



Regolamento Attività Agonistica v.2021 (R.A.A.)

Regolamento Attività Agonistica della FICS

Le sigle:

C.F. = il Consiglio Fics o anche CF

A.S.A. = Associazioni Sportive Affiliate o anche ASA

R.A.A. = Regolamento Attività Agonistica

R.O. = Regolamento Organico

R.D.G.= Regolamento disciplina e giustizia

S.Sp. = Segreteria Sportiva

I.d.G.= Ispettori di Gara o anche IdG

D.d.G.= Direttore di gara o anche DdG

G.U. = Giudice Unico

R.A.G.= Rapporto assegnazione Gara

O.G.= Organismo di Giustizia

Premessa

Per ogni annata sportiva il Consiglio Fics emana ed invia alle Associazioni Sportive Affiliate (A.S.A.), prima delle date fissate per l'affiliazione ed il tesseramento degli atleti, una circolare di disposizioni per l'attività agonistica che, oltre a ricordare notizie utili, stabilisce tutte le modalità di svolgimento dei campionati e gli obblighi conseguenti. Tali norme, che possono a volte differire da quanto definito dal presente Regolamento Attività Agonistica (R.A.A.), hanno prevalenza sullo stesso. Per quanto non previsto nella circolare annuale di disposizioni per l'attività agonistica, valgono le norme contenute negli articoli del presente Regolamento Attività Agonistica.

Parte 1 Controllo sull'Attività Agonistica

1.1 Competenze e controllo

Le gare patrocinate dalla FICS sono organizzate dalle A.S.A, o da enti locali di promozione sportiva o culturale, con il coordinamento della Segreteria Sportiva (S.Sp.) e sotto il controllo del C.F. e si svolgono con la supervisione sul campo gara degli Ispettori di Gara (I.d.G.) e sotto il controllo disciplinare del Giudice Unico (G.U.).

1.2 Ammissione all'Attività Agonistica

Le A.S.A. e di conseguenza i loro tesserati, per essere ammessi all'attività agonistica debbono:

- Essere in regola con l'affiliazione.
- Aver ottemperato al tesseramento degli atleti come prescritto.
- Essere in regola con tutte le altre disposizioni annualmente emanate dal C.F.

1.3 Svolgimento dell'Attività Agonistica

Il CF fissa ogni anno le date di inizio e fine delle attività agonistiche e demanda la redazione del relativo calendario alla S.Sp./Ufficio Gare che potrà nominare al suo interno responsabili per tipo di circuito, regionale o categoria a seconda delle necessità.

Le A.S.A. possono organizzare Gare locali, trofei, campionati locali che non vengano previsti nel calendario della Fics, e che non possono fregiarsi di alcun tipo di titolarità riconosciuta. Nulla osta che una gara prevista dal calendario Fics possa avere valenza per un campionato locale.

Parte 2 Organizzazione delle Gare, procedure e calendario

2.1 Richieste

Le ASA interessate o gli Enti organizzatori che si vogliono candidare per le gare di Circuito Italiano dovranno far pervenire alla S.Sp. entro il mese di dicembre di ogni anno la richiesta di assegnazione di gara, con chiara indicazione della data, località, Ente Organizzatore.

Le ASA interessate o gli Enti organizzatori che si vogliono candidare per altri tipi di gara dovranno far pervenire alla S.Sp. almeno un mese prima della data supposta di svolgimento gara la richiesta di assegnazione gara, con chiara indicazione della data, località, Ente Organizzatore, e tipologia di campionato per cui la gara è proposta.

2.2 Assegnazioni e Calendario

La S.Sp. procede alla razionalizzazione del calendario proponendo date alternative nei casi di concomitanze secondo i criteri stabiliti dal CF per la distribuzione geografica delle gare. Per la pubblicazione del Calendario nazionale delle gare valide per i circuiti e trofei nazionali sancisce ufficialmente l'allocazione delle date. Il Calendario viene reso pubblico possibilmente entro il mese di Gennaio dell'anno sportivo con l'indicazione delle gare di Circuito Italiano / Coppa Europa / Europeo.

