



RDS CAMPIONATO ITALIANO VELOCITA' FUORISTRADA REGOLAMENTO DI SETTORE (RDS) 2022

INDICE

1. TITOLI IN PALIO
2. CALENDARIO DELLE MANIFESTAZIONI – DISTANZE TEMPORALI DELLE GARE
3. TASSE ACI DI ORGANIZZAZIONE PER LE GARE DI CAMPIONATO ITALIANO
4. UFFICIALI DI GARA
5. ORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO MEDICO NEL CORSO DELLE GARE
6. SVOLGIMENTO DELLA MANIFESTAZIONE
7. VETTURE AMMESSE – CLASSI, GRUPPI E NUMERAZIONI
8. CONCORRENTI, CONDUTTORI E NAVIGATORI AMMESSI
9. PUBBLICITA', NOMI CONCORRENTI
10. TASSE DI ISCRIZIONE ALLE GARE, NUMERI DI GARA
11. CLASSIFICA DI GARA
12. CLASSIFICA FINALE E AGGIUDICAZIONE DEI TITOLI
13. TROFEI NAZIONALI 14. RECLAMI E APPELLI

PREMESSA

Gli Eventi con denominazione Campionato Italiano Velocità Fuoristrada, acronimo CIVF, sono Competizioni che si svolgono in circuito chiuso o su terreno aperto chiuso al traffico con caratteristiche da fuoristrada

Art. 1 - TITOLI IN PALIO

Sarà assegnato un Titolo di Campione Italiano Assoluto e uno per ogni Gruppo assegnato al Pilota con punteggio più alto.

I punteggi tra i Gruppi non sono cumulabili, tuttavia un Pilota può cambiare classe all'interno dello stesso Gruppo e i punti saranno sommati al fine dell'aggiudicazione del Titolo di Gruppo.

Perché sia valido il Titolo di Gruppo il Pilota con il Punteggio maggiore dovrà essere Verificato almeno al 50% più una gara sul totale delle prove di Campionato valide.

L'organizzazione delle gare è affidata ai singoli organizzatori in rispetto della normativa del presente Regolamento.

I titoli in palio sono :

- Campione Italiano Assoluto CIVF
- Campione Italiano Gruppo B (prototipi)
- Campione Italiano Gruppo TM (UTV)
- Campione Italiano Gruppo A (veicoli preparati)
- Campione Italiano Gruppo N (veicoli di serie)

Con il seguente prospetto :

TITOLO	TROFEO	COPPE ACI SPORT
CAMPIONE ITALIANO ASSOLUTO CIVF		
CAMPIONE ITALIANO GRUPPO B		B1 – B2 – B3 – B4
CAMPIONE ITALIANO GRUPPO TM		TM1 – TM2 – TM3
CAMPIONE ITALIANO GRUPPO A		A1 – A2 – A3 – A4
CAMPIONE ITALIANO GRUPPO N		N1 – N2 – N3 – N4
TROFEO FORMULA CLASSIC		C1 – C2 – C3 – C4 – C5
	TROFEO UNDER 23	
	TROFEO WOMEN IN MOTORSPORT	

Le gare, per ottenere la validità o conservarla, devono rispettare tutte le normative vigenti ed aver ottenuto una valutazione positiva precedente.

Nel caso non sia raggiunto il numero massimo di 8 gare valide possono essere prese in considerazione, per l'assegnazione della validità per il Campionato Italiano Velocità Fuoristrada, gare di prima iscrizione, a condizione che le stesse siano organizzate da Organizzatori di provata esperienza ed accettati da ACI.

Le competizioni titolate sono composte da un minimo di 3 e un massimo di 5 Prove Speciali.

Affinché il Campionato sia ritenuto valido, è necessario che siano effettuate e convalidate almeno 3 gare.

Art. 2 – CALENDARIO DELLE MANIFESTAZIONI – DISTANZE TEMPORALI DELLE GARE

Possono richiedere l'iscrizione a calendario di una gara di Campionato Italiano Velocità Fuoristrada gli Organizzatori in possesso di Licenza ACI di grado A,B ed F.

Viene stilato di Anno in Anno con un numero massimo di 8 gare, presentate da FIF alla Commissione Off Road CCR di competenza tra le gare di Velocità Fuoristrada iscritte a calendario e valutate in base ai rapporti informativi dell'anno precedente.

L'intervallo temporale minimo tra due gare valevoli per il Campionato Italiano è di 15 giorni.

Il calendario può subire modifiche nel corso dell'anno.

Gli aggiornamenti vengono pubblicati costantemente sul sito istituzionale www.acisport.it.

Art. 3 –TASSE ACI DI ORGANIZZAZIONE PER LE GARE DI CAMPIONATO ITALIANO

La tassa di organizzazione è fissata secondo quanto indicato nell'apposita appendice al RSN.

La tassa base per il 2022 è di euro 50.00 alla quale non si aggiunge alcuna integrazione per il Campionato Italiano.

Le tasse elencate devono essere versate esclusivamente mediante bonifico sul C/C bancario intestato ad ACI avente il seguente codice IBAN IT25 W010 0503 2110 0000 0200 036

Art. 4 – UFFICIALI DI GARA

Per ogni competizione ACI-SPORT nominerà gli Ufficiali di Gara :

- Un Commissario Sportivo Nazionale;
- Un Commissario Tecnico Nazionale.

