



Automobile Club d'Italia
SPORT

ANNUARIO SPORTIVO NAZIONALE 2025

**REGOLAMENTO DI SETTORE
VELOCITA' IN SALITA AUTO STORICHE
- NORME GENERALI -**

Pubblicato 04/02/2025

CRONOLOGIA MODIFICHE:

ARTICOLO MODIFICATO	DATA DI APPLICAZIONE	DATA DI PUBBLICAZIONE

**REGOLAMENTO DI SETTORE
VELOCITA' IN SALITA AUTO STORICHE
NORME GENERALI**

Indice:

[Premessa](#)

[Art. 1 Calendario delle Manifestazioni – distanze temporali](#)

[Art. 2 Percorso, Impianti e Servizi di Sicurezza](#)

[Art. 3 V vetture Ammesse](#)

[Art. 4 Tasse d'iscrizione alle gare](#)

[Art. 5 Ufficiali di gara](#)

[Art. 6 Organizzazione del Servizio Medico](#)

[Art. 7 Svolgimento della Manifestazione](#)

[Art. 8 Classifiche della manifestazione e Punteggi](#)

[Art. 9 Licenze](#)

[Art.10 Reclami ed Appelli](#)

PREMESSA

Le prescrizioni generali applicabili a tutte le gare titolate e non titolate sono di seguito elencate e devono essere rispettate così come tutte le prescrizioni inserite nel Regolamento Tecnico Autostoriche e nel Regolamento per la Sicurezza. I regolamenti particolari di gara di ogni competizione dovranno essere conformi allo standard pubblicato sul sito www.acisport.it.

ART. 1 - CALENDARIO DELLE MANIFESTAZIONI – DISTANZE TEMPORALI

Le iscrizioni a calendario dovranno essere richieste in conformità a quanto previsto dal R.S.N. e rispettando la normativa prevista dal Ministero dei Trasporti e MTCC per il relativo nulla-osta.

Le manifestazioni Titolate avranno priorità nell'inserimento a calendario e devono distanziarsi fra di loro di almeno 14 giorni.

Le competizioni Non Titolate devono distanziarsi di almeno 7 giorni dalle competizioni Titolate.

La Segreteria della DSA, sentita la Commissione, può derogare a quanto sopra esposto.

ART. 2 - PERCORSO, IMPIANTI E SERVIZI DI SICUREZZA

In conformità e secondo quanto previsto dal Regolamento di Settore Velocità in Salita Auto Moderne, Norme Generali Cap.1 con le seguenti eccezioni:

a) Lunghezza percorso della competizione

Ogni competizione in salita deve avere un percorso complessivo di **minimo 6 km e massimo di 18 km**. Tale distanza può essere raggiunta con una o più sessioni di gara.

b) Chicane di rallentamento gare di velocità in salita per auto storiche

Le Chicane di rallentamento, composte da 3 “elementi” (vedere disegni allegati) saranno costituite da elementi in polistirolo ad alta densità di peso pari o superiore a 30 kg. al metro cubo con larghezza minima di cm. 50 e massima di cm. 70 e con altezza minima di cm. 60 e massima di cm. 70; gli elementi dovranno essere protetti da materiale plastico che ne impedisca la frantumazione in caso di urto; gli elementi costituenti la chicane di rallentamento (almeno i loro lati visibili dal pilota) devono essere di colore bianco quello intermedio e di colore rosso quelli di ingresso e uscita; la sovrapposizione degli “elementi” deve essere “0”; le barriere devono essere perpendicolari rispetto all’asse longitudinale della strada; l’apertura tra le estremità delle barriere dovrà essere di 11 metri; nelle immediate vicinanze della zona di rallentamento vi dovrà essere una postazione di Commissari di Percorso; ciascuna chicane deve essere segnalata

mediante appositi cartelli, posizionati sul solo lato della strada adiacente alla traiettoria di ingresso alla chicane, a 150, 100 e 50 metri dalla chicane stessa.

ART. 3 - VETTURE AMMESSE

In una manifestazione è ammesso un numero massimo di 250 vetture.

3.1 - VETTURE MODERNE

Alla manifestazione possono partecipare fino a 50 vetture appartenenti alla categoria auto moderne, rispettando in totale il numero massimo di vetture ammesse, tale possibilità è subordinata all'assenza nello stesso week-end di gare titolate per auto moderne nel raggio di 300 Km dal luogo di svolgimento della manifestazione stessa.

Nelle vetture moderne non sono ammesse le vetture E2SS con cilindrata oltre 1600 cc. (potranno essere ammesse eccezionalmente le monoposto di F3 in configurazione anteriore al 1996 e del tutto conformi all'Art. 275 – All.J/96 con diametro flangia aspirazione di 24mm).

Le vetture al seguito devono rispettare i regolamenti tecnici e di suddivisione in gruppi e classi del settore di provenienza e i regolamenti sportivi del settore della gara che le ospita (es.: classifiche, ammissione alla seconda sessione, tasse d'iscrizione, ecc.).