Nella redazione del Calendario la S.Sp. tiene conto dei parametri dettati dal C.F., fra i quali: distribuzione geografica delle Gare dei campionati principali e rotazione tra le località, qualità tecniche del percorso e della organizzazione, eventi locali paralleli, accessibilità del percorso da parte dei tesserati, spettacolarità del percorso per il pubblico, concomitanza di gare di coppa Europa e campionato europeo, ecc. Il calendario viene sottoposto al C.F. per l'approvazione prima della pubblicazione nel sito della FICS.

2.3 Quote assegnazione gara

La Circolare Attività Agonistica definisce per ogni anno solare l'ammontare ed i termini di versamento dei contributi a favore della FICS a carico degli organizzatori

2.4 Contratti d'assegnazione gare

L'impegno tra la FICS e gli Organizzatori viene regolato e confermato da apposito documento (Rapporto Assegnazione Gara) che identifica l'Organizzatore e ne dettaglia le responsabilità, adempimenti e relative scadenze. Il documento viene predisposto dalla S.Sp che provvederà a collocare in accordo con l'organizzatore la data della gara nel calendario FICS.

Parte 3 Organizzazione gare, Responsabilità e competenze dell'organizzatore

3.1 Regolamenti particolari di gara

Gli Organizzatori predisporranno il Regolamento Particolare della Manifestazione attenendosi strettamente al presente Regolamento Attività Agonistica e alla Circolare Attività Agonistica.

3.2 Direzione di gara

L'organizzatore deve rendere noto alla S.Sp. il nominativo del Direttore di Gara che ha la responsabilità del corretto svolgimento della gara e che rappresenta l'Organizzatore nella giornata di gara, sia rispetto ai concorrenti che per i rapporti con la FICS, a sua volta rappresentata sul campo gara dall'Ispettore di Gara (I.d.G.) e dagli altri delegati eventualmente presenti.

3.3 Permessi ed adempimenti legali

L'organizzazione locale deve avanzare richiesta agli Enti preposti per ottenere le autorizzazioni necessarie per la chiusura del traffico sulla strada su cui si svolgerà la gara per tutta la durata della manifestazione. I permessi e le autorizzazioni necessarie dovranno essere trasmesse alla S.Sp per verifica e accettazione della gara.

3.4 Iscrizioni concorrenti

Per le iscrizioni alla gara ogni Organizzatore renderà note nel programma di gara le scadenze per la presentazione delle domande di iscrizione.

3.5 Quota iscrizione concorrenti alle gare

La FICS nella Circolare Attività Agonistica definisce per ogni anno solare il valore massimo ed eventualmente la ripartizione delle quote d'iscrizione in relazione alla tipologia di gara. I termini e le modalità di versamento delle tasse di iscrizione alle singole gare sono di competenza dell'organizzatore ma la responsabilità del buon fine dei versamenti spetta alle A.S.A. che vi partecipano.

3.6 Promozione e pubblicità gare

L'organizzazione locale deve pubblicizzare la manifestazione nel migliore dei modi. Deve altrettanto mettere a disposizione della S.Sp. o del Consiglio Fics che ne fa richiesta, materiale illustrativo della gara per consentire la pubblicazione del profilo della gara e del luogo (planimetria percorso, foto significative del percorso in formato digitale, video del percorso, istruzioni sul come arrivare sul percorso di gara).

3.7 Accoglienza

L'organizzazione locale deve sollecitare l'attenzione delle strutture ricettive della zona (campeggi, alberghi, pensioni e ristoranti) per ottenere la disponibilità dei servizi per i partecipanti alla gara e, dove possibile, prezzi convenzionati per i concorrenti e gli accompagnatori. E' raccomandato definire ed indicare un'area attrezzata da adibire a zona sosta campeggiatori e parcheggio camper. L'ospitalità nei confronti dei concorrenti ed in particolare degli ospiti stranieri deve essere oggetto di adeguata attenzione da parte degli organizzatori.