L'Organizzatore provvederà a nominare :

- Un Direttore di Gara;
- Un Segretario di manifestazione.

Nelle gare di Campionato Italiano può essere utilizzato il Giudico Unico, che può essere anche un commissario Sportivo Regionale, così come per il Delegato Tecnico.

Resta fermo l'obbligo dell'Organizzatore di rispettare il numero minimo dei Verificatori Sportivi e Tecnici come previsto nell'Appendice numero 5 del RSN.

Per ogni manifestazione può essere prevista la presenza di un Addetto alle relazioni con i concorrenti. Questo ruolo deve essere ricoperto da un titolare di licenza di Commissario Sportivo o da un titolare di altre licenze Sportive, di comprovata esperienza sportiva e tecnica, con una buona conoscenza dei regolamenti. L'Addetto alle relazioni con i Concorrenti può assistere alle riunioni dei Commissari Sportivi, al fine di tenersi informato sulle eventuali decisioni prese.

L'Addetto alle relazioni con i concorrenti deve essere facilmente identificabile dai Concorrenti; a tal fine è consigliabile che :

- la sua fotografia sia affissa all'Albo di Gara con indicazione della sua qualifica e reperibilità;
- indossi un contrassegno o una pettorina molto visibile;
- sia presentato ai concorrenti nel corso del briefing ante gara.

La sua funzione è di fornire informazione ai concorrenti e svolgere un ruolo di mediazione per evitare insorgere di reclami se le motivazioni non li rendono indispensabili.

4.1 COMMISSARI DI PERCORSO

Deve essere previsto almeno un Commissario di Percorso alla partenza ed all'arrivo di ciascuna Prova Speciale e, gli altri, vanno opportunamente intervallati nei punti nevralgici del percorso.

Allo scopo di consentire la segnalazione e l'intervento adeguatamente rapidi in caso di incidente.

I Commissari di Percorso, presenti lungo il percorso della Prova Speciale, potranno essere dotati di radio.

4.2 GIUDICI DI FATTO

- Gli Organizzatori possono nominare dei Giudici di fatto, affiggendo l'elenco all'Albo di Gara per: Segnalazioni di falsa partenza;
- Infrazioni a precise prescrizioni del Regolamento Particolare di Gara.

Art. 5 – ORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO MEDICO NEL CORSO DELLE GARE

Fatto salvo quanto espresso nelle Norme Generali, si precisa che anche nelle gare di Campionato , è concesso agli Organizzatori di utilizzare, a loro discrezione, una sola ambulanza.

In tal caso, qualora l' Ambulanza, dovesse abbandonare il circuito per il soccorso di un ferito, la gara va fermata fino al ripristino del servizio Medico di Emergenza (AMBULANZA ED EQUIPAGGIO).

E' sufficiente la presenza del solo Medico Capo del Servizio Sanitario di gara, competente in manovre di rianimazione o operante nel servizio sanitario nazionale del 118.

Almeno un mezzo di soccorso per ogni Prova Speciale, deve essere previsto per lo sgombero della pista.

Art. 6 - SVOLGIMENTO DELLA MANIFESTAZIONE

Controllo vetture e documenti ante gara: I Concorrenti e Conducenti devono presentarsi nella località e negli orari previsti dal R.P.G. per sottoporsi alle necessarie Verifiche Sportive e Tecniche. Tutti

i Piloti partecipanti al Campionato Italiano Velocità Fuoristrada possono usufruire della "VERIFICA TECNICA ANTE GARA UNICA ANNUALE".

Detta verifica potrà essere effettuata dai C.T. Nazionali abilitati.

Il concorrente che partecipa ad una gara con una vettura che ha già effettuato la "verifica tecnica unica" , in sede di verifica ante-gara, dovrà rilasciare apposita dichiarazione, predisposta dall'Organizzatore della gara, attestante che la vettura non ha subito modifiche né danni a seguito di incidenti successivamente alla data di detta verifica unica.

I C.T. possono in ogni caso effettuare verifiche tecniche a campione.

6.1 BRIEFING

Prima dello svolgimento della gara il Direttore di Gara convoca un Briefing, secondo le istruzioni contenute nel programma del R.P.G. In alternativa il Direttore di Gara può pubblicare un proprio comunicato – briefing scritto- nel quale deve riportare sinteticamente le informazioni e le ultime istruzioni per una regolare partecipazione alla gara.

Detto comunicato deve essere consegnato a tutti i conduttori durante le fasi delle verifiche sportive ante gara.

6.2 SVILUPPO DELLA GARA

Le manifestazioni devono obbligatoriamente essere articolate da un minimo di 3 a un massimo di 5 Prove Speciali da effettuarsi su percorsi chiusi al traffico.

La durata minima della gara, calcolata sommando i tempi impiegati dal conduttore più veloce a percorrere tutte le prove speciali , non deve essere inferiore ai 20 minuti primi.

