristallo del finestrino e quella inferiore sullo scalone. In quest'ultimo caso, per consentire l'apertura della portiera, è sufficiente tagliarla. Se a causa dell'altezza delle fiancate la pubblicità non può essere applicata così come prescritto, la stessa

può essere applicata nelle zone laterali immediatamente adiacenti ai numeri di gara (a destra e a sinistra).

I nomi dei componenti l'equipaggio possono essere scritti su ciascuna fiancata della vettura nelle dimensioni massime di cm. 10x40 per fiancata.

Uno stemma di club, non avente per oggetto (in tutto o in parte) fini pubblicitari, può apparire in ogni fiancata occupando uno spazio massimo di cm. 10x10 per fiancata o una superficie equivalente.

È tollerata la livrea originale per ciò che riguarda gli stemmi identificativi, anche se comportano della pubblicità limitatamente, però, a quanto originariamente utilizzato per quella specifica vettura identificata con il numero di telaio.

Nessuna altra forma di pubblicità può figurare sulla vettura, a meno che questa sia espressamente prevista dall' ACISport In particolare sul parabrezza della vettura non devono comparire né scritte pubblicitarie, né i nomi dei componenti l'equipaggio.

#### ART. 8 MIRINI

È vietata ogni sporgenza della carrozzeria, non prevista dal Costruttore, che abbia lo scopo di tra-guardare le linee di rilevamento cronometrico. È altresì vietata la realizzazione all'esterno e all'interno della vettura di mirini con materiale adesivo di dimensioni superiori a cm. 15 di lunghezza e cm. 2 di larghezza; in ogni caso eventuali mirini adesivi non potranno sovrapporsi alle placche porta numeri di gara, alla pubblicità dell'organizzatore e alle targhe di gara.

#### ART. 9 CARTELLI DI SEGNALAZIONE

Tutti i controlli devono essere segnalati per mezzo di cartelli di forma circolare, di circa 70 cm di diametro.

I simboli e le distanze tra i singoli cartelli sono indicati in allegato al presente Regolamento di settore

#### ART. 10 DIVIETO DI OSTACOLARE LO SVOLGIMENTO DELLA GARA

È vietato fermare la vettura, indietreggiare, invertire la marcia, aprire le portiere e ostacolare in qualsiasi modo gli altri equipaggi nelle zone di controllo individuate dai cartelli di inizio e fine zona di controllo.

#### ART. 11 COMPORTAMENTO DEI CONDUTTORI E NAVIGATORI

I conduttori e i navigatori devono avere un comportamento prudente per sé gli Ufficiali di gara e in particolare per gli spettatori. È vietato sporgersi dall'autovettura in movimento.

#### ART. 12 RECLAMI E APPELLI

Per le modalità e i termini di presentazione dei reclami e degli appelli si rinvia alle disposizioni del R. S. N.

#### ART.13 VERIFICHE TECNICHE NELLE GARE TITOLATE

Nelle gare titolate di regolarità auto storiche e nelle gare definite Grandi Eventi le verifiche tecniche post gara possono avvenire solo su richiesta del Collegio dei Commissari Sportivi o del Giudice Unico. Gli organizzatori devono indicare nel Regolamento Particolare di gara l'officina dove verranno eventualmente effettuate le verifiche tecniche post gara.

ACISport designerà un Commissario Tecnico con specifica competenza nel settore auto storiche.

Per le vetture "corsa" della Tabella ammissibilità vetture tipologia 1B, 1C, 2B, 2C in possesso di FICHES di regolarità auto storiche o di HTP, i Commissari Tecnici faranno riferimento oltre che alla FICHE/HTP della vettura anche, dove esistente alla FICHE FIA di omologazione del modello della vettura in questione; in assenza di tale documenti si potranno riferire, anche con successiva ricerca di documentazione, ai dati forniti dal costruttore o a bibliografie in commercio.

Per le vetture "produzione" della Tabella ammissibilità vetture tipologia 1A, 2A in possesso di FICHES di regolarità auto storiche i Commissari Tecnici faranno riferimento oltre che alla FICHE della vettura anche, dove esistente, alla FICHE FIA di omologazione del modello della vettura in questione; in assenza di tale documento si potranno riferire, anche con successiva ricerca di documentazione, ai dati forniti dal costruttore o a bibliografie in commercio.

Su tutte le vetture sono comunque consentite le seguenti modifiche tecniche:

- montaggio di un distributore con bobina al posto del magnete;
- montaggio di una pompa della benzina elettrica al posto di una meccanica;
- montaggio di un alternatore al posto della dinamo;
- montaggio di una accensione elettronica dal periodo H in poi;
- montaggio di una elettroventola per il raffreddamento del radiatore dell'acqua.

Sono anche consentite le sostituzioni di componenti meccaniche o elettriche, con altre aventi le stesse caratteristiche e che non siano migliorative delle prestazioni della vettura. Tutte le componenti meccaniche ed elettriche utilizzate in sostituzione di quelle originali o in aggiunta, devono essere corrispondenti alle specifiche tecniche di componentistica esistente sino al 31-12-1981.