3.8 Sicurezza dei percorsi di gara.

L'organizzatore dovrà analizzare con perizia il percorso di gara proposto ed in particolare dovrà evidenziare i punti di criticità ad esso collegati e per migliorare la sicurezza di tutti i partecipanti e dovrà pianificare

interventi atti a sensibilmente diminuire le possibili conseguenze incidentali. La Commissione Sicurezza cercherà di fornire tutti i suggerimenti del caso dettati dall'esperienza e cercherà di aiutare l'organizzatore e il direttore di gara in questa delicata mansione.

L'organizzazione locale dovrà a sua responsabilità e discrezione quindi predisporre, nei punti pericolosi del percorso delle adeguate protezioni (balle di paglia, gomme, materassi ecc.) e provvedere a protezioni di scorta da sostituire nei punti pericolosi nel caso di danneggiamenti, altrettanto dovrà predisporre la segnalazione delle zone cui vietare l'accesso al pubblico.

L'IdG inviato potrà contribuire a fornire suggerimenti attuativi fermo restando che la responsabilità e pertanto anche l'ultima parola spetta solo all'ente organizzatore tramite il suo rappresentante legale o delegato (DdG).

Nel caso in cui, al termine della discesa di ricognizione, uno o più concorrenti in forma scritta evidenziassero palesi e condivise mancanze alla sicurezza del tracciato, verrà chiesto al DdG, da parte dell'IdG, di intervenire in forma attiva per soddisfare tali aspettative. Se ciò non fosse fattibile si potranno avere le seguenti possibilità:

- Annullamento o sospensione di una o più manche affinché nel frattempo si raggiunga un minimo di sicurezza accettabile. Tale operazione si adotterà solo se fossero chiari e certi sia l'intervento da attuare che il relativo tempo necessario per portarla a termine;
- Variazione di carreggiata del percorso con apposizione di chicane con birilli a penalizzazione atti a rallentare a monte tutti i concorrenti, senza snaturare la proposta sportiva;
- Annullamento della validità sportiva della gara da parte dell'IdG qualora non si riuscisse ad attuare i punti precedenti o qualora pur nella possibilità di riuscirci l'organizzatore decidesse di non attivarsi. In tal caso i relativi provvedimenti sia sportivi che economici saranno di pertinenza del G.U.

3.9 Ispezione percorso gara

Prima dell'inizio delle gare, il Direttore di Gara, eventualmente accompagnato dal' I.d.G. o suo delegato, deve accertarsi che le misure di sicurezza previste siano state attuate, che le zone vietate al pubblico siano adeguatamente segnalate e delimitate, che i commissari di percorso e le postazioni radio siano disposte funzionalmente sul percorso, che le strade laterali di accesso al percorso siano adeguatamente chiuse con transenne o altri mezzi adeguati e non possano presentare pericolo per i concorrenti.

3.10 Logistica

Gli organizzatori devono predisporre in relazione agli spazi a disposizione le aree per lo svolgimento delle opportune attività segreteria ed accessorie quali:

- Tavolo Fics (se richiesto dalla S.Sp);
- Spazi per verifiche tecniche pre-gara di conformità e sicurezza e zona peso con bilancia portata maggiore di 350 Kg (se richiesta dalla tipologia di gara);
- Bacheche per la pubblicazione delle classifiche, comunicati dell'organizzazione e delibere dell'IdG, poste in zona che non arrechino disturbo alle postazioni dei cronometristi, possibilmente nei pressi della partenza e dell'arrivo;
- Postazioni dei cronometristi in partenza e sul traguardo; -Postazioni dello speaker ove presente;
- Servizi igienici e relative segnalazioni.

3.11 Spazi riservati

L'organizzatore dovrà predisporre adeguati spazi, oltre al percorso di gara, per la sosta e la logistica dei mezzi in partenza e in arrivo. È consigliabile che anche in tali spazi sia escluso l'accesso di veicoli non facenti parte della manifestazione. Nell'impossibilità di ciò è consigliabile prevedere adeguato personale in grado di gestire l'accesso dei veicoli estranei senza pericolo per gli stessi, per i concorrenti e i veicoli in gara.

