

REGOLAMENTO NAZIONALE GARE DI REGOLARITÀ CLASSICA AUTO STORICHE, REGOLARITÀ SPORT AUTO STORICHE, REGOLARITÀ CHALLENGE AUTO STORICHE, REGOLARITÀ TURISTICA AUTO STORICHE E MANIFESTAZIONI NON AGONISTICHE AUTO STORICHE

PREMESSA

La presente Norma Supplementare 23 disciplina le seguenti tipologie di gare e manifestazioni sotto la competenza della S/Commissione Regolarità Auto Storiche e Moderne:

- Regolarità Classica Auto storiche;
- Regolarità Sport Auto Storiche;
- Regolarità Challenge Auto Storiche;
- Regolarità Turistica Auto Storiche;
- Manifestazioni non agonistiche Auto Storiche.

La regolamentazione che segue si prefigge anche la valorizzazione del patrimonio automobilistico storico. Conseguentemente, le norme in essa contenute sono prioritariamente mirate a favorire il mantenimento e l'utilizzo delle vetture, con particolare attenzione per quelle di maggiore anzianità o di particolare interesse storico o sportivo.

Chiunque, persona, Ente o Associazione che direttamente o indirettamente partecipi a queste gare o manifestazioni è tenuto a conoscere ed a osservare il Codice Sportivo Internazionale (Codice.) ed i suoi Allegati, il Regolamento Nazionale Sportivo (R.N.S.) e le sue Norme Supplementari, nonché la presente Norma Supplementare.

Per il controllo medico in gara valgono le disposizioni della N.S.6.

CAP. 1

REGOLARITÀ CLASSICA AUTO STORICHE

ART. 1 - DEFINIZIONI

Sono di regolarità classica auto storiche le gare, riservate alle vetture storiche (ved. art. 4) ed in particolare a quelle di produzione o in allestimento da corsa con configurazione storica. Con la regolarità classica auto storiche 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.

La CSAI può attribuire la definizione di "Grande Evento" 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, e/o per le modalità di organizzazione.

ART. 2 - CALENDARIO

2.1 - Iscrizioni a calendario - Organizzatori

- Le gare devono essere iscritte nel Calendario Sportivo Nazionale secondo le disposizioni della N.S. 7.
- Gli Organizzatori devono essere almeno titolari della licenza di organizzatore per gare di regolarità, da richiedere secondo le disposizioni della N.S. 3;
- In fase di definizione del calendario annuale, ogni organizzatore può iscrivere un numero massimo di tre gare.
- L'iscrizione, per lo stesso organizzatore, di eventuali altre gare deve essere presa in considerazione dopo l'approvazione del calendario e deve essere comunque subordinata alle disponibilità di date.
- Per tutte le gare di Regolarità Classica non è consentita la denominazione "Rally".
- La denominazione "Rally" può essere consentita, in abbinamento con l'espressione "Rievocazione Storica del Rally" soltanto a favore delle gare che hanno fatto parte della storia automobilistica sportiva italiana.

2.2 - Concomitanza di date

a) Gare titolate - Gare Grandi Eventi

Le gare titolate (Campionato italiano e Coppe CSAI) e in subordine le gare definite "Grande Evento" hanno diritto di precedenza nella definizione del calendario. Non sono ammesse concomitanze tra gare di Campionato e gare di Coppa. Tra le gare di campionato o di Coppa 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 o a un Grande Evento.

b) Gare non titolate

Nella stessa provincia o nell'ambito di provincie con sede di svolgimento comprese dentro un raggio di 100 Km, 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 dalla CSAI.

2.3 - Abbinamenti con altre tipologie di gara

La CSAI può autorizzare un Organizzatore ad abbinare una gara non titolata di regolarità classica auto storiche ad una gara di regolarità che ricade sotto la competenza della N.S. 19. In questo caso:

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

La CSAI 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 storico e/o moderno o a una gara di regolarità sport auto storiche.

2.4 - Regolamento particolare di gara e permesso di organizzazione

a) Il regolamento particolare di gara deve essere compilato utilizzando il "regolamento particolare tipo" predisposto dalla C.S.A.I.

b) Il permesso di organizzazione deve essere richiesto mediante l'invio alla CSAI del regolamento particolare di gara nei termini e con le modalità stabilite dalla N.S. 7.

ART. 3 - CONCORRENTI E CONDUTTORI - PRIORITÀ (TOP DRIVER)

3.1 - Concorrenti, Conduttori e Navigatori

Per ogni vettura può essere iscritto un equipaggio formato da una o due persone di cui una come conduttore e una come navigatore:

- il conduttore deve essere in possesso di patente di guida e titolare di licenza C.S.A.I. di concorrente/conduttore oppure di una licenza Regolarità, tutte in corso di validità;

- il navigatore, al quale è consentito di condurre le vetture in tutte le gare con esclusione di quelle valide per i titoli della specialità, a condizione di essere titolare di patente di guida, deve essere titolare di licenza di concorrente/conduttore o di licenza Regolarità e non può essere di età inferiore a 14 anni.

Non sono ammessi passeggeri.

In caso di gara internazionale o nazionale a partecipazione straniera autorizzata, ai conduttori e ai navigatori stranieri sprovvisti di licenza potrà essere rilasciata, su richiesta, una tessera Club CSAI valevole per una sola gara.

3.2 - Conduttori prioritari (Top Driver)

La CSAI 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.

La classifica Top Driver è stabilita considerando per ogni conduttore la media delle penalità di ogni gara disputata (penalità totali/numero prove cronometrate) scartando:

- per i conduttori che hanno partecipato a due o a tre gare : la peggiore media;
- per i conduttori che hanno partecipato a quattro, cinque o sei gare : le due peggiori medie;
- per i conduttori che hanno partecipato a sette o più gare, con un massimo di nove negli ultimi due anni, compreso quello corrente: le tre peggiori medie.

I conduttori che non hanno partecipato ad alcuna gara titolata negli ultimi due anni (compreso l'anno in corso) saranno depennati dall'elenco; solo per i conduttori top driver e driver A che ne facessero specifica richiesta, la CSAI potrà stabilire il loro rientro con l'inserimento nell'ultima posizione del livello di ultima classificazione.

La CSAI si riserva di reinserire d'ufficio anche conduttori top driver A che non ne facessero specifica richiesta.

La classifica Top Driver è aggiornata nel corso dell'anno in occasione di ogni prova di Campionato Italiano. I conduttori Top Driver saranno suddivisi nei seguenti cinque livelli:

- 1° livello: Top Driver i conduttori con una media delle penalità da 00,00 a 05,00 centesimi;
- 2° livello: Driver A i conduttori con una media delle penalità da 05,01 a 10,00 centesimi;
- 3° livello: Driver B i conduttori con una media delle penalità da 10,01 a 20,00 centesimi;
- 4° livello: Driver C i conduttori con una media delle penalità da 20,01 a 40,00 centesimi;
- 5° livello: Driver D i conduttori 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 conduttori 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 conduttori 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 conduttori prioritari del 2°, 3° e 4° livello. Tali classifiche speciali, che non danno luogo ad assegnazione del punteggio per il Campionato e le Coppe, sono redatte utilizzando che per ogni conduttore 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 conduttori che avranno maggiormente migliorato la propria prestazione rispetto alla personale media di errore (media delle penalità).