3.2 – VETTURE STORICHE

Le vetture ammesse dovranno essere dotate di HTP FIA oppure di HTP ACI o **PASSAPORTO TECNICO CLASSICHE** (per le auto “Classiche”, ove previsto) e rispettare tutte le prescrizioni tecniche e di sicurezza contenute nel regolamento tecnico e all'Allegato K FIA nonché imposte dal R.S.N.

Alla luce del nuovo **ALLEGATO K** della FIA, e delle decisioni della Giunta Sportiva del 27.11.2024 si riporta quanto segue.

Sino al Periodo “I” (1977 al 1981), “IR” (1977 al 1982) non è intervenuta nessuna variazione.

3.2.1 – Periodo “IC”: Il periodo è stato variato dal 1982 al 1993.

3.2.2 - Periodo “J1”: Il periodo, per le vetture T, TC, GT, GTS, è stato prolungato sino all'anno 1987. In tale periodo il coefficiente di sovralimentazione è 1.4, con conseguente variazione delle cilindrate convenzionali corrette e relativi pesi vettura.

3.2.3 – Periodo “J2”: Il periodo, per le vetture T, TC, GT, GTS, si articola tra l'anno 1988 e l'anno 1992. In tale periodo il coefficiente di sovralimentazione è 1.7, con conseguente variazione delle cilindrate convenzionali corrette e relativi pesi vettura.

3.2.4 – Periodo “JR”: Il periodo, per le vetture “Monoposto” e “Biposto Corsa” si articola dall'anno 1983 all'anno 1993.

Dal 01.01.2026 le vetture “Monoposto” saranno vietate nelle gare in salita.

3.3 – VETTURE CLASSICHE – Classificate “K” - Le vetture omologate equipaggiate con serbatoio di sicurezza, Tipo FT3 o FT5, corredate di “Passaporto

Tecnico" continueranno a gareggiare tra le vetture moderne.

LE VETTURE PER LE QUALI VERRANNO RICHIESTI GLI HTP DOVRANNO RISPETTARE INTEGRALMENTE QUANTO PREVISTO DALL'ANNEXE K 2025.

Le vetture omologate equipaggiate con serbatoio di serie riempito con sistemi antiesplosione a "schiuma" o "D-Stop" potranno gareggiare se corredate da HTP o "Passaporto tecnico Classiche"

Le vetture "K – Classiche" saranno così suddivise:

- Periodo "K": Vetture omologate "T" e "GT" dal 1993 al 2000
- Periodo "K1": Vetture "T" e "TC" (Classe 1 2500 cc) dal 1993 al 1996 conformi alle specifiche dell'Art. 261 dell'ALLEGATO J corrispondente all'anno di specifica indicato nella prima pagina dell'HTP.
- Periodo "K2": Vetture "T" e "TC" (Classe 2 fino a 2000 cc) dal 1993 al 2000 conformi alle specifiche dell'Art. 262 dell'ALLEGATO J corrispondente all'anno di specifica indicato nella prima pagina dell'HTP.
- Periodo "KC": vetture evoluzione "KIT CAR" dal 1995 al 2000 – ATTENZIONE: queste vetture, conformi alle varianti "Kit", competranno con quelle K1 e K2 (Supersalita)
- Periodo "KGT": Vetture Gran Turismo conformi ai regolamenti "GT1" e "GT2" dal 1997 al 2000
- Periodo "KR": Vetture "Monoposto" e "Biposto Corsa" dal 1994 al 2000

Dal 01.01.2026 le vetture "Monoposto" saranno vietate nelle gare in salita.