L'organizzatore dovrà predisporre adeguata zona di rallentamento successiva all'arrivo, in modo da garantire adeguato spazio per il rallentamento sicuro dei mezzi in gara. Tale spazio dovrà essere valutato in funzione della velocità di transito sul traguardo della categoria più veloce, e comunque non inferiore a:

per arrivi con velocità < 50 Km/h 35 m

per arrivi con velocità < 75 Km/h 65 m
per arrivi con velocità < 100 Km/h 110 m

Tali valori dovranno essere incrementati del 50% in caso di pendenza del tratto >10% In caso di pioggia (reale o prevista) tali spazi dovranno essere raddoppiati.

Si sconsiglia di predisporre arrivi di gara con velocità superiori a 100 Km/h

In caso di difformità l'IDG, su segnalazione dei concorrenti, potrà disporre lo spostamento del traguardo al fine di rispettare tali specifiche. In ogni caso l'eventuale anticipo del traguardo per motivi di sicurezza non potrà essere effettuata dopo l'inizio della prima manche di gara e dovrà essere tempestivamente comunicata a tutti i piloti (è consigliabile comunicarlo al momento che tutti i piloti si trovano all'arrivo dopo la manche di prova).

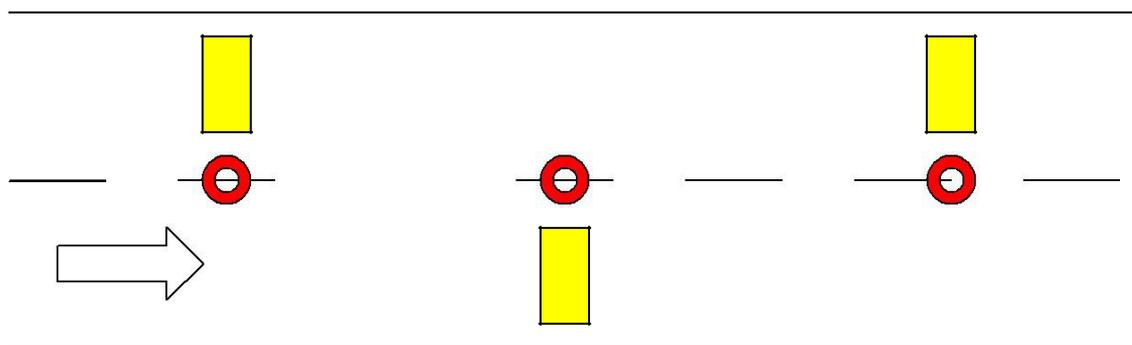
Tale spazio dovrà essere mantenuto libero e protetto al pari del percorso di gara. Eventuali restringimenti necessari alla sicurezza del pubblico e dei cronometristi dovranno essere adeguatamente raccordati, anche con le protezioni nel tratto precedente all'arrivo. Al termine dello spazio di rallentamento potrà essere posta una chicane per l'obbligo di rallentamento. L'evidente forzatura di detta chicane (in questo caso non è da considerarsi forzatura il contatto leggero) è da considerarsi infrazione disciplinare, punibile con ammonizione, o se il comportamento dell'equipaggio costituisca pericolo, con la squalifica di manche.

3.12 Chicane

Non sarà permesso modificare il naturale andamento della strada con strettoie artificiali, ostacoli, varianti o slalom, ad eccezione delle sole protezioni atte ad ammortizzare eventuali urti con ostacoli e/o nelle potenziali vie di fuga.

Esclusivamente come soluzione di emergenza, da valutarsi in stretta collaborazione con i rappresentanti FICS e solo dopo la/le manche di prova, potrà essere valutato l'inserimento di chicane di rallentamento per migliorare la sicurezza di tratti eccessivamente veloci. Questa soluzione è da ritenersi di emergenza, e non potrà essere adottata a priori nel piano di sicurezza del tracciato.

La chicane dovrà essere costituita da 3 delimitatori mobili, allineati al centro della carreggiata. I delimitatori dovranno essere realizzati con coni di segnalazione stradale, di colore arancio/bianco, posizionati come da disegno:



La distanza tra il primo e il secondo delimitatore dovrà essere di 8 m. tra il secondo e il terzo delimitatore dovrà essere di 10 m.