Nel caso in cui su un percorso di gara regolarmente collaudato e approvato si scendesse al di sotto di questi limiti, la gara è considerata comunque valida per i titoli, ma il percorso per l'anno successivo deve essere nuovamente approvato e collaudato.

WARM UP :

il Warm Up sono le prove libere di ricognizione, che dovranno essere effettuate con la vettura iscritta in assetto gara, con tutto lo staff organizzativo e sotto il controllo del Direttore di Gara. Il Warm up sarà di un massimo di 90 minuti anche non continuativo,(tutte le specifiche saranno riportate sul RPG). –

CRONO :

le Prove Cronometrate sono prove a tutti gli effetti, e' obbligatoria la partecipazione di tutti gli equipaggi. L'equipaggio impossibilitato a prendere parte alle Prove Cronometrate dovrà comunicarlo al D.G. e partirà in coda al proprio raggruppamento.

Queste prove saranno articolate con un giro di lancio, un giro Cronometrato e giro di uscita. Il risultato darà l'ordine di partenza delle Prove Speciali per ogni Gruppo. Le prove ufficiali cronometrate sono prove sportive ufficiali a tutti gli effetti, per tanto, si svolgeranno in presenza di tutto lo staff organizzativo della gara, con sistema di rilevamento del tempo mediante transponder o rilevamento elettronico ad opera dei cronometristi. Nell'impossibilità di effettuare le Prove Cronometrate o in mancanza delle stesse l'ordine di partenza verrà stabilito dall'ordine di arrivo della gara precedente divisa per raggruppamenti, per la prima di Campionato si utilizzerà la classifica Assoluta dell'Anno precedente suddivisa per raggruppamento.

Per i nuovi equipaggi si procederà al sorteggio all'interno di ogni Gruppo. Qual'ora non si possa effettuare qualsiasi tipo di prova del percorso per cause di forza maggiore riconosciute dai Commissari Sportivi, gli stessi possono autorizzare e programmare una ricognizione del percorso e successivamente far disputare la gara che manterrà comunque la validità assegnategli.

Informazioni dettagliate sullo svolgimento delle prove libere ed ufficiali cronometrate (orari, sistema di rilevamento tempi, ecc) devono figurare sul RPG.

Quando necessario, a discrezione del D.G. (esempio:per pioggia o per altri eventi atmosferici) , e consentito un giro di ricognizione del percorso,anche in convoglio, prima della partenza delle singole prove speciali e prove cronometrate. Dette ricognizioni devono essere effettuate con le modalità precisate nel RPG.

Il Direttore di Gara deve stabilire, affiggendolo all'Albo di gara immediatamente dopo l'uscita dell'ultimo concorrente che ha regolarmente portato a termine la prova speciale , l'orario di partenza della successiva PS.

I concorrenti, secondo detto orario, devono presentarsi alla partenza, della relativa Prova Speciale, mettendosi a disposizione dello starter.

6.3 PROVE SPECIALI

Le PS devono essere individuate compatibilmente con la configurazione topografica della zona in cui si svolge la manifestazione, in maniera tale che il loro tracciato presenti:

- Varietà di difficoltà tecniche (con riferimento ai tipici impedimenti alla locomozione fuoristrada: geometria superficiale critica, vegetazione, acqua, cedevolezza, rocce, fango, neve, ghiaccio);
- Estrema accentuazione delle difficoltà tecniche, per quanto possibile uniformemente distribuite sul intero percorso;
- La possibilità di effettuare sorpassi per la maggior parte della prova.

Per i circuiti ad anello il percorso non potrà essere effettuato più di 4 volte per ogni singola PS.

Negli eventuali passaggi obbligati il percorso deve avere delle sedi transitabili con larghezza non inferiore, in nessun tratto, a 2.30 metri; tale misura deve essere maggiorata del 15% sui tratti particolarmente impegnativi.

Deve essere comunque previsto un percorso alternativo effettuabile con qualunque condizione atmosferica, descritto nel RPG, con le distanze, tale da permettere lo svolgimento della competizione sia pure con i minimi di validità.

I concorrenti non possono effettuare più di 3 tentativi per ogni passaggio impegnativo che incontrassero sul percorso, dopodiché devono utilizzare la variante facilitata, se presente, incorrendo nella relativa penalità. Ove non esiste variante sono esclusi da quella prova.

In caso di errore di percorso il conduttore deve ritornare sull'itinerario nel punto in cui l'ha abbandonato.

In caso contrario sarà escluso da quella prova, fatti salvi ulteriori provvedimenti da parte del Collegio dei Commissari Sportivi per particolari situazioni.

Una volta presa la partenza non potrà essere invocato dai concorrenti e dai conduttori alcun caso di forza maggiore; eventuali ostacoli provocati da intemperie, ostruzioni, arresto di altri veicoli o simili devono di conseguenza essere superati di pura iniziativa dei conduttori senza provocare danni materiali ad altri partecipanti alla gara.

Nel caso in cui un equipaggio si dovesse trovare ad affrontare una variante obbligato da un commissario di percorso per percorso ostruito, gli sarà infitta una penalità stabilita dal tempo necessario a superare l'ostacolo e riprendere la pista in numero 1 tentativo aumentato di 10 secondi (variante obbligatoria).