ART. 4 - VETTURE

4.1 - Vetture ammesse, periodi di classificazione e raggruppamenti

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 supplementare) delle seguenti tipologie:

- “vetture di produzione” (tipologia 1A - 2A 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 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 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, CT 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 F.I.A. od utilizzate, nei loro Periodi, nelle gare di velocità e nei rallies), e le Monoposto di qualsiasi Periodo:

Le vetture devono appartenere inoltre, ai seguenti periodi di classificazione(vedi anche N.S. 14):

A	costruite dalle	origini al 1904;
B	costruite dal	1905 al 1918;
C	costruite dal	1919 al 1930;
D	costruite dal	1931 al 1946;
E	costruite dal	1947 al 1961;
F	costruite dal	1962 al 1965;
G	costruite dal	1966 al 1971;
H	costruite dal	1972 al 1976;
I	costruite dal	1977 al 1981;

Le vetture ammesse sono così suddivise:

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

4.2 - Requisiti di ammissione

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

- fiche ACI-CSAI Regolarità Auto Storiche;
- HTP FIA (Historic Technical Passport FIA);
- HTP CSAI (Historic Technical Passport CSAI);
- Certificato di omologazione o d'identità ASI;
- Certificato d'iscrizione al Registro Storico Nazionale AAVS;

limitatamente alle gare internazionali iscritte nel calendario della FIA:

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

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. Parimenti, possono non essere ammesse le vetture che non desero sufficienti garanzie di idoneità e sicurezza.

Le vetture con targa "prova" non sono ammesse.

4.3 - Fiche di identità C.S.A.I. regolarità auto storiche

Le attuali fiches CSAI Regolarità Auto Storiche devono essere sostituite con le nuove fiche ACI-CSAI Regolarità Auto Storiche con le scadenze indicate dalla CSAI. Le modalità di richiesta e rilascio delle nuove fiche sono pubblicate nel sito www.csai.aci.it (Fiches e Passaporti).

4.4 - Documenti vetture FIA (fiche, HTP), FIVA (carta di identità), ASI (certificato di omologazione o di identità), AAVS (certificato di iscrizione)

Il rilascio di questi documenti ricade sotto la competenza dei rispettivi organismi.

ART. 5 - ISCRIZIONI

Valgono le disposizioni previste dall'art.5.1.1, 5.1.2 e 5.1.3 della NS11 con la seguente aggiunta: nelle gare titolare i conduttori top driver indicati nei moduli di iscrizione non possono sostituirsi ad altri.

ART. 6 - PERCORSI - DURATA - LUNGHEZZA - MEDIE ORARIE - TABELLA DI MARCIA

6.1 - Percorso

Il percorso non deve essere chiuso al traffico, salvo specifiche deroghe autorizzate dalla CSAI 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 alla presente Norma Supplementare.

6.2 - Durata

Una gara può svolgersi su di uno o più giorni.

6.3 - Lunghezza

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

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

6.4 - 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.

A titolo sperimentale la CSAI può autorizzare, in talune gare, gli Organizzatori a stabilire nella medesima PC o PM, tempi o medie differenti sulla base delle diverse caratteristiche delle vetture; in tal caso le modalità di stesura degli ordini di partenza dovranno essere preventivamente richieste alla CSAI dagli Organizzatori.

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.

6.5 - Tabella di marcia

Gli Organizzatori devono predisporre una tabella di marcia, conforme ai modelli allegati in calce alla presente N.S. 23 senza inserire altre informazioni, da consegnare ad 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 di 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.

ART. 7 - PUBBLICITÀ

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'aper-

tura 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).

Uno dei due spazi adiacenti a ciascun numero di gara può essere riservato alla pubblicità dell'Organizzatore che i concorrenti non possono rifiutare.

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 dalla C.S.A.I.. In particolare sul parabrezza della vettura non devono comparire né scritte pubblicitarie, né i nomi dei componenti l'equipaggio.

ART. 8 - UFFICIALI DI GARA E COMMISSARI SPORTIVI

Nelle gare titolate, l'Organizzatore deve designare gli Ufficiali di gara secondo le disposizioni della N.S.4 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. 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. 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 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;
- all'arrivo;

Il Collegio dei Commissari Sportivi, di cui uno con funzioni di Presidente, è nominato dal Presidente della CSAI su indicazione del Gruppo Commissari Sportivi. Nella composizione del Collegio, i Commissari Regionali saranno designati, di preferenza, tra quelli con l'abilitazione per le gare di Regolarità.

L'Organizzatore deve designare inoltre Commissari di Percorso in numero adeguato alle esigenze della manifestazione. Tutti gli Ufficiali di Gara devono essere titolari di specifica licenza di Ufficiale di Gara.

Nelle gare non titolate non vige l'obbligo del Collegio dei Commissari Sportivi, ma potrà essere nominato, in sostituzione, un Giudice Unico d'intesa con il Fiduciario del Gruppo Commissari Sportivi. In queste gare non vige l'obbligo della designazione dell'Addetto ai Rapporti con i concorrenti.

Gli Organizzatori sono autorizzati ad avvalersi, ove necessario e in sostituzione o ad 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 regolaristico.

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 rapporto, anche se negativo, dei fatti accaduti.

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

ART. 9 - TASSE DI ISCRIZIONE - MODALITÀ DI SVOLGIMENTO – DISPOSIZIONI DIVERSE

9.1 - Tasse di iscrizione

Le tasse di iscrizioni alle gare devono essere previste come indicato alla NS2.

La tassa di iscrizione è comprensiva della quota di assicurazione RCT prevista dalla legge 24 dicembre 1969, n. 990. Eventuali forfait proposti dall'Organizzatore, comprensivi di vitto, alloggio o altro, sono facoltativi e non devono far parte delle condizioni di ammissione alla gara previste dal regolamento particolare di gara ad eccezione delle Gare classificate ed indicate di anno in anno dalla CSAI come Grandi Eventi.

9.2 - Modalità di svolgimento

9.2.1 - Controllo vetture e documenti

I concorrenti/conducenti 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 conducente iscritto e dell'eventuale navigatore;
- controllo delle patenti di guida (conducenti) e delle licenze;
- controllo delle certificazioni mediche;
- identificazione della vettura iscritta mediante i documenti elencati nel precedente art. 4.2;
- controllo della corrispondenza della vettura alla propria fiche ACI-CSAI 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 conducenti rimangono perciò gli unici responsabili.

9.2.2 - Partenze

Per gli ordini di partenza si rinvia al precedente art. 3.2.

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 conducente, 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 15". Superato tale ritardo, il conducente non può più partire e deve essere considerato ritirato.

9.2.3 - Apripista

È 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 CSAI in corso di validità.

9.2.4 - Riordinamenti

Sono facoltativi.

9.2.5 - 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 contenute nella N.S. 11.

9.2.6 - 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 conducenti 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.

9.2.7 - 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 90 km di percorso. All'interno di settori di lunghezza superiore a 90 Km non potranno essere effettuate prove cronometrate, o prove di media, o prove di diversa tipologia.

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.

9.2.8 - 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.

Per le PC ubicate in aree attrezzate o in circuiti permanenti 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.

9.2.9- 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 deve sempre coincidere con una postazione di inizio o di fine PC. 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 3 rilevamenti.

Gli Organizzatori potranno scegliere, dandone preventiva informazione agli equipaggi, se comunicare o meno il numero dei rilevamenti previsti per ogni prova di media (comunque massimo 3).

Gli Organizzatori potranno scegliere, dandone preventiva informazione agli equipaggi, se 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.

9.2.10 - 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 della C.S.A.I. 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.

9.2.11 - Cronometraggio

a) Sincronizzazione

L'ora ufficiale di gara è quella della stazione di DCF77 di Francoforte (ora europea) indicata sull'orologio radiocontrollato posto alla partenza di ogni tappa.