Il delimitatore dovrà essere completato da adeguate barriere mobili che delimitino il lato opposto a quello di percorrenza come da figura. Il lato di ingresso della chicane potrà essere scelto in funzione della miglior sicurezza ottenibile, ma dovrà essere chiaramente evidenziato.

La posizione dei delimitatori dovrà essere contrassegnata sulla carreggiata in modo indelebile, così da garantirne l'esattezza di posizionamento in tutte le manche, e il rilievo di eventuali spostamenti dei delimitatori stessi da parte dei concorrenti.

Potranno essere utilizzati dispositivi elettronici con segnalazione luminosa e/o acustica dello spostamento del delimitatore dalla sua posizione originaria.

La chicane dovrà essere posta in un tratto di carreggiata rettilineo, che permetta di essere individuata con sufficiente anticipo. La chicane dovrà essere adeguatamente protetta su ambo i lati, dal punto ipotetico di frenata fino al tratto immediatamente successivo ad essa, in modo equivalente alle altre curve del tracciato.

La chicane dovrà essere posta in modo da anticipare il tratto veloce da mettere in sicurezza, interrompendolo circa a metà della sua estensione. Non saranno accettabili chicane/varianti a ridosso di curve (sia immediatamente prima che dopo) e immediatamente prima dell'arrivo. Nel caso in cui il concorrente, nel percorrere la chicane provochi volontariamente o involontariamente lo spostamento, anche parziale, di un delimitatore dalla sua sagoma di

riferimento sulla carreggiata (o della barriera a completamento dello stesso), verrà sanzionato con 5 secondi di penalità (per ogni delimitatore spostato) che verranno sommati al suo tempo di manche. La chicane dovrà essere sorvegliata da personale addetto che, in accordo con l'IdG e con i cronometristi, annoti tutte le penalità da assegnare ai concorrenti.

Lo stesso personale dovrà provvedere tempestivamente al ripristino della posizione originale dei delimitatori e delle barriere, sempre mantenendo la massima sicurezza nei confronti degli equipaggi che seguono nella prova. Nel caso in cui non si possa ripristinare in sicurezza la posizione dei delimitatori, il commissario esporrà la bandiera rossa per arrestare i concorrenti in arrivo, al pari di un normale incidente di gara, fino al ripristino completo della chicane. I concorrenti arrestati dal commissario, o che comunque trovino la chicane non completa nei suoi delimitatori, dovranno arrestarsi per ritirare il tagliando di ripetizione manche, come negli altri casi previsti.

3.13 Commissari di Percorso

L'Organizzatore deve disporre lungo il percorso adeguato numero di commissari, per tutto il tempo della gara e con qualsiasi condizione atmosferica, posizionati a vista lungo il percorso, dotati di bandiera rossa per la segnalazione di pericolo ai concorrenti, fischietto per la segnalazione del mezzo in arrivo, di radio per le comunicazioni e casacca colorata che lo renda riconoscibile. Si fa riferimento alle istruzioni "norme di comportamento del personale di sicurezza sul percorso di gara" redatto dalla commissione sicurezza della FICS che si suggerisce di utilizzare per il briefing al personale di gara di percorso.

3.14 Servizio radio

L'organizzazione deve garantire il servizio radio collegato con il Direttore di Gara e con l'IdG lungo tutto il percorso in particolare nei punti pericolosi come indicato in sede di ispezione o come richiesto durante la gara dall'I.d.G.

3.15 Servizi di pronto soccorso

È obbligatoria la presenza durante le crono-discese di un servizio di pronto soccorso con autoambulanza, la presenza del medico a bordo è consigliata, la presenza di una seconda autoambulanza è vivamente raccomandata al fine di non dover sospendere la gara in caso di necessità. Si richiede la presenza obbligatoria di una seconda autoambulanza durante lo svolgimento di una prova di campionato Italiano. È raccomandato di posizionare le autoambulanze alla partenza e/o lungo il tracciato in modo da evitare sempre la risalita contromano nel corso della gara.

