
NORME GENERALI AUTOMOBILISMO

Ogni disposizione contraria alle presenti norme è da considerarsi abrogata

INDICE

Pag. 1- Premessa

Art. 1 - Licenza – tessera Conduttore

- 1.1 Altre Tipologie di Tessere Attività

Art. 1 Bis – Tessera B – altri partecipanti

Art. 2 – Inserimento gare a calendario

- 2.1 Nulla osta Ministero Infrastrutture e Trasporti

Art. 3 – Percorsi

- 3.1 Postazioni di rallentamento

- 3.2 Postazioni di segnalazione

- 3.3 Servizio medico

Art.4 – Assicurazione

Art.5 – Regolamento particolare di Gara (RPG)

Art.6 – Ufficiali di gara

- 6.1 Direttore di Gara

- 6.2 Commissione Sportiva

- 6.3 Commissari e Verificatori Sportivi e Tecnici

- 6.4 Segretario di manifestazione

- 6.5 Commissario di percorso

- 6.6 Bandiere di segnalazione

Art.7 – Concorrenti e Conduttori

- 7.1 Abbigliamento dei conduttori

Art.8 – Vetture ammesse

- 8.1 Equipaggiamento minimo di sicurezza delle vetture

Art.8 bis – doppie guide

Art.9 – Tasse di iscrizione alle gare

Art.10 – Apripista

Art.11 – Numeri di gara

Art.12 – Svolgimento delle gare

- 12.1 Struttura delle manifestazioni

- 12.2 Controllo vetture e documenti ante gara

- 12.3 Briefing

- 12.4 Ricognizione del percorso

- 12.5 Procedura di partenza

- 12.6 Ordine di partenza

- 12.7 Rilevamento dei tempi

- 12.8 Classifiche e penalità

- 12.9 - Comportamenti ostruzionistici o antisportivi

- 12.10 Parco chiuso – pesa

- 12.11 Premi

- 12.12 Reclami

- 12.13 Reclami per le categorie Rally e Rally 2

- 12.14 Prova video

- 12.15 Incartamento di chiusura.

Tutte le Attività svolte sono sotto l'egida ASI e sono a carattere amatoriale finalizzate al divertimento ed alla partecipazione. Le manifestazioni possono essere competitive e non competitive, con finalità sportive, ludiche e/o turistiche. Lo svolgimento e la partecipazione sono regolati dalle Norme Generali, dai vari Regolamenti Tecnico-sportivi di settore e dal R.P.G. (Regolamento particolare di Gara). Si raccomanda a tutti i Partecipanti in veste di Conduuttori, di Organizzatori e/o di semplici Appassionati, di prendere visione di tali regolamenti e di collaborare attivamente per la riuscita delle varie Attività e Manifestazioni.

NORME OBBLIGATORIE DI SICUREZZA

a) **TELO CERATO** - Per il rispetto dell'Ambiente, è obbligatorio per ogni Conduuttore - Pilota, nella propria piazzola ai Box, posizionare sul suolo occupato dalla vettura gara, un telo cerato di dimensioni idonee per coprire l'intera sagoma della stessa, per il contenimento di eventuali sversamenti di liquidi.

b) **ESTINTORE** - E' obbligatorio per ciascun conduuttore posizionare nella propria piazzola ai box un estintore di Kg 6 minimo omologato. E' consigliato dotare la vettura di un estintore brandeggiabile da 2 o 3 kg di polvere, a sgancio rapido.

d) **PROTOSSIDO DI AZOTO** - è rigorosamente vietato l'uso del protossido di azoto (NOS), o similari, per aumentare le prestazioni della vettura.

e) **ALCOL TEST** - Il Direttore di Gara, tramite gli organi preposti, se lo riterrà opportuno potrà effettuare dei controlli attraverso Etilometri monouso, sulla integrità delle funzioni psicofisiche dei piloti/navigatori partecipanti alla gara o/e addetti ai lavori (Commissari, tecnici) nelle fasi dell'espletamento delle loro funzioni per tutta la durata della manifestazione. L'alcool test viene ripetuto due volte a distanza di 5 minuti l'uno dall'altro. Il tasso alcolico in grammi per litro (g/l) deve tassativamente essere zero (0). In caso di esito positivo del soggetto sottoposto al test, verrà immediatamente squalificato ed estromesso dall'intera manifestazione. Alla stessa pena soggiace chi si rifiuta di porsi all'alcool test senza giustificato motivo.