Tutti gli apparecchi di rilevamento dell'organizzazione devono essere sincronizzati con un sincronizzatore acceso non prima di due 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 - 10 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.

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. 8.3.11a. 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, solo nel caso che un equipaggio facesse richiesta di verifica, la media delle penalizzazioni dallo stesso prese in tutti gli altri rilevamenti, escluse le penalizzazioni relative al rilevamento oggetto della contestazione. 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 la CSAI 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 l'80% delle vetture accusa 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 delle penalizzazioni dalla stessa prese in tutti gli altri rilevamenti, escluse le penalizzazioni relative al controllo oggetto della contestazione. 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 delle penalizzazioni dalla stessa prese in tutti gli altri rilevamenti, escluse le penalizzazioni relative al controllo oggetto della contestazione. 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 C.O. e alle P.C. devono contenere un riepilogo, stilato e firmato dai cronometristi preposti al C.O. o alla P.C., 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 P.C., P.M., P.D. e C.O. 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 3 rilevamenti.

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 negli articoli 131 e 132 RNS.

9.2.12 - 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 P.C. e nei C.O. 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 postazioni di cronometraggio deve essere opportunamente delimitata e protetta.

9.2.13 - 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) |
| | 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 (se previste)

- | | |
|--|------------------------------------|
| - per ogni minuto secondo di anticipo o di ritardo | 1 penalità (con un massimo di 300) |
|--|------------------------------------|

d) Controlli segreti di transito (se previsti)

- 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.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 controllo PC (fermo vettura) 100 penalità
 - per accesso non autorizzato dell'equipaggio in zona di controllo (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 10 minuti primi non ammissione
 - per aver fatto condurre la vettura da persona diversa dal conduttore esclusione
 - 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
 - per mancata osservanza delle disposizioni relative alla sincronizzazione dei cronometri (ved. precedente art. 8.2.11) esclusione
 - per comportamento non prudente di un conduttore o un navigatore (vedi art. 9.3.5) fino all'esclusione
 - per essersi sporti dalla vettura in movimento (vedi art. 9.3.5) 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.

9.2.14 - Classifiche

In base alla somma dei punti di penalizzazione totalizzati da ciascun equipaggio (ved. paragrafo precedente) devono essere compilate, una classifica generale, tante classifiche quanti sono i raggruppamenti previsti e le classifiche speciali top driver. La graduatoria deve seguire l'ordine crescente delle penalità.

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.

9.2.15 - Classifica Top Car

Al fine di stabilire le classifiche del Campionato Italiano, Trofei Nazionali e Coppa CSAI Scuderie Regolarità Auto Storiche, 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. 4.2.

(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).

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

9.2.16 - 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.

9.2.17 - Incartamento di chiusura

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

9.3 Disposizione diverse

9.3.1 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 (ved. anche il precedente art. 6).

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.

9.3.2 Mirini

È vietata ogni sporgenza della carrozzeria, non prevista dal Costruttore, che abbia lo scopo di tralasciare 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.

9.3.3 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 alla presente Norma Supplementare.

9.3.4 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.

9.3.5 comportamento dei conducenti e navigatori

I conducenti 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

9.3.6 Reclami e appelli

Per le modalità e i termini di presentazione dei reclami e degli appelli si rinvia alle disposizioni del R.N.S. e alla NS 2.

CAP. 2

REGOLARITÀ SPORT AUTO STORICHE**ART. 1 - DEFINIZIONI**

Sono di regolarità sport auto storiche le gara, riservate alle vetture storiche, ed in particolare a quelle in allestimento da corsa, i cui modelli hanno contribuito a creare la storia dei rallies. Con la regolarità sport auto storiche 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), costituisce il fattore determinante per la classifica. In particolare i tratti di percorso chiusi al traffico sono prevalentemente destinati alla effettuazione di prove di media.

Alle gare di Regolarità Sport si applicano le disposizioni relative alle gare di Regolarità Classica (vedi il precedente Cap. 1) con le seguenti eccezioni:

ART. 2 - ABBINAMENTO CON ALTRE TIPOLOGIE DI GARE

Le gare di regolarità sport auto storiche possono essere abbinata esclusivamente:

- ai rallies storici di ogni tipologia con l'esclusione di quelli che prevedono la tipologia "ALL STARS" (vedi cap. 5, art. 2)
- i rallies moderni con esclusione di quelli con validità per il Campionato Italiano Rally e per il Trofeo Rally

La CSAI si riserva di autorizzare, di volta in volta, abbinamenti con altre tipologie di gare.

Ogni abbinamento con altre gare dovrà essere indicato nei rispettivi R.P.G. In ogni caso una gara di regolarità Sport non può essere abbinata a una gara di regolarità classica o moderna.

ART. 3 - CONCORRENTI, CONDUTTORI E NAVIGATORI

Non sono ammessi navigatori minorenni.

3.1 Ordini di partenza

Nelle gare di regolarità sport auto storiche non devono essere applicate le norme relative ai conduttori prioritari (Top Driver) previste al Cap 1 art.3.2.

Gli ordini di partenza devono essere così stabiliti:

vetture appartenenti alla 8^a divisione, a seguire vetture appartenenti alla 7^a e così via sino alle vetture appartenenti alla 1^a divisione. Nell'ambito di ogni divisione l'ordine di partenza è stabilito sulla base delle prestazioni delle vetture con priorità alle più performanti. I conduttori che all'epoca hanno gareggiato con squadre ufficiali o che sono stati vincitori di titoli nazionali e/o internazionali possono prendere la partenza per primi.

ART. 4 - VETTURE**4.1 Vetture ammesse**

Alle gare di regolarità sport sono ammesse le vetture indicate nella TABELLA AMMISSIBILITÀ VETTURE ALLE GARE NAZIONALI DI REGOLARITÀ AUTO STORICHE (vedi allegato in calce alla presente norma supplementare) delle seguenti tipologie:

- vetture di produzione" (tipologia 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 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 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)
- “vetture da corsa” con modifiche e/o allestimenti di sicurezza previsti dalla N.S. 14 (tipologia 2D della tabella ammissibilità), ovvero che hanno eseguito “anche parzialmente” le modifiche tecniche e/o gli allestimenti di sicurezza previsti dalla N.S. 14

Le vetture devono appartenere alle stesse categorie e periodi di classificazione indicati all'art.4.1, Cap.1 della presente norma supplementare. Le vetture di produzione costruite nel 1982 e da corsa costruite dal 1982 al 1986 si considerano appartenenti al periodo J Nazionale. La CSAI potrà autorizzare la partecipazione alle gare di regolarità sport auto storiche, anche a vetture costruite prima del 1958 i cui modelli fossero ancora in produzione dopo il 31-12-1957

Le vetture ammesse sono così suddivise:

<u>DIVISIONE</u>	<u>VEETURE COSTRUITE</u>	<u>CILINDRATA</u>	<u>CARATTERISTICHE</u>
1°	dal 1958 al 1965 dal 1958 al 1965 dal 1966 al 1971	fino a 2000 fino a 1600 fino a 1300	produzione corsa produzione
2°	dal 1958 al 1965 dal 1958 al 1965 dal 1966 al 1971 dal 1966 al 1971	oltre 2000 da 1601 a 2000 da 1301 a 1600 fino a 1300	produzione corsa produzione corsa
3°	dal 1958 al 1965 dal 1966 al 1971 dal 1966 al 1971 dal 1972 al 1976	oltre 2000 da 1601 a 2000 da 1301 a 1600 fino a 1300	corsa produzione corsa produzione
4°	dal 1966 al 1971 dal 1966 al 1971 dal 1972 al 1976 dal 1972 al 1976	oltre 2000 da 1601 a 2000 da 1301 a 1600 fino a 1300	produzione corsa produzione corsa
5°	dal 1966 al 1971 dal 1972 al 1976 dal 1972 al 1976 dal 1977 al 1982	oltre 2000 da 1601 a 2000 da 1301 a 1600 fino a 1300	corsa produzione corsa produzione
6°	dal 1972 al 1976 dal 1972 al 1976 dal 1977 al 1982 dal 1977 al 1982 dal 1983 al 1986	oltre 2000 da 1601 a 2000 da 1301 a 1600 fino a 1300 fino a 1300	produzione corsa produzione corsa corsa
7°	dal 1972 al 1976 dal 1977 al 1982 dal 1977 al 1982 dal 1983 al 1986	oltre 2000 da 1601 a 2000 da 1301 a 1600 da 1301 a 1600	corsa produzione corsa corsa
8°	dal 1977 al 1982 dal 1977 al 1982 dal 1983 al 1986	oltre 2000 oltre 1600 oltre 1600	produzione corsa corsa

I Commissari Sportivi o il Giudice Unico potranno, a loro insindacabile giudizio, far gareggiare in una divisione diversa da quella prevista, talune vetture che per le loro caratteristiche tecniche sono più assimilabili a vetture di altre divisioni.

Per essere ammesse, le vetture devono essere munite dei documenti previsti all'art. 4.3, cap. 1, della presente Norma Supplementare.

4.2 Requisiti di ammissione

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

- fiche ACI-CSAI Regolarità Auto Storiche;
- HTP FIA (Historic Technical Passport FIA);
- HTP CSAI (Historic Technical Passport CSAI);

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. Parimenti, possono non essere ammesse le vetture che non desidero sufficienti garanzie di idoneità e sicurezza.

Le vetture con targa "prova" non sono ammesse.

ART. 5 - MEDIE ORARIE

Le medie necessarie al calcolo dei tempi di percorrenza delle prove cronometrate e le medie delle prove di media devono essere obbligatoriamente stabiliti dall'Organizzatore, indipendentemente dalle caratteristiche del percorso, nel rispetto dei seguenti limiti:

- massimo 35 Km/h per le vetture appartenenti alla 1^a e 2^a divisione
 - massimo 40 Km/h per le vetture appartenenti alla 3^a, 4^a e 5^a divisione
 - massimo 45 Km/h per le vetture appartenenti alla 6^a, 7^a e 8^a divisione
- con l'obbligo di determinare per tutte le prove le differenti fasce di tempi.

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

ART. 6 - PUBBLICITÀ

Gli spazi pubblicitari sopra e sotto i numeri di gara sono riservati alla pubblicità dell'Organizzatore.

I concorrenti possono apporre liberamente la pubblicità sulle loro vetture occupando una superficie massima complessiva di 5.000 cm² (cm 50x100) da ripartire anche in diversi adesivi la cui singola superficie è calcolata in funzione del rettangolo più piccolo che possa contenerlo completamente.

Sulle superfici vetrate non è consentito apporre pubblicità, né i nomi dei componenti l'equipaggio, né stemmi e/o marchi di club o scuderie, ad eccezione del parabrezza dove può essere posizionata una fascia parasole di dimensioni tali da non ostacolare la visuale, sulla quale possono essere apposti liberamente scritte, stemmi e/o marchi con esclusione dei nomi dei componenti l'equipaggio.

Sono ammesse le livree originali delle vetture e le loro repliche.

Le vetture con questa livrea possono apporre pubblicità aggiuntiva nel rispetto e con le limitazioni previste all'art.7. Cap. 1° della presente NS. In ogni caso la pubblicità non può essere sovrapposta alla livrea.

In ogni caso la pubblicità esposta deve:

- essere ammessa dalla legge italiana e dai regolamenti CSAI;
- non portare alcuna offesa;
- non essere contraria alla morale o al buon costume;
- non essere di natura politica o religiosa;
- non occupare spazi riservati alle targhe di gara e ai pannelli dei numeri di targa.

ART. 7 - UFFICIALI DI GARA

Nelle gare di regolarità sport auto storiche verrà sempre designato un Osservatore, con spese a carico dell'Organizzatore, che verifichi l'applicazione di tutte le norme indicate dalla CSAI.

Il buon esito del rapporto di osservazione sarà condizione necessaria per l'iscrizione della gara al calendario dell'anno successivo.

Nelle gare di regolarità sport non è possibile avvalersi degli Ausiliari di Percorso previsti al Cap.1 art.8.

ART. 8 - MODALITÀ DI SVOLGIMENTO - DISPOSIZIONI DIVERSE

8.1 Modalità di svolgimento

Nelle gare di Regolarità Sport Auto Storiche non è consentito lo svolgimento di prove con diversa tipologia. Lungo tutto il percorso delle prove di media è vietato l'arresto (fermo vettura), la sosta della vettura e l'apertura delle portiere. Tutti gli Ufficiali di Gara risultano essere giudici di fatto e devono segnalare al Direttore di Gara eventuali infrazioni di tale divieto.

È lasciata facoltà agli Organizzatori di applicare tale norma anche per le prove cronometrate specificando nel RPG.

8.1.1 Controlli orari

I controlli orari devono essere effettuati con l'annotazione dell'ora di transito e dell'ora d'inizio del settore successivo successivamente confermata o variata dal cronometrista addetto alla postazione del settore successivo (vedi tabella di marcia tipo B).

8.1.2 Prove cronometrate

I tratti di percorso ove si svolgono le prove cronometrate devono essere chiusi al traffico ed in essi devono essere previsti tutti gli allestimenti di sicurezza previsti dalla NS 11 appendice IV Art. 3 e 4.

Le prove cronometrate non possono avere una lunghezza inferiore a 100 metri e, se consecutive (concatenate), non possono essere superiori a gruppi di tre.

Le PC possono essere effettuate:

- sia con partenza rilevata (denominata PC), in tal caso sarà facoltà del conduttore scegliere liberamente l'ora di inizio comunque entro 5 secondi circa l'eventuale "via libera" del Commissario di percorso o del Cronometrista;

- sia con partenza teorica (denominata PCT), coincidente al CO, in tal caso l'ora di inizio della PCT deve essere quella annotata sulla tabella di marcia dal cronometrista addetto al CO che precede la PCT stessa e successivamente confermata o variata dal cronometrista addetto alla postazione di inizio settore e PCT.

In ogni caso il numero, la lunghezza e le caratteristiche delle prove cronometrate devono essere, concordate con la CSAI, preventivamente alla richiesta di approvazione del regolamento particolare di gara.

8.1.3 Prove di media

Ogni due prove cronometrate di lunghezza non superiore a 5 km. deve essere prevista almeno una prova di media da effettuarsi con le modalità indicate all'art. 9.2.9, Cap. 1 della presente norma supplementare.

In ogni prova cronometrata di lunghezza superiore a 5 km. deve essere prevista una prova di media.

Ogni postazione di rilevamento deve essere posizionata in un punto significativo della prova ovvero che tenga conto dell'andamento altimetrico e della tortuosità della strada.

8.1.4 Controlli segreti di media

In alternativa ad ogni prova di media l'Organizzatore può prevedere un controllo segreto di media, senza attribuzione di punti di penalità come previsto nelle prove di media, per verificare il comportamento dei conduttori. Ogni postazione di rilevamento deve essere posizionata in un punto significativo della prova, ovvero che tenga conto dell'andamento altimetrico e della tortuosità della strada.