Il tempo della variante obbligatoria è indicato nel RPG e aggiunto nel cartello della variante.

- La durata minima di ciascuna prova speciale è di 5 minuti primi.
- La durata totale minima delle prove speciali considerate valide ai fini della classifica è di 20 minuti primi.
- Ai fini della classifica, sono considerate valide tutte le prove speciali effettuate.

6.4 PARTENZA SINGOLA

Le partenze delle PS sono a discrezione del Direttore di Gara, con le modalità indicate nel RPG.

Le partenze devono avvenire con vettura ferma con motore in moto. Il concorrente che non si presentasse sulla linea del via al suo turno di partenza, prenderà il via quando il Direttore di Gara lo riterrà opportuno, ma verrà penalizzato di 1 minuto primo.

Se il ritardo supererà i 15 minuti non sarà ammesso alla partenza, oppure, esclusivamente prima del suo turno di partenza, potrà chiedere di partire in coda a quella PS, con una penalità di 5 minuti primi, purché si presenti agli ordini dello starter entro la partenza dell'ultimo concorrente regolarmente al via.

6.5 PARTENZA MULTIPLA

Se è prevista la partenza multipla, ammessa solamente su percorso esplicitamente omologato, le modalità della partenza stessa, devono essere puntualmente descritte e regolamentate dal RPG della gara.

6.6 PARTENZA IN LINEA

Sui percorsi propriamente omologati può essere autorizzata la partenza contemporanea di due o più vetture per volta.

Le partenze devono avvenire con vetture ferme e motore in moto e devono essere allineate.

Il concorrente che non si presentasse sulla linea del "via" al suo turno di partenza verrà messo in coda e penalizzato di 1 minuto primo, se il ritardo supererà i 15 minuti non sarà ammesso alla partenza, oppure, esclusivamente prima del suo turno di partenza, potrà chiedere di partire in coda a quella PS, con una penalità di 5 minuti, purché si presenti agli ordini dello starter entro la partenza dell'ultimo concorrente regolarmente al via.

La partenza può essere data con semaforo o con bandiera.

Partenza con semaforo :

il semaforo deve essere posto in posizione ben visibile da tutti i conduttori.

La procedura e' la seguente : rosso-verde entro 5 secondi. Diversa procedura potrà essere autorizzata con debita indicazione del RPG e comunicata ai piloti.

Partenza con bandiera :

lo starter deve mettersi in posizione ben visibile a tutti i conduttori. I conduttori con le rispettive vetture sono posti all'ordine dello starter dall'istante in cui alza la bandiera a quello in cui l'abbassa. All'istante in cui la bandiera viene abbassata ogni conduttore è considerato come partito.

6.7 PARTENZA IN GRIGLIA

Sulle piste omologate potrà essere autorizzata la partenza in griglia.

La composizione e la normativa di detta griglia devono essere chiaramente precisate dal RPG.

6.8 ORDINE DI PARTENZA

L'ordine di partenza della prima e seconda PS sono determinate dal risultato delle Prove Crono (se effettuate), suddivise per Gruppo senza distinzione di Classe.

Per la terza, quarta e quinta PS è determinato dalla classifica dopo le prime due PS, dal più veloce al meno veloce, con lo stesso metodo usato nelle prime due PS.
E' facoltà del D.G. invertire l'ordine di partenza.

6.9 PROVA SPECIALE IN NOTTURNA

Sono previste, per i tracciati omologati, le PS in notturna.

In questo caso specifico la regolamentazione sarà ampiamente dettagliata sul R.P.G., sulle Vetture si dovranno obbligatoriamente installare Luci supplementari all'anteriore.

Le luci supplementari possono essere Fari di Profondità con un massimo di 6 fari, oppure applicando Barre a Led.

Le luci supplementari non possono sporgere dalla sagoma frontale della vettura ed e' vietata l'applicazione sul tetto.

Le barre a Led devono avere una larghezza massimo di 1 metro. (vedi figura)



6.10 PS MASTER SHOW

L'Organizzatore potrà istituire, dove il tracciato lo permetta, un "master show".

Questa sarà una PS a tutti gli effetti ma non farà parte della Classifica Assoluta di gara.

Il suo svolgimento sarà con Prova Unica alla fine dell'ultima PS Ufficiale e sarà specificata sul R.P.G.

Il "Master Show" è una Prova Spettacolo e potranno prendere il via i Primi 3 Equipaggi Classificati per ogni Gruppo.

Verranno premiati i primi 3 Assoluti senza distinzione di Gruppi.

6.11 INTERRUZIONE DELLE PROVE SPECIALI

In caso di interruzione prolungata e pertanto definitiva di una PS la classifica della prova stessa verrà redatta assegnando a tutti i concorrenti che non l'hanno portata a termine (escluso quello/i che ha/hanno causato eventualmente l'ostruzione) il peggior tempo ottenuto tra tutti gli equipaggi che l'hanno effettuata regolarmente prima dell'interruzione, per ogni Gruppo.

L'applicazione della seguente norma, spetta ai Commissari Sportivi o Giudice Unico su segnalazione del Direttore di Gara.