Art. 1 - LICENZA C1 - TESSERA DI CONDUTTORE

Le tessere avranno durata a seconda della scelta comunicata dalla ASD/SSD al momento dell'affiliazione e comunque non oltre il termine di affiliazione della Società. Possono avere validità di un anno solare, dal 1° Gennaio al 31 Dicembre, e comunque sono subordinate alla data di scadenza della visita medica oppure seguono la stagione sportiva, sempre con la validità di un anno. Facendo richiesta entro il mese di agosto, esse scadono il 31 dicembre, attivandole il 1° settembre sono valide sino al 31 agosto dell'anno successivo. Le tessere ASI sono di diversi tipi: tutte hanno copertura RCT, differente a seconda della tipologia e vengono emesse solo ed esclusivamente in formato digitale. Le indicazioni riguardanti la procedura per effettuare i tesseramenti all'interno del portale www.asinazionale.it vengono comunicate al momento dell'affiliazione. Le domande per ottenere la Tessera Conduuttore per le varie attività si possono effettuare tramite la Società di appartenenza fornendo la prescritta documentazione (documento di identità, codice fiscale, certificazione medica).

Possono partecipare a queste manifestazioni, in qualità di concorrenti e di piloti, tutti i possessori di licenza C1 - rilasciata da ASI Nazionale tramite l'associazione d'appartenenza. Per il rilascio della tessera è obbligatorio che all'inizio di ogni stagione sportiva vengano presentati i seguenti documenti:

- certificato di idoneità fisica per la pratica dello sport dell'automobilismo di tipo A in corso di validità, rilasciato da:
 - 1 - aziende sanitarie locali(ASL) che prevedono il servizio di medicina dello sport;
 - 2 - centri di medicina dello sport;
 - 3 - medici specialisti in medicina dello sport o in possesso dell'attestato ministeriale di cui alla legge n° 1099/71, operanti nelle strutture pubbliche e private convenzionate con le Regioni.

L'età minima per i richiedenti di inizio attività, "16 anni" compiuti (sempre per circuiti chiusi). Per la disciplina dello slalom, 18 anni è l'età minima prevista in veste di pilota/conduttore, mentre per il navigatore a partire dai 16 anni. Per i minori degli anni 18 è necessario, oltre alla documentazione ordinaria, anche atto di assenso autenticato nelle forme previste dalle leggi vigenti.

Le richieste che perverranno in difetto dei dati o della documentazione prevista, verranno respinte. Per i neo richiedenti è fatto obbligo partecipare a corso specifico con test attitudinali di abilitazione per la predetta pratica sportiva.

1.1 Altre Tipologie di Tessere Attività:

- Per Tessere Conduttore Attività Non Competitive: Certificato di Buona salute rilasciato dal Medico di famiglia in base al D.M. 28/02/1983 oppure certificato attività non agonistiche rilasciato da strutture sanitarie abilitate alla medicina dello sport.

- Per la partecipazione a Raduni associativi che si svolgono su strade aperte al traffico veicolare, non è necessaria alcuna certificazione medica. Per chi non è già tesserato, è necessario richiedere la Tessera base ed avere i documenti personali di guida e del veicolo in corso di validità ed in regola con il CDS.

La Tessera Attività non potrà essere rilasciata a coloro che risultino colpiti da provvedimenti disciplinari in corso.

Art. 1 Bis - TESSERA B - ALTRI PARTECIPANTI

Tutti coloro che a vario titolo partecipano attivamente nel contesto delle manifestazioni titolate competitive e non, in veste di meccanici, accompagnatori e per le funzioni di direzione / segreteria, devono essere in possesso di idonea tessera associativa base.

Art. 2 – INSERIMENTO DELLE GARE A CALENDARIO

Le manifestazioni (Slalom, Formula Driver, Pista) possono essere organizzati dagli Enti, società e dalle Associazioni Sportive regolarmente affiliate per l'anno in corso. Ogni manifestazione nazionale deve essere preventivamente iscritta nel Calendario Sportivo Asi. E' compito degli EPS trasmettere i calendari sportivi degli eventi e competizioni di livello agonistico e riconosciuti di preminente interesse nazionale, affinché possano essere sottoposti all'approvazione e alla pubblicazione da parte del CONI.