3.1 Elenco delle vetture ammesse

Raggr.	Periodo	Anno	Categoria	Classi
1°	C	1/1/1919-31/12/1930	T-TC-GT-GTS-BC	1150-1300-1600-2000->2000
1°	D	1/1/1931-31/12/1946	T-TC-GT-GTS-BC	1150-1300-1600-2000->2000
1°	E	1/1/1947-31/12/1961	T-TC-GT-GTS	500-600-700-850-1000-1150-1300-1600-2000->2000
1°	E	1/1/1947-31/12/1960	BC	1150-1300-1600-2000->2000
1°	E	1/1/1947-31/12/1961	GTP	1150-1300-1600-2000->2000
1°	F	1/1/1962-31/12/1965	T-TC-GT-GTS	500-600-700-850-1000-1150-1300-1600-2000->2000
1°	F	1/1/1962-31/12/1965	GTP	1150-1300-1600-2000->2000
1°	F	1/1/1961-31/12/1965	BC	1150-1300-1600-2000->2000
1°	G1	1/1/1966-31/12/1969	T-TC - GT-GTS	500-600-700-850-1000-1150-1300-1600-2000->2000
1°	G1	1/1/1966-31/12/1969	GTP	1150-1300-1600-2000->2000
1°	GR	1/1/1966-31/12/1971	BC	1150-1300-1600-2000->2000
2°	G2+H1	1/1/1970-31/12/1971 1/1/1972-31/12/1975	T-TC-GT-GTS	500-600-700-850-1000-1150-1300-1600-2000-2500->2500
2°	G2	1/1/1970-31/12/1971	GTP	1000-1150-1300-1600-2000->2000
2°	HR	1/1/1972-31/12/1976	BC	1000-1150-1300-1600-2000->2000
3°	H2+I	1/1/1976-31/12/1976 1/1/1977-31/12/1981	T-TC-GT-GTS	500-600-700-1000-1150-1300-1600-2000-2500->2500
3°	H2+I	1/1/1976-31/12/1976 1/1/1977-31/12/1981	SIL	500-600-700-1000-1150-1300-1600-2000->2000
3°	I	1/1/1977-31/12/1981	GTP	2500->2500
3°	IR	1/1/1977-31/12/1982	BC	1000-1150-1300-1600-2000->2000
4°	J1	1/1/1982-31/12/1987	N	1150-1300-1600-2000->2000
4°	J1	1/1/1982-31/12/1987	A	1150-1300-1600-2000->2000
4°	J1	1/1/1982-31/12/1987	B	1600->1600 e/o sovralimentate
4°	J2	1/1/1982-31/12/1993	GTP*	2500->2500
4°	J2	1/1/1988-31/12/1992	N	1300-1600-2000->2000
4°	J2	1/1/1988-31/12/1992	A	1300-1600-2000->2000
4°	J2	1/1/1988-31/12/1992	B	1600->1600 e/o sovralimentate
4°	JR	1/1/1983-31/12/1993	BC BC SN** BC-CN	1150-1400-1600-2000-2500 2500 – 3000 sino a 1600 - Da 1601 a 2000 – da 2001 a 3000
CLASSICHE	K	1/1/1993-31.12.2000	B	Sino a 1600 – da 1601 a 2000
CLASSICHE	K	1/1/1993-31.12.2000	N	1150 - 1400-1600-2000->2000
CLASSICHE	K - KC	1/1/1993 - 31.12.2000 1/1/1995 - 31.12.2000	A KIT CAR	1150-1400-1600-2000->2000 Sino a 1600 – da 1601 a 2000
CLASSICHE	K1	01/01/1993 – 31.12.1996	K1	Cilindrata max 2500
CLASSICHE	K2	01/01/1993 – 31/12/2000	K2	Cilindrata max 2000
CLASSICHE	KR	01701/1994 –	BC-SPORT NAZIONALI	3000

E		31/12/2000	3000	
			BC-CN	sino a 1600 - Da 1601 a 2000 – da 2001 a 3000
			BC-C3	sino a 1600 - Da 1601 a 2000 – da 2001 a 2500
CLASSICH E	KGT	01/01/1997 – 31/12/2000	GT1 – GT2	Classe unica
5°	Monoposto	Dal 1919 al 1953	Senza limitazione di cilindrata	Classe E1
5°	Monoposto	Dal 1954 al 1982	Fino a 1600 cm3	Classe E2
5°	Monoposto	Dal 1954 al 1982	Fino a 2000 cm3	Classe E3
5°	Monoposto	Dal 1983 al 1993	Fino a 1600 cm3	Classe E4
5°	Monoposto	Dal 1983 al 1993	Fino a 2000 cm3	Classe E5
CLASSICH E	KR - Monoposto	Dal 1994 al 2000	Fino a 2000 cm3	Classe E6
5°	FA - Formule Addestrative ACI: Formula Monza, Formula 850, Formula Italia, Formula Abarth, Formula Alfa Boxer			FA - Classe 500-1000->1000

*- Nel 4° raggruppamento categoria GTP sono incluse, nelle rispettive classi, le vetture J2 IC IMSA (1982-1993) e J2CTNAT

** - Le vetture JR "Sport Nazionale" sono limitate a quelle denominate con motore Alfa Romeo 2500-12V e Alfa Romeo 3000-12V

ART. 4 - TASSE D'ISCRIZIONE ALLE GARE

Per percorsi sino a 6 km		
Non Titolata	Titolata ACI	Titolata FIA
€ 180	€ 230	€ 290
Per percorsi superiori a 6 km		
Non Titolata	Titolata ACI	Titolata FIA
€ 230	€ 290	€ 360

La tassa d'iscrizione per la partecipazione delle auto moderne al seguito (ammissibili nei limiti ed alle condizioni disposte dal precedente art.3) è la stessa di quella stabilita per le auto storiche.

ART. 5 - UFFICIALI DI GARA

Per le manifestazioni titolate e non titolate è previsto il Collegio dei Commissari Sportivi. Per le manifestazioni non titolate si può prevedere il Giudice Unico solo su espressa richiesta dall'organizzatore.