Nel caso in cui i Commissari Sportivi ritenessero il peggior tempo decisamente abnorme possono, in sostituzione, assegnare agli equipaggi non transitati il penultimo tempo e così di seguito fino al quintultimo. Le PS interrotte non devono essere ripetute.

6.12 INTERRUZIONE DELLA GARA

Una gara può essere interrotta qualora le ostruzioni o le condizioni del percorso siano tali da non permettere ai concorrenti la prosecuzione della stessa.

Se al momento dell'interruzione sono state effettuate meno P.S. rispetto a quanto previsto la gara manterrà la validità.

Il punteggio attribuito rimarrà invariato se saranno effettuate almeno la metà più una delle P.S. inizialmente previste, in caso contrario verrà dimezzato del 50%.

Se al momento dell'interruzione non è stata effettuata regolarmente almeno una PS, la gara è da considerarsi annullata a meno che l'organizzatore non intenda ripeterla in altra data.

6.13 RITIRO DALLA GARA-RITIRO DA UNA PROVA SPECIALE

In caso di ritiro dalla gara o da una o più PS il concorrente ha l'obbligo di segnalarlo immediatamente al Direttore di Gara. La mancata segnalazione comporterà l'applicazione di un'ammenda di Euro 100.00 .

6.14 RECUPERO DELLA VETTURA

Al termine di ogni PS l'organizzatore deve assicurare il pronto recupero di tutte le vetture ferme sul percorso.

6.15 PARCO PILOTI E PARCO CHIUSO

Tutte le vetture che hanno preso la partenza anche ad una sola PS devono essere portate subito in parco chiuso. Esso è adeguatamente segnalato e custodito.

Il Direttore di Gara deve stilare e consegnare al Collegio dei Commissari Sportivi un verbale di presenza delle vetture in parco chiuso identificando le vetture singolarmente per numero di gara.

La mancata consegna della vettura in parco chiuso, sancita dal suddetto verbale, comporta , da parte del Direttore di Gara, la cancellazione dalle classifiche con il conseguente innalzamento della posizione in classifica dei successivi classificati. In ogni caso è fatta salva la potestà del Collegio dei Commissari Sportivi di comminare ulteriori sanzioni. La non presentazione o l'allontanamento della vettura dal parco chiuso è possibile solo previa decisione del Collegio dei Commissari Sportivi.

6.16 RILEVAMENTO DEI TEMPI-PENALIZZAZIONI

La rilevazione dei tempi verrà effettuata quando il mozzo della ruota anteriore del veicolo transiterà sulla linea di arrivo. Le linee di arrivo e partenza devono trovarsi sul percorso di gara, essere pienamente visibili e, trattandosi di percorsi sterrati, si devono adottare particolari accorgimenti (strisce in plastica, corda,cavetto, ecc) in modo da rendere perfettamente individuabili le stesse. Le linee di arrivo e partenza devono essere segnalate con un cartello indicatore posto al lato più visibile di transito delle stesse.

E' raccomandato l'uso dei cartelli di segnalazione standard.

Nel caso siano previsti per le prove speciali altri parametri valutativi oltre a quello relativo al tempo (variante di percorso con passaggi più facili) , essi devono , per omogeneità, essere trasformati in maggiorazioni del tempo impiegato dai concorrenti che hanno scelto tali passaggi,in minuti secondi.

I tempi devono essere rilevati al decimo di secondo. Sono ammessi di sistemi di rilevamento automatico dei tempi(trasponder via radio, fotocellule) e/o manuali.

Le penalizzazioni per abbattimento di paletti e/o bandelle dovranno essere specificate nel R.P.G.

In caso di effettuazione da parte del conduttore di un numero di giri superiore a quelli previsti per la PS o per le prove cronometrate, lo stesso incorrerà nella sanzione di Euro 100.00 .

6.17 TEMPO MASSIMO

Un concorrente considerato fuori tempo massimo e di conseguenza escluso dalla singola PS quando fa registrare un tempo triplo rispetto al miglior tempo ottenuto nel proprio Gruppo nell'ambito della stessa PS. Gli ufficiali di gara addetti ad un Controllo non sono tenuti a verificare se un concorrente risulti o meno fuori tempo massimo.

L'esclusione dalla prova per fuori tempo massimo potrà essere deliberata anche al termine della gara.

Art. 7 - VETTURE AMMESSE- CLASSI, GRUPPI E NUMERAZIONI

Le Vetture ammesse alle competizioni di Campionato italiano Velocità Fuoristrada sono le seguenti:

GRUPPO N

- Classe N1 benzina e diesel aspirati fino a 2000 cc
- Classe N2 benzina e diesel aspirati oltre i 2001 cc
- Classe N3 benzina sovralimentati
- Classe N4 diesel sovralimentati

GRUPPO A

- Classe A1 benzina e diesel aspirati fino a 2000 cc →
- Classe A2 benzina e diesel aspirati oltre i 2001 cc →
- Classe A3 benzina sovralimentati →
- Classe A4 diesel sovralimentati

GRUPPO TM

- Classe TM1 veicoli derivazione CCR
- Classe TM2 veicoli di serie aspirati
- Classe TM3 veicoli di serie turbo

GRUPPO B:

- Classe B1 prototipi benzina (motori automobilistici)
- Classe B2 prototipi Diesel (tutti)
- Classe B3 singolo motore (motociclistico) cilindrata massima 1350 cc
- Classe B4 doppio motore (motociclistico) cilindrata massima 2700cc

L'esibizione del passaporto tecnico farà fede sia per l'individuazione del Gruppo e Classe in cui inserire la vettura sia per l'individuazione del regolamento tecnico di riferimento.