Art. 3 – PERCORSI

In base alla disciplina automobilistica avremo diverse tipologie di percorso. In Formula Driver e/o Pista si gareggerà prevalentemente su circuiti permanenti o provvisori ricavati dalle zone industriali, solitamente su fondo asfaltato.

A seconda delle caratteristiche del percorso, dovranno essere posizionate chicanes fisse. Esse costituiscono penalità in quanto la funzione delle stesse sarà di abbassare la velocità del percorso, le penalità verranno assegnate in misura di 5 secondi per ogni birillo abbattuto o mandato fuori dalla sede segnata sull'asfalto e 30 secondi per il taglio completo della postazione.

Le caratteristiche generali del percorso di slalom in salita dovranno avere le seguenti modalità:

- a) lunghezza min. Km. 1,5 - max Km. 3;
- b) larghezza media della carreggiata mt. 5;
- c) pendenza media minima 3%;
- d) velocità consentita su tutto il percorso: media 80 km orari;
- e) lunghezza massima rettili fra fine ed inizio di postazioni di rallentamento successive: 200 mt.

3.1- Postazioni di rallentamento

Al fine di limitare la velocità media a 80 km/h, lungo il percorso sono previste postazioni di rallentamento costituite da barriere di birilli e/o New-jersey in plastica (non dovranno mai essere composte da bidoni in ferro, blocchi di cemento ecc.). Ognuna di queste postazioni deve essere costituita da non meno di 3 file disposte a distanza minima di 11 metri e massima di 13 metri, come indicato nello schema seguente:

Art. 6 - UFFICIALI DI GARA

Lo staff degli Ufficiali di Gara deve essere composto dalle seguenti figure:

6.1 - Direttore di Gara

È obbligatoria la presenza del Direttore di Gara, nominato dall'Organizzatore. È preferibile prevedere anche un Direttore di Gara Aggiunto.

6.2 - Commissione Sportiva

La Commissione Sportiva è uno strumento che, nei casi riportati ai punti 1. e 2. del presente comma e ogni qualvolta lo richiama il Direttore di Gara, si esprimerà nel merito regolamentare. In ogni manifestazione deve essere costituita dall'organizzatore ed è composta da 5 membri: n.3 rappresentanti di scuderia, dal Direttore di Gara e da una figura di provata esperienza non impegnato/a attivamente nell'organizzazione o nella manifestazione stessa (non deve essere un partecipante). Della Commissione fa parte anche il referente dei piloti senza diritto di voto. La composizione della Commissione deve essere comunicata all'EPS entro e non oltre le ore 12:00 del giovedì antecedente l'evento.

Le sue decisioni, riportate nel verbale controfirmato dai presenti, devono ritenersi fortemente indicative verso la direzione di gara. Qualora la stessa (commissione) non venga istituita l'EPS si riserva, in caso di controversia, di tutelare la propria immagine, i propri diritti e quelli dei propri associati nelle sedi opportune.

Tra i compiti la risoluzione delle questioni e controversie aventi ad oggetto: 1) l'osservanza e l'applicazione delle norme regolamentari, di sicurezza, organizzative e statutarie dell'ordinamento sportivo al fine di garantire il corretto svolgimento delle attività sportive; 2) i comportamenti rilevanti sul piano disciplinare e l'irrogazione ed applicazione delle relative sanzioni. Sono escluse le penalità dovute, ad esempio, allo spostamento di coni, tagli di chicane ecc che rimangono di competenza del direttore di gara.

6.3 - Commissari e Verificatori Sportivi e Tecnici

Per ogni manifestazione la società organizzatrice dovrà garantire la copertura dell'intero tracciato di appositi Commissari (giudici di percorso).

I Verificatori Sportivi devono essere esperti di nozioni generali dell'ordinamento sportivo automobilistico e specializzati nell'applicazione delle procedure relative alle verifiche ante gara di tutti i documenti richiesti ai concorrenti ed ai conduttori per la partecipazione ad una gara.

I Verificatori Tecnici devono essere tecnicamente qualificati e preparati. Avranno la facoltà di verificare la vettura in qualsiasi momento della manifestazione.