In ogni competizione l'organizzatore deve designare il Direttore di Gara che sia abilitato alla direzione della manifestazione stessa.

Le manifestazioni che si svolgono con partecipazione in gara di vetture moderne devono prevedere un solo collegio.

L'Organizzatore deve inoltre prevedere dei Commissari di Percorso in numero

sufficiente a coprire le esigenze del percorso di gara.

ART. 6 - ORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO MEDICO NEL CORSO DELLE GARE

In conformità e secondo quanto previsto dall'Annuario Sportivo Nazionale - Appendice 8
Regolamentazione Medica

ART. 7 - SVOLGIMENTO DELLA MANIFESTAZIONE

Le gare si svolgono su tre giorni. Le verifiche sportive e tecniche ante-gara si dovranno effettuare il venerdì pomeriggio. Dovrà essere previsto, in tutte le gare, un lasso di tempo di 30 minuti tra l'orario di chiusura delle verifiche tecniche ante-gara e la pubblicazione dell'elenco dei verificati/ammessi alla gara per la presentazione dei reclami (vedi RSN Cap. XXI).

7.1 – Iscrizioni

Dovranno essere effettuate le preiscrizioni on line secondo le norme vigenti.

L'organizzatore dovrà accettare solo iscrizioni complete e conformi alle prescrizioni del R.S.N.

7.2 - Controllo delle vetture, documenti di gara e verifica abbigliamento protettivo

Al fine di snellire e velocizzare le procedure di verifica ante-gara si fa obbligo all'Organizzatore di predisporre un numero adeguato di postazioni per il controllo dei documenti dei conduttori/concorrenti ed un adeguato numero di UU.GG. All'atto delle verifiche sportive ante-gara deve essere esibita la patente di guida in originale, dal momento che quest'ultima potrebbe risultare ritirata.

In tutte le gare nazionali e/o internazionali è obbligatorio indossare casco e abbigliamento protettivo omologati in corso di validità secondo la norma FIA in vigore. I conduttori all'atto delle verifiche tecniche ante gara devono presentare una dichiarazione confermante tipo e omologazione di abbigliamento di protezione e casco garantendo l'uso dei medesimi. Tale dichiarazione non elimina il fatto che i C.T. possano eseguire dei controlli, sia pure a campione, per verificare l'attendibilità e la veridicità delle dichiarazioni stesse.

7.3 - Briefing

Nelle gare abbinate moderne/storiche, il briefing si svolge esclusivamente in presenza. Per le gare esclusivamente storiche, è possibile, in aggiunta o in alternativa al briefing in presenza, utilizzare un briefing cartaceo.

A titolo esemplificativo, nell'allegato 1 è fornito un modello generico di briefing cartaceo.

7.4 - Partenze e svolgimento prove e gara.

Ogni competizione è articolata in partenza isolata preceduta da prove ufficiali.

Ogni conduttore, per partecipare alla gara, dovrà aver compiuto almeno una volta l'intero percorso durante le prove ufficiali di ricognizione.

In difetto di tale requisito, un conduttore potrà ugualmente essere ammesso alla gara purché in uno dei tre anni cronologicamente precedenti, si sia classificato nella gara stessa oppure risulti presente nella lista degli ammessi alla gara ed il percorso di gara non sia cambiato in misura superiore al 10%.

In sede di verifiche sportive ante-gara il conduttore dovrà sottoscrivere la seguente dichiarazione dalla quale risulti essere in possesso dei requisiti stabiliti dal capoverso precedente.

Il sottoscritto conduttore

Licenza Sportiva ACI n°

Ai fini dell'ammissione alla gara

Non avendo compiuto l'intero percorso nelle prove ufficiali

dichiara

ai sensi del vigente Regolamento di Settore Velocità in Salita Auto Storiche.

di essersi classificato nelle precedenti edizioni (max.3 anni precedenti) della presente gara come segue:

Anno Gruppo Classe

Posizione in classifica

Ovvero

di risultare presente nella lista degli ammessi alla gara negli anni (max.3 anni precedenti) e di essere a conoscenza che tale condizione può essere considerata utile ai fini dell'ammissione esclusivamente qualora il percorso di gara non sia cambiato in misura superiore al 10% rispetto all'attuale.

In fede

Data ____ / ____ / ____

Firma

Si allega copia del proprio documento di identità

Le manifestazioni titolate e non titolate non possono avere prove e gara nella stessa giornata.

Le manifestazioni previste in due sessioni di gara devono considerarsi come due gare separate (Gara 1 e Gara 2) e devono svolgersi entrambe nella stessa giornata.

Il programma orario della manifestazione dovrà essere per quanto possibile predisposto in modo tale da agevolare il rientro dei concorrenti alle rispettive residenze

La partenza delle prove ufficiali e della gara sarà data con la vettura ferma e motore in moto. L'intervallo di partenza tra una vettura e l'altra sarà a discrezione del Direttore di Gara, il quale dovrà porre la massima attenzione nell'intervallo di partenza tra le vetture che presentano tra loro prestazioni dissimili. Per le manifestazioni dove sono previste le auto moderne, queste avranno una classifica separata e partiranno a discrezione del Direttore di Gara. Tutte le componenti organizzative della gara saranno comuni, non saranno quindi consentiti percorsi differenti.