8.1.5 Superamento media

Nelle prove di media e nei controlli segreti di media il superamento da parte di un conduttore di oltre il 10% della media indicata nella tabella DISTANZE E TEMPI è da considerare come "comportamento non prudente del conduttore" (ved. art. 9.2.13, Cap. 1 della presente norma supplementare) e deve essere segnalato dai cronometristi al Direttore di Gara.

Il Direttore di Gara trasmetterà questi tempi, unitamente alle proprie eventuali osservazioni, ai Commissari Sportivi o al Giudice Unico che adotteranno i provvedimenti disciplinari che riterranno opportuni, anche sulla base della gravità dell'infrazione e della sua eventuale ripetitività.

I provvedimenti disciplinari potranno essere presi anche a carico dei navigatori.

8.1.6 Rilevamento dei tempi

Oltre quanto previsto all'art.9.2.11 lett.b) Cap.1 NS23, nelle gare di regolarità sport auto storiche è sempre consentito l'utilizzo delle fotocellule in alternativa ai pressostati.

8.1.7 Classifiche

Le classifiche devono essere stabilite in base alla somma delle penalità conseguite da ciascun equipaggio. La graduatoria deve seguire l'ordine crescente delle penalità.

Devono essere previste almeno le seguenti classifiche:

- classifica finale generale;
- classifiche di divisione.

8.2 Disposizioni diverse

È obbligatorio l'uso del casco con omologazione FIA in corso di validità o con omologazione conforme al D.M. 18/03/86 e al regolamento ECE 022/02 022/03 e 022/04 (utilizzato per i motocicli) e l'uso cinture di sicurezza. L'uso dell'abbigliamento protettivo previsto dalla NS 8 art. 6.2, è vivamente raccomandato, come pure la presenza a bordo di un estintore brandeggiabile.

Le vetture possono utilizzare esclusivamente pneumatici stradali marchiati E o DOT., così come indicato alla NS14 per i pneumatici da rallies.

Le vetture spider e le vetture con hard top potranno partecipare alle gare di regolarità sport auto storiche solo se dotate di roll-bar conforme alle norme tecniche previste alla NS14.

Saranno anche ammessi i roll-bar montati di serie o fornibili a richiesta dalla casa costruttrice come accessori e forniture supplementari.

CAP. 3

REGOLARITÀ CHALLENGE AUTO STORICHE**ART. 1 - DEFINIZIONI**

Sono di Regolarità Challenge Auto Storiche le gare in circuito chiuso, nelle quali il rispetto dei tempi prestabiliti per percorrere, con velocità media sempre inferiore a 50 Km/h, i diversi giri del circuito, singolarmente o complessivamente costituisce il fattore determinante per la classifica.

Alle gare di Regolarità Challenge si applicano le disposizioni relative alle gare di Regolarità Sport (ved. il precedente Cap. 2) con le seguenti eccezioni:

ART. 2 - CIRCUITI (MINIMPIANTI, KARTODROMI, CIRCUITI ALLESTITI DI VOLTA IN VOLTA)**2.1 Caratteristiche:**

- lunghezza (misurata sulla mezzeria): minima mt. 500, massima mt. 1200;
- rettilinei: lunghezza massima mt. 100;
- larghezza: minima mt. 5, massima mt. 10;
- pendenza massima 7%;
- fondo stradale: interamente asfaltato o sterrato oppure in parte asfaltato e in parte sterrato;
- delimitazione: il percorso deve essere delimitato, all'interno e all'esterno, da una strascia continua bianca o gialla (vernice o polvere di gesso).

2.2 Capienza

Potrà essere ammesso contemporaneamente sul percorso un numero massimo di vetture così calcolato: una vettura per ogni 200 metri di percorso, più una (arrotondamento per difetto), con un massimo di sei vetture.

2.3 Approvazione

Tutti i percorsi devono essere preventivamente approvati dalla CSAI. La richiesta di approvazione deve pervenire alla CSAI almeno 30 giorni prima della data di effettuazione della gara. La richiesta deve essere accompagnata da tre copie della planimetria quotata (scala almeno 1:500) e da una documentazione fotografica e una relazione tecnica che illustri gli allestimenti del percorso, le misure di sicurezza per i concorrenti. In caso di presenza di pubblico, questa dovrà essere autorizzata dai competenti organi amministrativi.

La CSAI designerà un proprio incaricato, con spese a carico dell'Organizzatore, che provvederà, limitatamente alle condizioni tecnico sportive, all'esame della documentazione, alla verifica del percorso, allestito ed alla sua approvazione.

2.4 Altre disposizioni

In ogni gara devono essere previsti un servizio sanitario (almeno un medico e una ambulanza) e un servizio antincendio costituito da estintori lungo il percorso e nelle aree con presenza di vetture concorrenti.

ART. 3 - VETTURE

Sono ammesse tutte le vetture previste all'Art.4.1 Cap. II della presente Norma Supplementare. Il Giudice Unico potrà, a suo insindacabile giudizio, far gareggiare in una divisione diversa da quella prevista, talune vetture che per le loro caratteristiche tecniche sono più assimilabili a vetture di altre divisioni.

La CSAI potrà autorizzare la partecipazione alle gare di regolarità challenge auto storiche, anche a vetture costruite prima del 1958 i cui modelli fossero ancora in produzione dopo il 31-12-1957.

Oltre le divisioni previste all'art.4.1 Cap. II della N.S. 23 potrà essere costituita una "Divisione Speciale" nella quale le vetture verranno ammesse senza distinzione alcuna di cilindrata e anno di fabbricazione. I concorrenti che, al momento delle verifiche, sceglieranno di gareggiare in questa divisione potranno stabilire liberamente i propri tempi di percorrenza di ogni batteria e finale; per ogni batteria e finale i tempi prescelti di ogni giro dovranno essere gli stessi e dovranno comunque essere compresi tra il tempo minimo e massimo comunicati dall'organizzatore.

Il tempo minimo stabilito dall'organizzatore non potrà mai superare la media oraria di 50 Km/h.

I concorrenti dovranno comunicare all'organizzatore i tempi prescelti per la prima batteria entro 10 minuti dal termine delle ricognizioni regolamentate; i tempi delle successive batterie e finale, qualora modificati, dovranno essere comunicati dai concorrenti entro 10 minuti dal termine di ogni batteria.

I tempi potranno essere modificati solo in diminuzione, ma comunque sempre entro i limiti previsti dall'organizzatore.

Per essere ammesse, le vetture devono essere munite dei documenti previsti all'art. 4.3, cap. 1, della presente Norma Supplementare.

ART. 4 - MODALITÀ DI SVOLGIMENTO – DISPOSIZIONI DIVERSE**4.1 Modalità di svolgimento**

4.1.1 Ricognizioni: per essere ammesso alla gara ogni equipaggio deve effettuare almeno due giri di ricognizione del percorso secondo i turni stabiliti dalla Direzione di gara.

4.1.2 Qualificazioni

Per ogni divisione, ciascun equipaggio deve effettuare più turni di qualificazione di almeno due giri ciascuno. I turni e il numero dei giri sono stabiliti dalla Direzione di Gara. La somma delle penalità conseguite nell'ambito di ciascun turno determinerà la classifica del turno. Al termine dei turni, sarà stabilita una classifica di divisione sommando le penalità di tutti i turni, con lo scarto del peggiore.

4.1.3 Finali

Devono essere svolte tante finali quante sono le divisioni partecipanti.

Saranno ammessi alle finali i migliori concorrenti delle classifiche di divisione (ved. precedente lettera c) fino alla concorrenza della capienza del percorso.