Tutte le Vetture devono avere il Passaporto Tecnico in corso di validità. Sono ammesse le Vetture con Passaporto Tecnico Aci-Sport e Passaporto Tecnico Internazionale FIA del Gruppo T, dovranno essere conformi alle normative di sicurezza vigenti nel RDS dedicato al Gruppo di appartenenza , e saranno riclassificate come segue:

- T1 nel Gruppo B
- T2 nel Gruppo N
- T3 nel Gruppo TM

Le Vetture con Passaporto TH verranno riclassificate secondo le specifiche del Regolamento Tecnico CIVF in vigore nell' Anno in corso.

GRUPPO FORMULA CLASSIC:

- Classe C1 veicoli costruiti fino al 1979;
- Classe C2 veicoli costruiti dal 1980 al 1989;
- Classe C3 veicoli costruiti dal 1990 al 1999;
- Classe C4 veicoli costruiti dopo il 2000;
- Classe C5 veicoli prototipi con passaporto scaduto;

Il Gruppo (CLASSIC) , è stato studiato per avvicinare neo piloti alla disciplina, ma anche per poter partecipare con veicoli storici.

Per "Classic" si intende veicolo da fuoristrada Classico, cioè che sia dotato di transfer con ridotte.

Il Gruppo Formula Classic avrà classifiche separate e non potrà partecipare alla Classifica Assoluta.

Questo gruppo nello suo scopo avrà un diverso svolgimento specificato con percorso semplificato e dettagliato nel R.P.G.

7.2 NUMERAZIONI

La numerazione viene stabilita secondo l'ordine della Classifica Assoluta dell'Anno precedente, secondo questa tabella:

- Gruppo B/A/N/TM da 1 a 99 ;
- Gruppo Formula Classic da 101 a 199.

Per tutti i concorrenti non classificati nell'Anno precedente verrà assegnato il primo numero utile, a salire, dopo l'ultimo classificato.

Art. 8 - CONCORRENTI, CONDUTTORI E NAVIGATORI AMMESSI

Per essere ammessi alle competizioni è necessario essere in possesso di una delle licenze sotto indicate, rilasciate a seconda del gruppo e della classe di partecipazione, come prescritto dall'Appendice n.1 al RSN.

- B Int.
- C nazionale Senior - C/R Int.
- C Naz.
- C Under 23
- **D NAZ ITALIA Circuit/Road**

I Conduuttori devono essere in possesso della patente di guida valida ai sensi delle leggi nazionali e convenzioni internazionali. Su ogni vettura può prendere posto durante tutta la competizione un equipaggio formato da un conduttore e un, eventuale, navigatore purchè entrambi muniti di licenza ACI SPORT in corso di validità.

Sono ammessi massimo due concorrenti/conduttori per ogni vettura, con due diversi numeri gara appartenenti a ciascuno dei concorrenti/conduttori iscritti. Solo i conduttori indicati sul modulo di iscrizione possono pilotare la vettura, pena l'esclusione dalla classifica. La sostituzione di un conduttore può essere effettuata fino al momento delle verifiche ante gara, dopodiché anche l'eventuale navigatore non può essere sostituito e deve rimanere a bordo della vettura per tutta la durata della gara; eventuali eccezioni per causa di forza maggiore (malore o danno fisico all'interessato) sono valutate dai Commissari Sportivi.

8.1 OBBLIGHI DEI CONCORRENTI/CONDUTTORI

Tutti i conduttori che hanno superato le verifiche ante-gara hanno l'obbligo di partecipare al briefing del Direttore di Gara secondo le istruzioni contenute nel programma del RPG.

L'eventuale assenza e/o mancanza di firma sull'apposito verbale comporta un'ammenda di Euro 100.00 .

Il conduttore che ricada in tale circostanza potrà prendere la partenza solo previo pagamento dell'ammenda.

8.2 ABBIGLIAMENTO

I conduttori sono obbligati ad indossare esclusivamente l'abbigliamento protettivo omologato costituito da tuta, sotto tuta lunga, calze, scarpe, guanti e sottocasco in conformità con la Norma FIA 8856-2000 riportata nel sito www.acisport.it sotto la rubrica Aree Interdisciplinari - Regolamenti Tecnici - Norme FIA. I conduttori titolari di licenze ACI partecipanti alle competizioni devono usare caschi omologati conformemente alle specifiche approvate dalla FIA.

Le specifiche di riferimento dei caschi approvate sono quelle riportate nella Lista Tecnica FIA numero 25 dell'Allegato J, reperibile nel sito www.csa.aci.it sotto la rubrica Aree Interdisciplinari – Regolamenti Tecnici – Allegato J.

Per le gare di fuoristrada che si svolgono in Italia sono accettati anche i caschi secondo SNELL M.