Le vetture dovranno essere allineate 30' prima della partenza della prima vettura. I concorrenti dovranno seguire le indicazioni impartite dai Commissari di Percorso. Nel caso in cui il paddock sia distante dalla partenza, sia per le prove che per la gara, i concorrenti dovranno, seguendo l'ordine di partenza, mettersi a disposizione dell'Organizzatore che provvederà, sia per le prove che per la gara, a farle scortare fino alla linea di partenza.

L'ordine di partenza delle vetture storiche rispetto alle moderne deve essere stabilito caso per caso dal direttore di gara avendo come obiettivo la priorità di svolgimento della gara titolata e tenendo presente la successione dei seguenti raggruppamenti:

1° Raggr. - 2° Raggr. - 3° Raggr. - 4° Raggr. (N-A-B-GTP-CT/Nat) – **CLASSICHE-K (N-A-KC-K1- K2-B) - GT-5° Raggr. – CLASSICHE KR (Monoposto) - 4° (BC) – CLASSICHE KR(BC).**

Per le gare titolate FIA devono essere seguite le apposite disposizioni.

Il Direttore di Gara sentito il Collegio dei Commissari Sportivi, potrà modificare l'ordine di partenza a seguito di esigenze particolari.

Le partenze saranno date secondo l'ordine stabilito dai Commissari Sportivi e dal Direttore di Gara. Nessuna vettura che non rispetti tale ordine potrà prendere il via tranne che dietro autorizzazione del Direttore di Gara.

La partenza dovrà obbligatoriamente avvenire con sistemi automatici.

Il veicolo che ha innescato il dispositivo di cronometraggio sarà considerato partito e non avrà diritto ad una seconda partenza.

La partenza sarà data dall'accensione della luce verde del semaforo, mentre l'ora reale di partenza verrà rilevata da una fotocellula collegata con un apparecchio scrivente, posto ad un metro di distanza dalla linea di partenza fissata in corrispondenza della parte anteriore più sporgente della vettura.

Un Conduttore, già agli ordini dello starter, può non essere pronto ad avviarsi. In questo caso la partenza gli potrà essere consentita con un ritardo non superiore a 30" DAL MOMENTO DELL'ACCENSIONE DELLA LUCE VERDE. Superato tale ritardo, il Conduttore non sarà fatto partire e sarà considerato non partito.

In caso di guasto delle apparecchiature elettroniche, la partenza sarà data manualmente e con la bandiera nazionale.

Il Conduttore che rifiuta la partenza sarà considerato non partito e quindi non inserito nella classifica.

I concorrenti potranno partecipare a Gara 2 anche se non hanno partecipato a Gara 1.

Tutte le vetture che hanno superato la linea di partenza ed attivato i sistemi di rilevamento del tempo non potranno evocare nessun diritto ad avere una seconda partenza. Tuttavia, se nel corso della gara dovessero essere fermati dai Commissari di Percorso con l'esposizione della bandiera rossa, saranno riportati alla partenza e gli sarà data la possibilità di una seconda partenza.

L'arrivo sarà cronometrato su una linea tracciata di fronte alla postazione di cronometraggio. Per essere classificati i conduttori dovranno completare l'intero percorso, a bordo della propria vettura.

E' severamente vietato spingere la vettura, lungo il percorso di gara, se non dietro disposizione degli Ufficiali di Gara, ma solo per mettere la stessa in posizione di sicurezza.

Nelle competizioni dove sono previste le barriere di rallentamento, in presenza di questi dispositivi, sarà presente un Ufficiale di Gara con incarico di Giudice di fatto, che rileverà eventuali infrazioni dei conduttori. Tali infrazioni, taglio di chicane, saranno immediatamente esecutive e non saranno suscettibili ad impugnazione.

La presenza dell'Ufficiale di gara (Giudice di fatto) sarà comunicata con apposita Circolare Informativa che dovrà essere affissa all'Albo di gara. Le sanzioni previste per questo tipo di infrazione saranno a discrezione del Collegio dei Commissari Sportivi, che potrà arrivare fino all'esclusione della gara.

Al termine delle salite di prove ufficiali o della gara, le vetture dovranno essere riportate al paddock partenza.

La priorità nella discesa dovrà essere riservata alle vetture Sport –BC- Formule. Per migliorare la sicurezza dei conduttori, dovrà essere prevista in coda alle vetture un mezzo antincendio e tutte le postazioni dei servizi lungo il percorso dovranno essere in preallarme. Stessa attenzione dovrà essere posta anche alle rimanenti vetture (cioè auto dell'antincendio al seguito e postazioni in preallarme).