6.4- Segretario di manifestazione

È obbligatoria la presenza del Segretario di manifestazione, nominato dall'Organizzatore; questa funzione può essere svolta anche dal Direttore di Gara.

6.5- Commissari di percorso

Allo scopo di consentire efficaci segnalazioni ai Conduttori ed interventi rapidi in caso di necessità, lungo il tracciato è obbligatorio prevedere la dislocazione di Commissari di percorso in numero tale che essi si trovino a contatto visivo fra loro, tenuto conto della conformazione della strada. Ogni loro postazione deve essere dotata di bandiere di segnalazione, radio collegata con la direzione gara, polvere assorbente, estintore e scopa.

6.6- Bandiere di segnalazione

Durante la gara le segnalazioni tra i Commissari di percorso ed i Conduttori avvengono tramite le sotto descritte bandiere:

- Bandiera tricolore (italiana): viene utilizzata alla partenza del percorso dal Direttore di Gara o da un suo delegato. Abbassandola si dà lo start al pilota;
- Bandiera rossa: deve essere mostrata ai Piloti, unicamente su indicazione del Direttore di Gara, quando è necessario arrestare una manche di ricognizione o di gara; quando viene agitata la bandiera rossa, i Piloti devono immediatamente fermarsi e seguire le indicazioni degli Ufficiali di Gara presenti sul posto;

- Bandiera gialla: viene mostrata ai Piloti per segnalare una situazione di pericolo; può essere esposta in due diverse modalità, con i seguenti significati:

una bandiera fissa: ridurre la velocità ed essere pronti a cambiare direzione a causa della presenza di un pericolo sul bordo o su una parte del percorso. Vietato sorpassare in regime di bandiera gialla, pena sanzione;

bandiera agitata: ridurre la velocità ed essere pronti a cambiare direzione o a fermarsi a causa della presenza di un pericolo sulla traiettoria ideale, che blocca in parte o del tutto il percorso;

- Bandiera gialla con righe rosse: viene mostrata ai Piloti per indicare un peggioramento dell'aderenza del fondo stradale dovuto alla presenza di olio o acqua; deve essere esposta fissa da tutti gli Ufficiali di Gara presenti lungo la tratta di percorso interessata dal pericolo;

- Bandiera blu:

ferma – avvisa il Pilota che sta arrivando una vettura più veloce;

agitata – avvisa il Pilota più lento che deve agevolare il compimento del sorpasso;

- Bandiera bianca: viene mostrata ai Piloti per avvisarli che stanno per raggiungere un veicolo o un mezzo di soccorso che procede lentamente davanti a loro: deve essere esposta agitata;

- Bandiera verde: viene essere mostrata ai piloti per avvisarli della fine di un pericolo; deve essere esposta agitata dall'Ufficiale di Gara posto immediatamente dopo l'ultima postazione in cui è stato necessario l'impiego di una o più bandiere gialle.

- Bandiera a scacchi neri e bianchi: viene sventolata al traguardo della gara e decreta la fine della corsa.

Art. 7 - CONCORRENTI E CONDUTTORI AMMESSI

Sono ammessi a partecipare in qualità di Concorrenti e Conduuttori i titolari di licenza C1 in corso di validità con annesso certificato medico agonistico per la disciplina dell'automobilismo valido (A1).

7.1- Abbigliamento dei Conduuttori

I Conduuttori sono obbligati ad indossare l'abbigliamento protettivo costituito da tuta, calze, guanti, scarpe, sotto casco e casco (consentita l'omologazione scaduta).

Art. 8 - VETTURE AMMESSE

Sono ammesse a partecipare le vetture di tutte le categorie previste dai Regolamenti Tecnici di disciplina con le eventuali estensioni richieste negli specifici RPG.

8.1 EQUIPAGGIAMENTO MINIMO DI SICUREZZA DELLE VETTURE

E' obbligatorio il montaggio di cinture di sicurezza a 5 punti. Esse devono essere sostituite dopo ogni serio incidente, se sono tagliate o sfilacciate. E' proibito fissare le cinture di sicurezza ai sedili od ai loro supporti.

Il limite di utilizzazione viene prorogato di 10 anni rispetto alla data di scadenza prevista dalla omologazione (5 + ulteriori 10 anni).