Nelle gare dove sono previsti i coefficienti migliorativi, in base alla vetustà delle vetture, ogni tipo di irregolarità sarà punita con l'automatica perdita del coefficiente migliorativo, e con il calcolo delle penalità considerando la vettura come costruita nel 1985 indipendentemente dall'effettivo anno di costruzione, oltre eventuali ulteriori penalizzazioni che andranno dall'ammonizione all'esclusione; in ogni caso l'esclusione potrà essere applicata solo in caso di modifiche sostanziali ai fini del risultato sportivo rispetto ai criteri di riferimento precedentemente indicati.

Non essendo previsto il regime di parco chiuso fine gara, le eventuali verifiche verranno comunicate al conduttore subito dopo il transito dal CO di arrivo. La vettura dovrà essere trasferita, sotto sorveglianza e nel minor tempo possibile, presso il luogo di verifica.

Ogni Organizzatore di gara titolata deve comunicare ad ACISport, almeno 30 gg. prima della data di svolgimento della propria gara, a chi verrà affidato il servizio di cronometraggio (responsabile del servizio cronometraggio).

Il responsabile del servizio cronometraggio deve comunicare all'esperto che AciSport indicherà, almeno 15 gg. prima della data di svolgimento della gara, le attrezzature cronometriche tipo che utilizzerà per la gara, specificando le modalità di funzionamento delle stesse e stampa dei cronologici.

Il responsabile dovrà inoltre comunicare all'esperto il programma di gestione dati che utilizzerà e dovrà concordare le modalità di trasmissione delle classifiche della gara, che dovranno comunque essere compatibili con i programmi di gestione classifiche per l'assegnazione dei titoli e Top Driver, utilizzati da ACISport.

Linee guida sui pressostati: il numero dei pressostati collegati agli strumenti di rilevamento deve essere limitato (max 2).

ACISport sentito il proprio esperto, potrà non autorizzare le modalità di svolgimento del servizio di cronometraggio.

In caso di negata autorizzazione l'Organizzatore dovrà affidare il servizio di cronometraggio con le modalità indicate da ACISport.

Il mancato rispetto di quanto indicato o autorizzato da ACISport comporterà la perdita della validità per l'assegnazione dei titoli.

La trasmissione dei dati, l'elaborazione delle classifiche di gara e la sincronizzazione degli apparecchi di rilevamento devono essere effettuate dal Servizio di Cronometraggio della gara, in collaborazione con un esperto che ACISport può designare con spese a carico dell'Organizzatore.

Per ogni gara sarà redatta una classifica generale Top Car.



### **ALLEGATO 3**

#### **TASSE DI ISCRIZIONE ALLE GARE**

	UN GIORNO	DUE O PIU' GIORNI
Regolarità classica titolate	250	300
Regolarità classica NT	200	250
Regolarità a Media		
Regolarità Sport	280	330
Regolarità Challenge	120	120
Regolarità Turistica	100	120
Raduni e Gymkane	55	-
Altre tipologie di gare	95	-

La tassa di iscrizione è comprensiva della quota di assicurazione prevista dall'Art. 124 del Decreto Legislativo n. 209 del 7.9.2005.



## ALLEGATO 4

### TABELLA VETTURE AMMISSIBILI ALLE GARE DI REGOLARITA'

TIPOLOGIA VETTURE		Anno di costruzione	AMMISSIBILITA' ALLE GARE						
			Regolarità Classica	Regolarità A media	Regolarità Sport (1)	Regolarità Challenge (1)	Regolarità Turistica	All Stars	Raduni
1°	Di produzione	Al 1957	X	X			X		X
1B	Da corsa con storia sportiva documentata		X	X			X		
1C	Da corsa senza storia sportiva ma con valore di testimonianza storica o sportiva		X	X			X		
2A	Di produzione	Dal 1958 al 1985	X	X		X	X		X
2B	Da corsa con storia sportiva documentata		X	X	X	X	X	X	
2C	Da corsa senza storia sportiva ma con valore di testimonianza storica o sportiva		X	X	X	X	X	X	
2D	Da corsa con modifiche e/o allestimenti di sicurezza previsti dal RDS Autostoriche (anche parziali)			X	X	X	X		X
3°	Produzione	Dal 1986 al 1990	X	X			X		
3B	Da corsa con storia sportiva documentata	Dal 1986 al 1990	X	X	X	X	X	X	
3C	Da corsa senza storia sportiva ma con valore di testimonianza storica o sportiva		X	X	X	X	X	X	
4	Tutte le tipologie senza documenti sportivi	Dalle origini al 1990					X (2)		X (2)
<p>1) È CONSENTITA LA PARTECIPAZIONE ALLE GARE DI REGOLARITÀ SPORT E DI REGOLARITÀ CHALLENGE AUTO STORICHE E ALLE MANIFESTAZIONI ALL STARS, ALLE VETTURE COSTRUITE PRIMA DEL 1958 I CUI MODELLI SPECIFICI ERANO ANCORA IN PRODUZIONE DOPO IL 31-12-1957</p> <p>2) ESCLUSO AUTO DA CORSA</p>									