I sorpassi tra vetture sono vietati e verranno segnalati al Collegio dei Commissari Sportivi per le sanzioni del caso. La corsia di sinistra dovrà essere sgombra per il passaggio di eventuali mezzi di servizio in caso di interventi che si dovessero rendere necessari.

7.5 - Costituzione delle classi

Le classi previste dall'art.3.1 del presente regolamento saranno sempre costituite qualunque sia il numero delle vetture verificate. L'Organizzatore ha facoltà di prevedere, ai soli fini della premiazione, delle sottoclassi.

Le classi saranno costituite in base al numero dei partenti in ciascuna classe risultante dal relativo elenco affisso all'Albo di gara prima dell'inizio delle prove ufficiali.

7.6 Parco Chiuso

Al termine della gara, se prevista in un'unica salita oppure sia al termine di Gara 1 e Gara 2, le vetture dovranno osservare le disposizioni degli Ufficiali di Gara e proseguire

fino al luogo previsto dove le stesse saranno assoggettate al regime di parco chiuso. È fatto obbligo ai concorrenti, per essere classificati, di aver assoggettato la propria vettura al regime di parco chiuso. L'ingresso in Parco Chiuso sarà rilevato da un Ufficiale di Gara.

Al termine della competizione e dopo che il Direttore di gara, sentito il Collegio dei Commissari Sportivi, darà disposizioni per liberare il parco chiuso e l'Organizzatore non sarà più tenuto alla sorveglianza delle vetture e pertanto i concorrenti dovranno provvedere al ritiro delle proprie vetture. In caso di reclamo o comunque in presenza di verifiche tecniche d'ufficio, predisposte dal Collegio dei Commissari Sportivi, le vetture interessate saranno trattenute e con mezzi idonei trasportate presso l'officina prevista per gli opportuni controlli

ART. 8 - CLASSIFICHE DELLA MANIFESTAZIONE E PUNTEGGI

8.1 - Classifiche della manifestazione e rilevamento dei tempi

In tutte le gare sono previste le seguenti classifiche:

- Assoluta di Raggruppamento
- di Classe
- Under 40 per ogni raggruppamento
- di Scuderia

Nelle competizioni previste in due sessioni (gara 1 e gara 2) devono essere redatte singole classifiche per ogni gara e classifiche sommatorie delle due gare.

Le vetture del 1° Raggruppamento (C-D-E-F-G1) avranno una sola classifica di classe per le vetture T di Serie e T Competizione denominate T ed una sola classifica di classe per le vetture GT di Serie e GT competizione denominate GT.

Per le vetture T-TC-GT-GTS e Sil del 2° e 3° Raggruppamento, non deve essere riportato il periodo, ma solo la categoria e la classe di cilindrata. Non devono essere né previste né divulgare classifiche generali assolute senza distinzione di raggruppamenti e classi.

Le classifiche saranno redatte secondo i tempi fatti dai Conduttori nell'ambito della gara e risulteranno vincitori coloro che avranno realizzato il tempo più basso.

Il tempo impiegato fra le linee di partenza e di arrivo costituisce il fattore determinante ai fini della classifica. Il rilevamento dei tempi deve essere effettuato al 1/100 di secondo.

Nel caso di più sessioni di gara la classifica per i punteggi di campionato sarà fatta singolarmente per ogni competizione, una per gara 1 ed una per gara 2.

Mentre per l'aggiudicazione dei premi d'onore della manifestazione, verrà tenuto conto della somma dei tempi di gara 1 e gara 2.

Ai fini della classifica della gara si terrà conto solo dei centesimi di secondo. Nel caso di ex-aequo, il fattore discriminante per la compilazione della classifica finale, sarà il millesimo di secondo. Qualora anche conteggiando i millesimi, dovesse permanere ancora l'ex-equo, saranno dichiarati due vincitori.

Nel caso di interruzione di una manifestazione per cause di forza maggiore o di sicurezza e non fosse possibile riprenderla, se la stessa è articolata in un'unica salita o in due sessioni (Gara 1 e Gara 2) saranno redatte le classifiche per i Raggruppamenti e le

Classi che hanno portato a termine la gara.

Per i Raggruppamenti e Classi che non possono portare a termine la competizione e non risultano classificati in nessuna delle due ipotesi, (sia in unica salita che nel corso delle due sessioni di gara) sarà considerata come gara non effettuata rendendola valida quale partecipazione.

I risultati finali saranno esposti all'Albo di gara come previsto dal programma.

La classifica finale è provvisoria alla fine della gara diviene definitiva 30' dopo l'affissione dei risultati (vedere sempre l'orario della pubblicazione dal programma).

Al fine dell'attribuzione del punteggio per i titoli ACI verranno redatte classifiche secondo quanto previsto dal RSN e RDS velocità in salita.