Per ogni divisione, ciascun equipaggio deve effettuare una finale di almeno tre giri. La classifica delle finali sarà la classifica della gara.

4.1.4 Altre disposizioni

Ogni singolo giro del percorso o ogni insieme di giri di gara costituisce una prova cronometrata con rilevamento dal 1/100 di secondo a mezzo di pressostato con apparecchiatura scrivente.

L'Organizzatore può prevedere tempi di percorrenza differenziati per ogni divisione, per ogni turno di qualificazione e per ogni finale, purché sempre inferiori al limite di 50 km/h.

Le partenze devono essere date singolarmente, con intervalli stabiliti dal Direttore di Gara. Le vetture devono essere schierate, a motore acceso, a circa 5 metri dalla linea di partenza. La partenza non deve essere data agli equipaggi che non siano in grado di partire dopo un minuto primo dalla loro chiamata.

Sono ammesse anche le partenze simultanee da due traguardi diversi ed equidistanti.

Ogni turno di qualificazione e ogni finale deve avere termine, per ciascuna vettura, quando questa taglierà il traguardo di arrivo dopo avere compiuto i giri previsti. Il segnale di arrivo è dato dal Direttore di Gara mediante l'esposizione della bandiera a scacchi.

Durante la gara, ove necessario, le segnalazioni devono essere date con le bandiere e le procedure previste dall'Al. H al Codice Internazionale.

I concorrenti devono rispettare tutte le disposizioni impartite dal Direttore di Gara e tenere una condotta di gara corretta e prudente. In particolare non devono fermare la vettura sul percorso di gara, non devono entrare in pista mentre si sta disputando una gara che vede impegnati altri concorrenti, non devono intralciare le prestazioni degli altri concorrenti.

4.1.5 Penalizzazioni**a) Prove cronometrate**

- per ogni 1/100 di secondo di anticipo o di ritardo rispetto al tempo imposto 1 penalità

b) Altre penalizzazioni

- per ogni cono o birillo abbattuto	2 penalità
- per rifiuto di partire nell'orario e nell'ordine stabilito	100 penalità
- per sosta non autorizzata sul percorso di gara	100 penalità
- per manovre ostruzionistiche verso altri concorrenti	fino all'esclusione
- per ingresso in pista durante la gara di altri concorrenti	100 penalità
- per comportamenti antisportivi	fino all'esclusione
- per presentazione alla partenza con ritardo superiore a un minuto primo	esclusione
- per aver fatto condurre la vettura a persona diversa dal conduttore	esclusione
- per mancanza di un numero di gara	ammenda
- per mancanza di tutti i numeri di gara	esclusione

4.2 Disposizioni diverse

È obbligatorio l'uso del casco almeno con omologazione conforme al D.M. 18/03/86 e al regolamento ECE 022/02 o 022/03 e 022/04 (utilizzato dai motocicli) e delle cinture di sicurezza, salvo il caso delle vetture non dotate di cinture all'origine.

L'uso dell'abbigliamento protettivo previsto dalla NS 8 art. 6.2, è vivamente raccomandato come pure la presenza a bordo di un estintore brandeggiabile.

Le vetture possono utilizzare esclusivamente pneumatici stradali marchiati E o DOT., così come indicato alla NS14 per i pneumatici da rallies.

Le vetture spider e le vetture con hard top potranno partecipare alle gare di regolarità sport auto storiche solo se dotate di roll-bar conforme alle norme tecniche previste alla NS14.

Saranno anche ammessi i roll-bar montati di serie o fornibili a richiesta dalla casa costruttrice come accessori e forniture Supplementari.

CAP. 4

REGOLARITÀ TURISTICA AUTOSTORICHE**ART. 1 - DEFINIZIONI**

Sono di Regolarità Turistica Auto storiche le gare riservate a vetture storiche aventi le stesse caratteristiche delle gare di regolarità classica (ved. Cap. 1) ma con prerogative turistiche e/o culturali predominanti rispetto al fattore agonistico.

Alle gare di regolarità turistica auto storiche si applicano le disposizioni relative alle gare di regolarità classifica (ved. precedente Cap. 1), con le seguenti eccezioni:

ART. 2 - CALENDARIO**2.1 Iscrizioni a calendario - Organizzatori**

L'iscrizione a Calendario sportivo nazionale avviene secondo le modalità previste nella N.S.7, ma in subordine alle gare di regolarità classica, sport e challenge che avranno priorità nella scelta di data per il primo anno di iscrizione a calendario.

2.2 Abbinamenti con altre tipologie di gare

Le gare di di Regolarità Turistica non potranno essere organizzate contestualmente a gare di di altre specialità che non siano di Regolarità Classica o Moderna con le modalità previste all'Art.2.3 Cap. 1.

ART. 3 - CONDUTTORI - CONDUTTORI PRIORITARI (TOP DRIVER)

Almeno un componente dell'equipaggio dovrà essere in possesso dei documenti previsti all'art.3.1, Cap. 1 della presente norma supplementare o di tessera associativa all'Automobile Club d'Italia in corso di validità o di tessere Club.

I conduttori classificati al 1° livello (Top Driver) dell'elenco aggiornato dei conduttori prioritari possono partecipare alle gare di Regolarità Turistica Auto storiche solamente senza prendere parte alla componente agonistica delle gare e quindi non verranno classificati.

La partecipazione agonistica dei conduttori "Top Driver" deve essere consentita soltanto dopo che siano trascorsi almeno 4 anni dalla loro uscita dall'elenco "Top Driver".

ART. 4 - VETTURE

Le vetture potranno non essere munite dei documenti previsti dall'art. 4.2 del precedente Cap.1.

Sono ammesse le vetture indicate nella TABELLA AMMISSIBILITÀ VETTURE DELLE GARE NAZIONALI DI REGOLARITÀ AUTO STORICHE (vedi allegato in calce alla presente Norma Supplementare) di tutte le tipologie. Le vetture potranno non essere munite dei documenti previsti dall'art.2 del precedente Cap.1.

ART. 5 - MEDIE ORARIE

Per ogni settore e per ogni prova i tempi di percorrenza devono essere calcolati sulla base della media massima di 35 Km/h.

ART. 6 - MODALITÀ DI SVOLGIMENTO

Le gare di regolarità turistica si possono svolgere esclusivamente su strade aperte al traffico.

Nella stessa giornata:

- può essere previsto un solo settore con due CO posizionati alla partenza e all'arrivo;
- non possono essere organizzate più di dieci Prove Cronometrate, una prova di Media e una Prova di Diversa Tipologia tutte effettuate nell'ambito di un solo tratto di percorso di lunghezza non superiore a 20 km;
- possono essere previsti cinque Controlli a Timbro e più rilevamenti orari segreti aventi lo scopo di controllare il rispetto dei limiti di velocità previsti dal Codice della Strada.
- la CSAI può di volta in volta autorizzare modalità di svolgimento con un numero maggiore di prove, (comunque max 20) nelle gare con percorrenza Superiore a 150 km..

MANIFESTAZIONI NON AGONISTICHE AUTO STORICHE

Art. 1 - RADUNI AUTO STORICHE

Sono definiti "Raduni Auto Storiche" quelle manifestazioni che hanno scopi esclusivamente turistici o culturali, con esclusione quindi di qualsiasi componente agonistica. In queste manifestazioni i partecipanti percorrono liberamente un percorso comune o si riuniscono in una località prefissata partendo da luoghi differenti, sempre senza vincoli di tempo e senza classifiche correlate al tempo, media e velocità.