I piloti delle vetture aperte (con cockpit aperto) devono utilizzare dei caschi integrali la cui mentoniera sia parte integrante della struttura del casco e conformi ad una Specifica approvata dalla FIA.

Per i Gruppo Veicoli Formula Classic valgono le prescrizioni di cui al Cap. II R.T. Articolo 10 del presente RDS. Tutti coloro i quali venissero trovati non conformi alla normativa internazionale o nazionale relativamente all'abbigliamento/dispositivi di sicurezza sono esclusi dalla gara e deferiti alla Giustizia Sportiva.

Art. 9 – PUBBLICITA', NOMI CONCORRENTI

9.1 PUBBLICITA'

L'Organizzatore potrà stipulare contratti con Sponsor e/o Partner che saranno presenti sui campi di gara, secondo l'Articolo 39 del RSN.

Le vetture devono avere una zona libera uguale per tutti per applicare il materiale pubblicitario fornito dall'Organizzatore, questa zona è la fascia parasole del parabrezza, lunga tutto il parabrezza e con altezza di 10 cm (vedi figura 1). L'organizzatore è comunque tenuto a rispettare Art.5.2 CAP 1 (REGOLAMENTO DI SETTORE VELOCITA' IN CIRCUITO) del R.S.N.

Qualora un Equipaggio non volesse applicare sulla Vettura il materiale Pubblicitario fornito dall'Organizzatore, la Tassa di Iscrizione sarà maggiorata del 50%.

9.2 NOME PILOTA

Il nome del Pilota è obbligatorio e deve essere posizionato alla parte inferiore del parabrezza, deve essere ben leggibile da tutti i Commissari e D.G. (vedi figura 1).



Art. 10 - TASSE DI ISCRIZIONE ALLE GARE

I concorrenti devono iscriversi a ciascuna singola manifestazione, nei termini prescritti nel Capitolo VI del RSN, l'iscrizione è formalizzata inviando il "Modulo d'iscrizione" debitamente compilato sottoscritto e

allegando il pagamento o la documentazione dell'avvenuto pagamento della tassa d'iscrizione agli Organizzatori delle singole gare.

Le domande di Iscrizione saranno ritenute valide soltanto se accompagnate dal versamento della tassa di iscrizione richiesta.

La tassa di iscrizione che gli organizzatori posso richiedere ai concorrenti che partecipano a gare di fuoristrada singolo è fissata come dalla seguente tabelle, oltre IVA, comprensiva dei numeri di gara:

CAMPIONATO ITALIANO VELOCITA' FUORISTRADA	€
GRUPPO N - A - TM	350,00
GRUPPO B	500,00
GRUPPO FORMULA CLASSIC	250,00

Per i rapporti fiscali tra i concorrenti e gli Organizzatori si rinvia alla normativa fiscale vigente.

Tutte le tasse di iscrizione sono comprensive del premio relativo all'Assicurazione RCT del Comitato Organizzatore prevista dall'Articolo 124 del Decreto Legislativo numero 209 del 07/09/2005.

La tassa di iscrizione dei conduttori under 23 deve essere ridotta del 50%.

Qualora le domande di Iscrizione non fossero pervenute all'Organizzatore nei termini previsti dal RSN e specificati nel RPG, è facoltà dello stesso di accettare o rifiutare la domanda, nel caso di accettazione la Tassa di Iscrizione sarà maggiorata del 50%.

10.1 NUMERI DI GARA

Tutte le vetture devono essere munite obbligatoriamente dei numeri di gara assegnati dal ACI in base alla classifica generale dell'Anno precedente e consegnati loro dal Organizzatore.

Ai non classificati dell'Anno precedente verrà assegnato un numero diverso dall'organizzatore.

I numeri (neri su fondo bianco, ad eccezione del Campione Italiano Assoluto che avrà numero nero su fondo TRICOLORE) devono essere applicati bilateralmente sulle controventature posteriori del Roll-Bar nelle vetture aperte e in corrispondenza dei vetri posteriori per le vetture chiuse e devono risultare perfettamente leggibili per tutta la durata della competizione. (vedi foto).



Per permettere l'applicazione dei numeri sulle vetture aperte, è autorizzato predisporre due porta numero, uno per ciascuno lato della vettura, fissati alle controventature del Roll-Bar, senza nessuna foratura, mediante fascette metalliche e non, fatti in materiale plastico tipo policarbonato e similari, che non abbiano spigoli vivi e/o bordi taglienti.

Art. 11 - CLASSIFICA DI GARA

Al termine della manifestazione le classifiche della gara sono redatte sommando i tempi impiegati per percorrere tutte le prove speciali e le penalità delle eventuali varianti. Sono classificati tutti i concorrenti che hanno preso almeno il via ad una PS e che l'hanno portata a termine secondo le normative prescritte.