Ogni scuderia, titolare di licenza ACI, potrà partecipare con una squadra di minimo 3 vetture per l'assegnazione della coppa riservata alle Scuderie per ogni Raggruppamento. La Scuderia vincitrice, del Raggruppamento sarà quella che avrà ottenuto il miglior tempo, sommando i risultati delle 3 vetture meglio classificate.

Nelle gare valide per il Campionato Italiano, sul percorso di gara deve essere previsto almeno un rilevamento di tempo intermedio e nelle gare con percorso superiore a 6 km devono essere almeno due.

I tempi intermedi dovranno essere distribuiti gratuitamente ai concorrenti.

Ogni Organizzatore, dovrà al termine della manifestazione inviare via e-mail le classifiche ufficiali, compresi gli esclusi. Gli Organizzatori che non ottempereranno a quanto disposto saranno segnalati alla Segreteria di ACISPORT per gli opportuni provvedimenti. Gli Organizzatori dovranno prevedere almeno i seguenti premi d'onore tenendo presente che quantità maggiori, facoltative, andranno comunque a totale vantaggio dell'immagine della loro gara:

1° Assoluto di ogni Raggruppamento;

1° di classe per ogni classe prevista da ogni Raggruppamento.

1° Under 40 per ogni raggruppamento

8.2 - Punteggi

Nelle gare titolate l'assegnazione dei punteggi ai fini delle classifiche viene riportata nelle norme del Campionato di appartenenza sia per i Concorrenti che per le Scuderie.

8.3 - Concorrenti – Conduttori Stranieri

Nelle competizioni nazionali in cui è autorizzata la partecipazione straniera (ENPEA), i conduttori con licenza rilasciata da una ASN straniera, in possesso della relativa autorizzazione per la partecipazione rilasciata dalla propria Federazione Sportiva Nazionale, possono acquisire i relativi punteggi maturati nella competizione, sulla base di quanto stabilito dall'Art. 14 del RSN.