Gli Organizzatori devono essere in possesso dei documenti previsti dall'art. 2.1 del precedente Cap.1 oppure del certificato di organizzazione da richiedere secondo le disposizioni della NS 3.

Almeno un componente dell'equipaggio deve essere in possesso dei documenti previsti all'art. 3.1, Cap. 1 della presente norma supplementare o di una tessera associativa all'Automobile Club d'Italia in corso di validità. Il/1 conduttore/i deve/devono essere in possesso di un certificato medico di stato di buona salute in corso di validità.

Le vetture ammesse sono quelle appartenenti a tutte le categoria della "Tabella di ammissibilità delle vetture alle gare nazionali di regolarità auto storiche" pubblicata in calce alla presente Norma Supplementare.

Le vetture potranno non essere munite dei documenti previsti all'Art. 4.2 del precedente Cap.1

Art. 2 - PARTECIPAZIONI NON AGONISTICHE AI RALLY STORICI: CATEGORIA ALL STARS

È istituita una categoria di partecipanti ai rallies storici nazionali denominata "All Stars".

Le gare, saranno scelte dalla CSAI tra quelle della tipologia "rally storici nazionali"; la CSAI si riserva di autorizzare la partecipazione della categoria "All Stars" anche in altre tipologie di rally non storici.

I conduttori e navigatori partecipanti alla categoria "All Stars" devono essere titolari almeno della licenza di regolarità e partecipano senza rilevamento di tempi e senza classifica. I conduttori devono indossare casco e abbigliamento di sicurezza omologati FIA così come previsto per i rally storici.

Sono ammesse le seguenti vetture:

- le vetture Turismo e Gran Turismo in allestimento da corsa, costruite dal 1958 al 1986 appartenenti alle categoria 2B, 2C, 3B e 3C della "Tabella di ammissibilità delle vetture alle gare nazionali di regolarità auto storiche" pubblicata in calce alla presente Norma Supplementare.

Alle vetture sono richiesti, in alternativa, i seguenti documenti di partecipazione: nuova fiche di regolarità, HTP CSAI, HTP FIA.

Le prescrizioni di sicurezza delle vetture sono quelle previste dalla NS 14.

La categoria "All Stars" deve partire subito dopo l'ultimo concorrente del rally storico, con un intervallo di tempo sufficiente a garantire e mantenere il distanziamento stabilito a giudizio del Direttore di Gara. E' lasciata facoltà prevedere una vettura apripista da interporre tra il rally storico e la categoria "All Stars".

I partecipanti alla categoria "All Stars" dovranno scrupolosamente attenersi a tutte le normative comportamentali e di svolgimento previsti per i rally storici.

La tassa di iscrizione è la medesima di quella del rally storico.

E' fatto obbligo agli Organizzatori dare copertura assicurativa analoga a quella del rally storico anche per i partecipanti alla categoria "All Stars".

**TABELLA AMMISSIBILITÀ VETTURE ALLE GARE NAZIONALI
DI REGOLARITÀ AUTO STORICHE**

TIPOLOGIA VETTURE	ANNO COSTRUZIONE	AMMISSIBILITÀ ALLE GARE			
		REGOLARITÀ CLASSICA	REGOLARITÀ SPORT(1)	REGOLARITÀ CHALLENGE(1)	REGOLARITÀ TURISTICA
1 A Di produzione					
1 B Da corsa con storia sportiva documentata	dalle origini al 1957	X			X
1 C Da corsa senza storia sportiva ma con valore di testimonianza storica o sportiva					
2 A Di produzione					
2 B Da corsa con storia sportiva o documentata	dal 1958 al 1981	X	X	X	X
2 C Da corsa senza storia sportiva ma con valore di testimonianza storica o sportiva					
2 D Da corsa con modifiche e/o allestimenti di sicurezza previsti dalla NS 14	dal 1958 al 1981		X	X	X
3 A Di produzione	1982		X	X	X
3 B Da corsa con storia sportiva documentata					
3 C Da corsa senza storia sportiva ma con valore di testimonianza storica o sportiva	dal 1982 al 1986		X	X	X
4 Tutte le tipologie senza documenti sportivi	dalle origini al 1982				X
LE VETTURE SPIDER E LE VETTURE CON HARD TOP, POTRANNO PARTECIPARE ALLE GARE DI REGOLARITÀ SPORT AUTOSTORICHE E ALLE GARE DI REGOLARITÀ CHALLENGE AUTOSTORICHE SOLO SE DOTATE DI ROLL-BAR CONFORME ALLE NORME TECNICHE PREVISTE DALLA NS14 MONTATI DI SERIE O FORNIBILI A RICHIESTA DALLA CASA COSTRUTTRICE COME ACCESSORI O ROLL-BAR E FORNITURE SUPPLEMENTARI					
LA CSAI POTRÀ AUTORIZZARE LA PARTECIPAZIONE ALLE GARE DI REGOLARITÀ SPORT E DI REGOLARITÀ CHALLENGE AUTO STORICHE, ANCHE A VETTURE COSTRUITE PRIMA DEL 1958 I CUI MODELLI FOSSERO ANCORA IN PRODUZIONE DOPO IL 31-12-1957.					

ALL. N. 2 ALLA N.S. 23

Le tre pagine che seguono sono derivate a titolo di esempio dal radar del "Circuito di Cremona" 1996

SIMBOLOGIA

	Indicazione da seguire		Cancello
	Indicazione da non seguire		Stop - Dare la precedenza
	Località indicata		Attenzione - Molta attenzione
	Località non indicata		Ponte o Sovrappasso
	Controllo orario / Prove Cronometrate		Tunnel o Sottopasso
	In Alternativa Prove Cronometrate		Casa o Fabbricato
			Chiesa - Cappelletta
	Fine Zona di Controllo		Monumento - Stele - Busto
	Incrocio concorrenti		Zona alberata o piante
	Controllo timbro		Passaggio a livello
	Limite di velocità		Semaforo
	Divieto di Transito		Centrale elettrica - Cabina
	Strada Sterrata		Distributore
	Riferimento		Cimitero
			Azzeramento contachilometri
<p>N.B. - Altri eventuali simboli sono di normali segnalazioni usate sulle strade italiane - In mancanza di indicazioni, proseguire dritto</p>			

ROAD-BOOK (RADAR)

(Esempio tratto dalla manifestazione "Circuito di Cremona")

MODALITÀ DI STESURA

- Il senso di lettura, è dall'alto verso il basso.
- La rilegatura deve essere fatta a mezzo di una spirale plastica o metallica che consenta un'apertura a 360 e che resista a numerose manipolazioni.
- All'inizio del Road Book deve figurare una pagina contenente la simbologia utilizzata.
- Deve essere indicato un segno di riferimento per verificare il contachilometri.
- In apertura o in calce ad ogni pagina, indicare il numero del settore (ogni settore è compreso tra due controlli orari), il tempo imposto, il chilometraggio, la media oraria.
- Ogni pagina deve essere numerata con numerazione progressiva per uno stesso fascicolo.
- Ogni informazione (cinque per pagina) deve essere numerata e separata dalla successiva con un tratto orizzontale. (La numerazione ripartirà da 1 ad ogni controllo orario).
- Le informazioni ravvicinate (distanza inferiore a 200 mt.) non devono portare tratto di separazione.
- Ogni indicazione che non potrà essere visualizzata sulla strada, deve essere indicata tra parentesi.
- Per ogni controllo orario, partenza ed arrivo delle PC e controllo a timbro, riprodurre i simboli standard ed indicare con precisione la localizzazione di questi controlli.
- I segnali riprodotti devono essere indicati sul disegno della strada.
- Tutti i cartelli segnaletici indicanti cambio di direzione esistenti sulla strada devono essere incorniciati con la freccia di direzione situata nella direzione reale.
- I cartelli segnaletici riprodotti che non corrispondano alla strada da seguire, ma che servono unicamente da punti di riferimento, devono essere barrati.
- Indicare con precisione la localizzazione dei diversi controlli.
- Ogni settore deve iniziare su una nuova pagina.
- Ogni informazione relativa alle PC deve spiccare sul retro del testo (evidenziate per esempio da una cornice o mediante l'utilizzazione di un colore contrastante).
- Su ogni disegno il punto di origine del disegno deve essere sempre situato in basso.
- Segnalare i punti di percorso che richiedono particolare attenzione con 1, 2 o 3 punti esclamativi.
- Ogni pagina deve essere sufficientemente libera (spaziosa) in modo che i concorrenti possano inserirvi le loro osservazioni.
- Le indicazioni devono essere leggibili, tenendo conto che dovrà esserne possibile la lettura di notte su una vettura in movimento.
- I cambiamenti di fondo stradale (da asfalto a terra, da terra ad asfalto) dovranno essere segnalati con un doppio tratto della linea verticale centrale.