Art. 8 Bis - DOPPIA GUIDA

Spetta all'organizzatore la scelta di ammettere la partecipazione di due o più Conduuttori sullo stesso veicolo, in categorie diverse e comunque rispettando il regolamento tecnico di classe, purché precisato sul regolamento particolare di gara (RPG).

Art. 9 - TASSE DI ISCRIZIONE ALLE GARE

Le iscrizioni dovranno obbligatoriamente pervenire entro il giovedì alle ore 21,00 antecedente la manifestazione. Le stesse dovranno pervenire telefonicamente o tramite raccomandata, fax, e-mail alla società organizzatrice.

La quota di iscrizione è fissata dall'organizzatore della manifestazione e viene indicata nel RPG.

Il pilota viene considerato iscritto dal momento in cui ha versato la quota e firmato il modulo di iscrizione.

Art. 10 - APRIPISTA

Le vetture apripista, massimo 3, sono ammesse a condizione che non siano vetture Formula o Kart e siano inserite, con numerazione progressiva preceduta dalla cifra “zero”, nell’elenco degli iscritti prima dei Conduuttori partecipanti alla gara.

Le vetture apripista devono avere a bordo il Conduuttore e un Ufficiale di Gara (Direttore di Gara o Commissario). Il conduuttore titolare di licenza del grado previsto per la tipologia di vettura impiegata. In caso la vettura impiegata sia “stradale” è accettata qualunque licenza di Conduuttore.

Per fornire informazioni ed avvisi al pubblico presente lungo il percorso, è consigliato l’uso di una vettura con altoparlante. Negli Slalom la presenza di una vettura con altoparlante è obbligatoria.

Art. 11 - NUMERI DI GARA

Tutte le vetture devono essere munite obbligatoriamente di numeri di gara, messi sul parabrezza e sul lunotto posteriore seguendo le linee guida dell’organizzatore. I numeri di gara devono essere ritirati il giorno stesso della manifestazione, presso la segreteria sul luogo della gara. L’ordine di partenza verrà assegnato dall’organizzatore all’inizio della gara e rimarrà invariato per il resto della competizione.

Art. 12 - SVOLGIMENTO DELLE GARE

12.1- Struttura delle gare

- Formula Driver e/o Pista si svolgono su 4 manches e si sommano i tempi delle due migliori manches ai fini della classifica.

- Gli slalom in salita si svolgono in una manche di ricognizione e tre manches di gara cronometrate, da dichiarare nel RPG. Ai fini della classifica si terrà conto della somma dei tempi delle due migliori manches disputate dal concorrente.

12.2- Controllo vetture e documenti ante gara

Il controllo delle vetture è effettuato secondo le modalità previste dal protocollo sanitario. Durante le verifiche tecniche il pilota dovrà presentare il Passaporto Tecnico della vettura, compilato in tutte le sue parti. Le verifiche sportive (controllo dei documenti) avviene presso la segreteria allestita sul luogo della manifestazione, salvo diverse disposizioni impartite da protocolli sanitari (in modalità telematica nei giorni precedenti la gara – escludendo la presenza del Concorrente e del Conduuttore). Il pilota deve però consegnare in segreteria il modulo di autodichiarazione per il rischio Covid-19 compilato a cura di ciascuno dei componenti del proprio team.

Se, in sede di verifica tecnica ante gara, una vettura non dovesse corrispondere alla categoria in cui è stata iscritta, il Direttore di Gara o un suo delegato, su proposta dei Commissari Tecnici, assegna la predetta vettura alla categoria a cui realmente appartiene.

Vietato il passaggio volontario ad una categoria inferiore o superiore a quella di appartenenza senza l’approvazione dei Giudici di Gara.

L’Organizzatore deve prevedere un Albo di Gara “fisico” in cui pubblicare, oltre all’elenco iscritti, tutti gli altri documenti inerenti alla manifestazione (es. RPG, ordine di partenza, classifiche, decisioni, ecc.). La pubblicazione costituisce anche notifica degli atti.

12.3- Briefing

Il briefing è una riunione/incontro presieduto dal Direttore di Gara, con i piloti e gli Ufficiali di Gara, che si tiene all’inizio di ogni manifestazione sportiva. Nell’occasione vengono impartite le linee guida sulle norme e regole da rispettare durante lo svolgimento della gara.