3.16 Assicurazioni RC

L'organizzazione locale deve stipulare un'adeguata assicurazione RCT tramite compagnia di suo gradimento o attraverso la FICS. L'assicurazione deve coprire i danni causati a terzi dall'evento o dai concorrenti nell'atto sportivo. Massimali richiesti per sinistro e danno minimo € 1.500.000,00.)

3.17 Cronometraggio

L'organizzazione locale deve garantire il servizio di cronometraggio con personale qualificato in possesso di apparecchiature elettroniche, fotocellule e tabellone. Le modalità di cronometraggio sono specificate nel documento "convenzione cronometristi".

Nel caso si manifestassero palesi e diffuse anomalie o mancanze nei tempi assegnati, anche in assenza di reclamo ufficiale, l'IdG dovrà effettuare verifiche, anche avvalendosi dell'aiuto di personale competente da lui selezionato.

Nel caso in cui gli addetti al cronometraggio non riuscissero a risolvere la problematica, l'IdG avrà la facoltà di annullare la parte sportiva della manifestazione. In tal caso i relativi provvedimenti sia sportivi che economici saranno di pertinenza del G.U.

3.18 Risalita dei mezzi

L'organizzazione locale deve mettere a disposizione idonei mezzi di trasporto per la risalita dei mezzi in gara (camion, trattori con rimorchio o carro-attrezzi, quad) in numero tale da effettuare possibilmente un'unica risalita, per minimizzare i tempi morti della gara rispetto al pubblico.

I mezzi di risalita dovranno essere dotati di punto di aggancio (2 se si prevede la risalita in doppia fila) ad una altezza massima di 50 cm dal suolo. Nel caso in cui i punti di aggancio si trovino a altezza superiore i mezzi di traino dovranno essere dotati di spezzone di cavo di traino di prolunga di sufficiente lunghezza.

L'organizzatore dovrà prevedere personale addetto all'organizzazione del traino nella zona di arrivo. I piloti dovranno attenersi alle indicazioni del personale addetto, e tenersi a disposizione fino al momento del traino. Nel caso in cui un equipaggio non esegua le indicazioni del personale addetto, o non sia presente al momento del traino, perderà il diritto ad essere recuperato nella risalita in oggetto, e potrà essere sanzionato con ammonizione.

3.19 Servizi Igienici

Nei limiti dati dall'ubicazione del campo gara, l'organizzatore deve provvedere a mettere a disposizione dei concorrenti i servizi igienici nelle vicinanze della partenza (e/o dell'arrivo) dandone adeguata segnalazione.

3.20 Pubblicazione delle classifiche

L'organizzazione locale deve predisporre, all'arrivo della crono-discesa, un tabellone cartaceo o elettronico dove riportare i tempi della manche in programma per tutti gli equipaggi in gara raggruppati per categoria. Il tabellone deve essere sistemato in zona adeguata da non arrecare disturbo ai Cronometristi (si consiglia un secondo tabellone anche nella zona della partenza). L'organizzatore deve far esporre le classifiche di ogni manche prima dell'inizio della manche successiva, e la classifica finale 30 minuti prima di dare inizio alla premiazione.

3.21 Trasmissione delle Classifiche

L'Organizzatore deve consegnare all'I.d.G. una copia dei rilievi cronometrici e conseguenti classifiche controfirmate dal Direttore di Gara e dal Cronometrista. Deve altresì inviarne ulteriore copia, entro il martedì successivo alla gara, alla S.SP. Nel caso fossero avanzate ufficialmente all'IdG delle richieste di verifica dei tempi di cronometraggio, dovranno essere, da parte dei cronometristi, sciolti tutti i dubbi sollevati con motivazioni sintetiche scritte.

3.22 Premiazioni e Montepremi

Il montepremi della gara è a carico dell'organizzatore locale e deve garantire una premiazione minima ai primi tre classificati per ogni categoria costituita ed un premio di partecipazione a tutti i partecipanti che hanno inviato la Pre-iscrizione alla gara. Si considera costituita la categoria per la premiazione della gara con un numero minimo di pre-iscritti di 3 equipaggi per le gare a cronometro e 2 per le gare Match Race. Le categorie che presentano partecipanti di età inferiore a 16 anni si considerano costituite con qualunque numero di concorrenti, e sono soggette a premiazione.