(Esempio tratto dalla manifestazione "Circuito di Cremona")

SETTORE	C.O.		DIREZIONE	INFORMAZIONI	Distanze totali regressive
	Totali	Parziali			
5	6 BETTOLA			 	44,830
	7 LOCALITA' DOPPI				
0,000	0,000	01		 	44,800
0,030	0,030	02			
3,930	3,900	03		 	
8,560	4,630	04			
9,610	1,050	05			

SETTORE 5	C.O. 6 BETTOLA		Km. 44,830	Distanze totali regressive
	C.O. 7 LOCALITA' DOPPI		Tempo 1h 18'	
DISTANZE		DIREZIONE	INFORMAZIONI	
Totali	Parziali			
24,330	14,720			20,500
24,600	0,270			20,230
24,870	0,270			19,960
42,600	17,730			2,230
44,830	2,230			0,000

**TABELLA DI MARCIA DA UTILIZZARSI NELLE MANIFESTAZIONI CHE PREVEDONO CO
TIPO A**

MANIFESTAZIONE		VEETTURA	
TAPPA: data: da: a:		N.	
Conduuttore: Navigatore:			
Vettura marca: Tipo:			
SETTORE 1 km:			
dal CO 1:	h. min. sec.	h. min. sec.	h. min. sec.
PC: (5)	□ □ □	□ □ □	□ □ □
al CO 2:	ORA INIZIO (1)	TEMPO SETTORE (2)	ORA TRANSITO (3)
SETTORE 2 km:			
dal CO 2:	h. min. sec.	h. min. sec.	h. min. sec.
PC: (5)	□ □ □	□ □ □	□ □ □
al CO 3:	ORA INIZIO (4)	TEMPO SETTORE	ORA TRANSITO
SETTORE 3 km:			
dal CO 3:	h. min. sec.	h. min. sec.	h. min. sec.
PC: (5)	□ □ □	□ □ □	□ □ □
al CO 4:	ORA INIZIO	TEMPO SETTORE	ORA TRANSITO
CT 1		CT 2	

- Note:** (1) - Ora di inizio del settore 1, annotata dal cronometrista addetto al CO 1.
(2) - Tempo di percorrenza del settore 1, predisposto dall'organizzatore.
(3) e (4) - Ora di transito al CO 2 annotata dal cronometrista addetto al CO 2. L'ora di transito al CO 2 coincide, di norma, con l'ora di inizio del settore 2.
(5) - Indicare sinteticamente le PC comprese nel settore.

ALL. N. 3 ALLA N.S. 23**TABELLA DI MARCIA DA UTILIZZARSI NELLE MANIFESTAZIONI CHE PREVEDONO CO TIPO B**

MANIFESTAZIONE		VETTURA		
TAPPA: data: da: a:		N.		
Conducente: Navigatore:				
Vettura marca: Tipo:				
SETTORE 1 km:				<i>A DISPOSIZIONE DEI CONCORRENTI</i>
dal CO 1:	h. min. sec.	h. min. sec.	h. min. sec.	
PC: (6) al CO 2:	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> ORA INIZIO (1)	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> TEMPO SETTORE (2)	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> ORA TRANSITO (3)	
SETTORE 2 km:				
dal CO 2:	h. min. sec.	h. min. sec.	h. min. sec.	
PC: (6) al CO 3:	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> ORA INIZIO TEORICO (4)	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> ORA INIZIO (5)	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> TEMPO SETTORE	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> ORA TRANSITO
SETTORE 3 km:				
dal CO 3:	h. min. sec.	h. min. sec.	h. min. sec.	
PC: (6) al CO 4:	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> ORA INIZIO TEORICO	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> ORA INIZIO	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> TEMPO SETTORE	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> ORA TRANSITO
CT 1		CT 2		

- Note:** (1) - Ora di inizio del settore 1, annotata dal cronometrista addetto al CO 1.
(2) - Tempo di percorrenza del settore 1, predisposto dall'organizzatore.
(3) e (4) - Ora di transito al CO 2 e ora di inizio teorico del settore 2, annotata dal cronometrista addetto al CO 2.
(5) - Ora di inizio del settore 2, confermata o variata dal cronometrista di inizio settore 2.
(6) - Indicare sinteticamente le PC comprese nel settore.

ALL. N. 4 ALLA N.S. 23

CARTELLI DI SEGNALAZIONE

	INIZIO ZONA RILEVAMENTO CARTELLI CON FONDO GIALLO	RILEVAMENTO CARTELLI CON FONDO ROSSO	FINE ZONA RILEVAMENTO CARTELLI CON FONDO BEIGE	INIZIO ZONA RILEVAMENTO CARTELLI CON FONDO GIALLO	RILEVAMENTO CARTELLI CON FONDO ROSSO	FINE ZONA RILEVAMENTO CARTELLI CON FONDO BEIGE	INIZIO ZONA RILEVAMENTO CARTELLI CON FONDO GIALLO	RILEVAMENTO CARTELLI CON FONDO ROSSO	FINE ZONA RILEVAMENTO CARTELLI CON FONDO BEIGE
PC SINGOLE E CONCATENATE LUNGHEZZA SUPERIORE A 300 MT.									
PC SINGOLE E CONCATENATE LUNGHEZZA INFERIORE A 300 MT.									
PC SINGOLE LUNGHEZZA SUPERIORE A 300 MT.									
IN ALTERNATIVA PC SINGOLE LUNGHEZZA INFERIORE A 300 MT.									
PC CONCATENATE LUNGHEZZA SUPERIORE A 300 MT.									
IN ALTERNATIVA PC CONCATENATE LUNGHEZZA INFERIORE A 300 MT.									
CT									
CO									

NELLE PROVE CRONOMETRATE:

- TRA IL CARTELLO GIALLO DI INIZIO ED IL CARTELLO BEIGE DI FINE ZONA RILEVAMENTO È VIETATO L'ARRESTO (FERMO VETTURA) E LA SOSTA DELL'AUTOVETTURA

NELLE PROVE CRONOMETRATE E NEI CONTROLLI ORARI:

- IL TRATTO DI PERCORSO COMPRESO TRA IL CARTELLO GIALLO DI INIZIO ED IL CARTELLO BEIGE DI FINE ZONA RILEVAMENTO, PUÒ ESSERE PERCORSO DA CONDUTTORI E DAI NAVIGATORI SOLAMENTE A BORDO DELLA PROPRIA AUTOVETTURA