12.4- Ricognizione del percorso

La ricognizione deve essere effettuata in perfetto assetto di gara e deve svolgersi seguendo le disposizioni del Direttore di Gara, con o senza rilevamento di tempi.

12.5- Procedura di partenza

Le vetture devono essere incolonnate almeno 15 minuti prima del proprio orario teorico di partenza secondo l’ordine predisposto dal Direttore di Gara sulla base delle indicazioni contenute nell’ordine di partenza che deve essere pubblicato all’Albo di Gara “fisico”.

La partenza è data da fermo, con vettura a motore acceso; non sono ammessi “avviamenti a spinta”, pena l’esclusione dalla manche.

Le vetture prendono il via ad almeno 30” di intervallo l’una dall’altra.

I Conducenti che, trascorsi 20” dall’accensione della luce verde, non sono ancora riusciti a partire, sono considerati non partiti ed esclusi dalla manche; una volta innescato il dispositivo di cronometraggio il Conducente è considerato partito e pertanto non ha diritto a una seconda partenza.

I Conducenti, rispettando le indicazioni degli addetti, posizionano le vetture ad un metro dalla linea di partenza in corrispondenza esatta della parte anteriore più sporgente della vettura e prendono il “via” seguendo la procedura prevista esclusivamente tramite semaforo con i seguenti comandi:

- accensione luce rossa: mancano 10”

- accensione luce gialla: mancano 5”

- accensione luce verde: VIA

È ammesso l’impiego di semafori con l’indicazione del countdown degli ultimi 5”.

L’ora reale di partenza è rilevata da una fotocellula collegata ad un apparecchio scrivente posta sulla linea di partenza. Non sono previste penalità per partenze anticipate.

In relazione a situazioni di forza maggiore, il Direttore di Gara ha la facoltà di autorizzare, con decisione motivata, una nuova partenza a favore del o dei Conducenti che non sono stati messi in condizione di portare a termine la manche.

Tale disposizione non si applica, in ogni caso, alla ricognizione.

I Conducenti che, per qualsiasi motivo, non prendono il via in una delle manches hanno l’obbligo di darne preavviso al Direttore di Gara; il mancato rispetto di questo obbligo comporta l’esclusione dalla classifica.

12.6 - Ordine di partenza

Salvo diversa disposizione del Direttore di Gara la sequenza delle categorie deve essere la seguente: Autostoriche – SA-SB-SC-A-B-C-CT-D2-D4-E-Sport-Lady-Lady1-Rally-Rally2 (A e B) Plus - Open

12.7- Rilevamento dei tempi

Il rilevamento dei tempi all’arrivo è effettuato al 1/100 di secondo con fotocellula collegata a un apparecchio scrivente.

A fine gara, i cronologici di partenza e di arrivo con le bande degli apparecchi scriventi devono essere consegnati al Direttore di Gara.

12.8- Classifiche e penalità

In ogni manche ai tempi vengono sommate le seguenti penalità inappellabilmente giudicate e segnalate dagli Ufficiali di Gara preposti:

- a) per aver abbattuto o spostato un birillo o un New-Jersey o pila di gomme, in una postazione di rallentamento sono 5” di penalità. Un birillo o una pila di gomme si intendono spostate quando la loro posizione deve essere ripristinata dalla sede di partenza;
- b) per il taglio di percorso: 30”. Un Pilota incorre in un “taglio di percorso” quando evita una o più barriere in una postazione di rallentamento o quando non effettua il cambio di direzione e abbatte la barriera.

12.9 - Comportamenti ostruzionistici o antisportivi

È severamente vietato qualsiasi comportamento scorretto, ostruzionistico o antisportivo, atto a bloccare o impedirne intenzionalmente il sorpasso da parte del Pilota – Conducente più lento. Il Direttore di Gara avrà la facoltà di comminare una pena di 10” da aggiungere al tempo finale della manche in corso.

La classifica finale è stabilita prendendo in considerazione, per ciascun Pilota, il miglior tempo di manche purché prenda il via a due manches su tre. In caso di ex aequo fra due o più piloti è preso in considerazione, per ognuno di essi, il miglior punteggio conseguito fra le manches scartate; in caso di ulteriore parità, permane l’ex aequo.