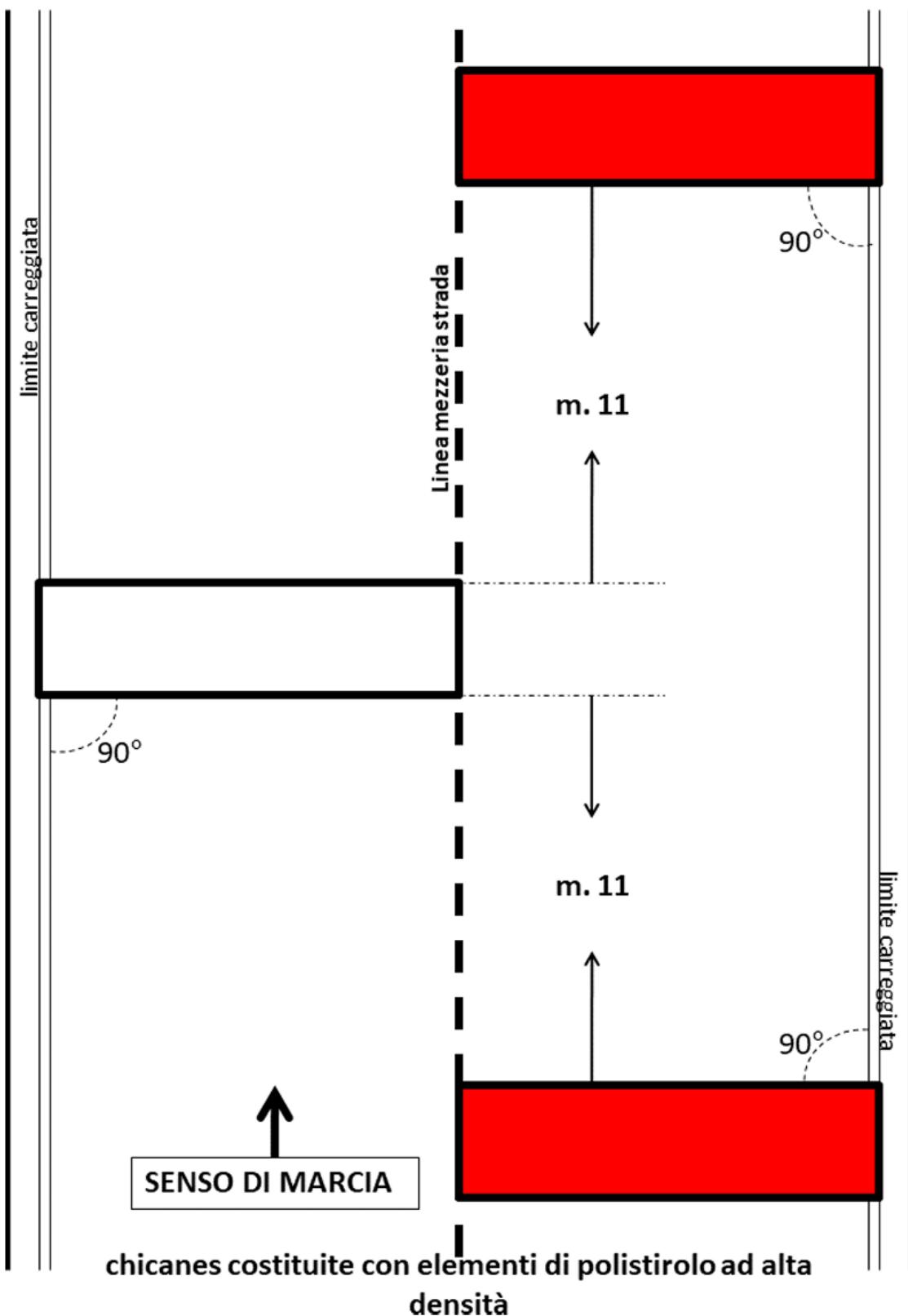
ART. 9 – LICENZE – LIMITAZIONI

In conformità e secondo quanto previsto dall'Annuario Sportivo Nazionale – Appendice n. 1 – Licenze e Assicurazioni, Art. A5.

Art. 10 RECLAMI E APPELLI

I reclami ed appelli vanno presentati nei modi, forma e termini stabiliti dal R.S.N. In caso di reclamo tecnico, il reclamante deve specificare i particolari della vettura oggetto del reclamo ed è tenuto a fornire tutta la documentazione riguardante il reclamo stesso.

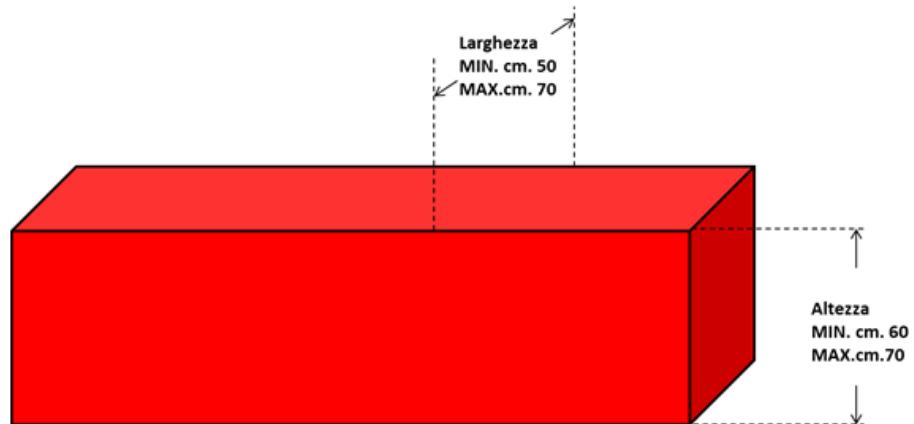
Disegno n. 1 - CHICANE RALLENTAMENTO PER AUTOSTORICHE



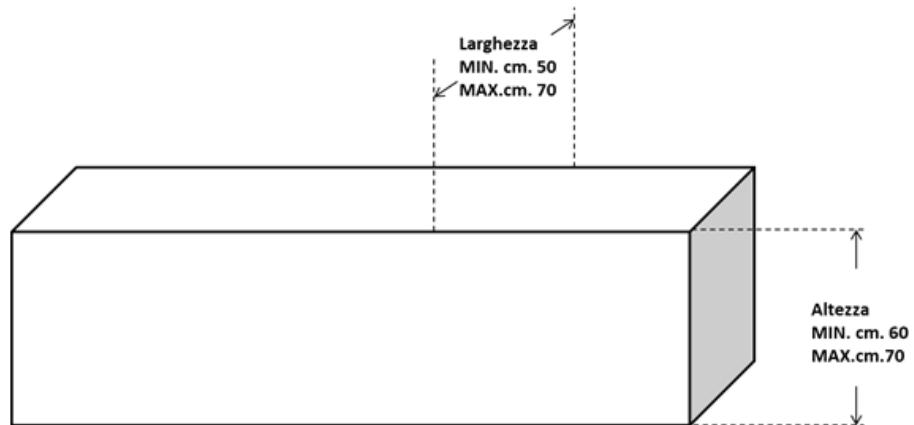
chicanes costituite con elementi di polistirolo ad alta densità

Disegno n. 2 – ELEMENTI CHICANE RALLENTAMENTO PER AUTOSTORICHE

- CHICANE IN POLISTIROLO AD ALTA DENSITA' DI PESO PARI O SUPERIORE A 30 KG. AL METRO CUBO PROTETTE DA MATERIALE PLASTICO CHE NE IMPEDISCA LA FRANTUMAZIONE IN CASO DI IMPATTO CON AUTOVETTURE CON LARGHEZZA MINIMA CM. 50 MASSIMA CM. 70 E CON ALTEZZA MINIMA DI CM. 60 E MAX DI CM. 70;



ELEMENTO INGRESSO E USCITA CHICANE



ELEMENTO CENTRALE CHICANE