Devono essere redatte una classifica finale di gara, tante classifiche finali di classe e di gruppo per quante sono le suddivisioni delle vetture partecipanti. Le classifiche finali di gara, sia assoluta che per classi e gruppi (che serviranno per l'assegnazione dei premi previsti dall'organizzatore della singola gara), devono essere redatte nel seguente modo: prima le vetture che hanno effettuato tutte le prove valide ai fini di classifiche, seguendo l'ordine di tempo(al quale vanno aggiunte le penalità espresse in tempo) crescente, quindi, con lo stesso criterio, quelle che hanno effettuato tutte le prove meno una, quindi tutte le prove meno due e così via. In caso di ex aequo è favorito il concorrente che avrà realizzato il minor tempo nelle prove speciali valutate progressivamente ; in caso di ulteriore ex aequo, nell'ordine indicato sul regolamento particolare di gara.

Nelle classifiche, così come in tutti i documenti ufficiali di gara, non possono essere menzionati soggetti (es: CLUB, SCUDERIE, PREPARATORI, NOLEGGIATORI, COSTRUTTORI, ECC) che non siano in possesso di licenza rinnovata per l'anno in corso. Sono ammesse le premiazioni ufficiose.

Art. 12 - CLASSIFICA FINALE E AGGIUDICAZIONE DEI TITOLI

In ogni gara vengono stilate le Classifiche Finali di gara, che servono, oltre all'assegnazione dei premi della singola gara, anche per l'attribuzione dei punteggi delle Classifiche Assolute. L'attribuzione del punteggio ad ogni gara viene dato sulla Classifica Assoluta di Gara e sulla Classifica di Gruppo, i punti tra Classifica Assoluta e di Gruppo non possono essere sommati. Il punteggio dato dalla posizione di arrivo viene stilato secondo la seguente tabella :

POSIZIONE NELLA CLASSIFICA ASSOLUTA DI GARA	PUNTI
1° CLASSIFICATO	60
2° CLASSIFICATO	50
3° CLASSIFICATO	40
4° CLASSIFICATO	35
5° CLASSIFICATO	30
6° CLASSIFICATO	25
7° CLASSIFICATO	20
8° CLASSIFICATO	15
9° CLASSIFICATO	10
10° CLASSIFICATO	5
DAL 11° CLASSIFICATO	1

POSIZIONE NELLA CLASSIFICA DI GRUPPO	PUNTI
1° CLASSIFICATO	30
2° CLASSIFICATO	25
3° CLASSIFICATO	20
4° CLASSIFICATO	17
5° CLASSIFICATO	14
6° CLASSIFICATO	11
7° CLASSIFICATO	8
8° CLASSIFICATO	5
9° CLASSIFICATO	2
10° CLASSIFICATO	1

Le Classifiche finali di Gruppo e quindi i Singoli vincitori saranno stabiliti sommando tutti i punteggi ottenuti nelle Classifiche di Gruppo da ciascun conduttore, in tutte le gare valide.

Art. 13 – TROFEI NAZIONALI

Per l'attribuzione dei TROFEI NAZIONALI, farà fede il punteggio acquisito nella classifica finale assoluta, di ogni singola gara. I Trofei Nazionali sono assegnati ai conduttori che avranno totalizzato il maggior punteggio all'interno del proprio gruppo. Il calcolo è effettuato sommando tutti i punteggi acquisiti ad ogni finale di gara, da ciascun conduttore, in tutte le gare valide.

Le coppe ACI di Classe sono assegnate ai conduttori che avranno totalizzato il maggior punteggio calcolato sommando tutti i punteggi ottenuti nell'ambito della stessa classe, da ciascun conduttore, in tutte le gare valide. In caso di ex aequo, ai fini dell'assegnazione del titolo di Campione Italiano Assoluto sono considerati il maggior numero di primi posti, successivamente di secondi, di terzi e così via fino a determinare la priorità

di uno dei due conduttori considerando, per ogni singola manifestazione, la Classifica Assoluta finale. In caso di ex aequo, ai fini dell'assegnazione dei titoli Titoli di Campione Italiano dei singoli Gruppi sono considerati il maggior numero di primi posti, successivamente di secondi, di terzi e così via fino a determinare la priorità di uno dei due conduttori considerando, per ogni singola manifestazione, le Classifiche Finale dei Singoli Gruppi.

Ai fini dell'assegnazione dei Trofei Nazionali e delle Coppe ACI-Sport di Classe, sono considerate – rispettivamente – le Classifiche di Gruppo e di Classe di ogni PS di ciascuna gara.

13.1 PREMI FINALI, MONTEPREMI IN DENARO

I premi in denaro eventualmente previsti sono cumulabili tra di loro. In caso di non assegnazione di uno o più premi in denaro previsti per le coppe ACI, il loro ammontare è ripartito in misura uguale tra i vincitori delle altre Coppe ACI di Classe.

IL MONTEPREMI IN DENARO E' SOTTOPOSTO ALLA CONFERMA ED ALLA PREVISIONE DELLA GIUNTA SPORTIVA ACISPORT.

Art. 14 – RECLAMI E APPELLI

Gli eventuali reclami devono essere presentati nei modi e nei tempi previsti nel RSN accompagnati dalla tassa di € 350,00 e, in caso di reclamo contro una vettura, da una cauzione per le spese di verifica stabilita dai Commissari Sportivi, sentiti i Commissari Tecnici.

Per gli appelli vigono le norme del REGOLAMENTO SPORTIVO NAZIONALE. La tassa è di € 1.500,00.=