Se per causa di forza maggiore la manifestazione competitiva dovesse essere sospesa, avendo svolto il 50% del programma previsto, la manifestazione sarà ritenuta valida e non sarà previsto alcun rimborso d'iscrizione nei confronti dei Piloti – concorrenti.

I cronometristi devono eseguire tutti i conteggi necessari alla stesura della classifica e comunicarli nel più breve tempo possibile al Direttore di Gara.

Sono stilate le seguenti classifiche finali:

- Assoluta
- Categoria
- Autostoriche

Le classifiche finali devono essere sottoscritte dal Direttore di Gara ed esposte all'Albo di Gara "fisico". Devono comprendere le Categorie di appartenenza, la vettura utilizzata, l'eventuale Scuderia, il tempo conseguito in ogni manche disputata (con l'indicazione delle eventuali penalità), il miglior tempo conseguito fra le manches disputate e la posizione ottenuta. Devono inoltre essere indicati i "non partiti", ovvero i Conduuttori che pur risultando inseriti nell'ordine di partenza non hanno preso il via in nessuna manche di gara, i "ritirati", ovvero i Conduuttori che pur avendo preso il via in una o più manches di gara non ne hanno completato nemmeno una.

12.10- parco chiuso vetture - Pesa

Il parco chiuso viene istituito alla fine dell'ultima manche. Le vetture potranno essere ritirate al termine delle eventuali verifiche post gara, previa autorizzazione del Direttore di gara alla scadenza dei termini di reclamo (15 minuti dopo l'esposizione delle classifiche). All'interno del parco chiuso possono accedere solo gli Ufficiali di Gara e le persone addette alla sorveglianza; è vietata qualsiasi operazione sulle vetture. Nelle immediate vicinanze del parco chiuso l'Organizzatore deve mettere a disposizione una pesa ufficiale.

12.11- Premi

La dotazione minima dei premi d'onore per ogni classifica deve essere la seguente:

- Assoluta: 1°
- Categoria: 1° - 2° - 3°
- Autostoriche: 1° - 2° - 3°

12.12- Reclami

Gli eventuali reclami devono essere presentati in busta chiusa contenente il soggetto al quale è indirizzato, il motivo, eventuali testimoni non di parte (ammessi giudici e/o personale addetto) firmato, accompagnato dalla tassa di € 200,00 (per singolo reclamo). Se il reclamo è di natura tecnica dovrà essere versata una ulteriore cauzione per le spese da sostenere per lo smontaggio e montaggio e per tutti gli interventi del caso, il cui ammontare sarà valutato dal Direttore di Gara, sentito il parere del Collegio di Giudici e Commissari.

Il valore della cauzione sarà comunicato al reclamante prima di dare inizio alle operazioni di verifica. Le spese saranno a carico del reclamante se il reclamo risulta infondato, ed a carico del reclamato in caso contrario. Nel caso in cui le spese risultino essere superiori al deposito cauzionale, il reclamante dovrà provvedere al saldo, viceversa gli verrà rimborsata la differenza. Verrà verificata altresì la vettura del Pilota reclamante.

12.13 Reclami per le categorie "Rally e Rally 2"

il Reclamante deve presentarsi in direzione gara con copia della FICHES del particolare reclamato, della vettura reclamata (o stesso modello) e copia della FICHES della propria vettura (o stesso modello).

Vetture turbo: non sono ammesse alla categoria Rally ma potranno partecipare alla S-EVO (sperimentale).

12.14 fonti di prova

Non è ammissibile la prova video fornita dal Pilota in sua difesa mediante dispositivo personale tipo videocamera Go Pro e similari. Tuttavia, nei circuiti muniti di sistema di videosorveglianza, è possibile presentare un reclamo da parte dell'interessato, chiedendo la visione delle immagini a fronte di una tassa di euro 100. Si precisa che la tassa non verrà restituita a prescindere dall'esito della visione delle immagini, ma verrà tolta l'eventuale penalità assegnata ingiustamente in precedenza.

12.15- Incartamento di chiusura

Secondo quanto previsto dal Regolamento, entro dieci giorni dal termine della manifestazione l'Organizzatore deve inviare all'EPS, l'incartamento di chiusura della gara con i relativi allegati.