Si raccomanda caldamente di provvedere ad un adeguato premio partecipazione simbolico per tutti i concorrenti di età inferiore a 16 anni.

La cerimonia di premiazione dovrà avere inizio **non più tardi di 1 ora dopo il termine dell'ultima manche di gara.**

Parte 4 Rappresentanza degli organi Fics sul campo gara

4.1 Ispettore di Gara

Il referente degli IDG nomina per ogni gara titolata o a richiesta dell'organizzatore, un Ispettore di Gara e ne dà comunicazione all'Organizzatore ed alle ASA. In funzione del tipo di gara e del numero di partecipanti previsti, l'I.d.G. ha facoltà di avvalersi dell'aiuto di uno o più Ispettori Delegati. L'I.d.G. rappresenta la FICS sul campo di gara per le parti tecniche di sua competenza (verifiche tecnico/sportive, reclami), controlla che la gara sia organizzata nel rispetto del presente Regolamento e degli accordi tra la FICS e gli Organizzatori, visiona il tracciato e suggerisce eventuali migliorie all'Organizzatore. L'Ispettore ed i suoi Delegati collaborano con il Direttore di Gara nello svolgimento della competizione. Nelle gare di titolarità Circuito Italiano, Finale TIC e Trofeo delle Regioni è obbligatorio due IDG. Nelle gare di campionato regionale e trofeo Ferrari l'I.d.G. può essere iscritto alla competizione come concorrente e vi può partecipare. In questo caso dovrà opportunamente avvalersi di un delegato nel caso dovesse verificare mezzi appartenenti alla sua stessa categoria o di concorrenti della propria ASA.

Parte 5, I concorrenti

5.1 Ammissione alla gara

Sono ammessi alle gare gli atleti in regola con il tesseramento cui è stato assegnato un numero di gara dalla S.Sp. che si sono iscritti alla gara secondo i tempi e modi indicati dall'organizzatore. L'età minima per partecipare ad una gara è specificata nei singoli regolamenti di categoria. Si considera l'età che il pilota compie nell'anno solare in cui si svolge la gara, indipendentemente dal mese di nascita.

5.2 Presentazione sul campo gara

I concorrenti sono tenuti a rispettare gli orari indicati per il ritrovo. I concorrenti devono essere presenti e pronti a partire 10 minuti prima dell'orario indicato dagli organizzatori per la partenza, nel luogo indicato dagli organizzatori e non devono allontanarsi nemmeno a seguito di soste prolungate.

Un atteggiamento ingiustificato da parte del pilota che porti a un ritardo nella manifestazione sarà passibile di sanzione sportiva. Tale sanzione verrà valutata in sede separata da parte del GU, su segnalazione dell'IdG, in funzione del danno prodotto allo svolgimento della gara.

5.3 Abbigliamento

I concorrenti dovranno indossare adeguati indumenti protettivi, tuta, casco integrale con visiera o occhiali, guanti in ogni categoria. Per una più dettagliata lista di indumenti protettivi obbligatori si fa riferimento ai singoli regolamenti di categoria.

Il mancato rispetto delle norme che identificano gli indumenti protettivi sarà sanzionato e provocherà l'immediato divieto di partecipare alla gara fino al completo ripristino dell'abbigliamento richiesto, senza possibilità di deroga.

L'utilizzo del casco integrale è obbligatorio anche durante la risalita, sia per i mezzi al traino che per i concorrenti che risalgono sui pianali di trasporto. Per facilitare gli interventi sanitari che potrebbero rendersi necessari è consigliata l'apposizione del proprio gruppo sanguigno su parte ben visibile dell'abbigliamento.

5.4 Durante la gara

I concorrenti dovranno seguire le istruzioni degli ufficiali di gara (DdG, IdG, commissari) facilitando il lavoro dei cronometristi, presentandosi alla partenza nei tempi richiesti. Debbono rispettare le segnalazioni dei commissari di percorso arrestandosi alla bandiera rossa sventolata e dovranno fermarsi immediatamente prima dell'arrivo, predisponendo rapidamente il mezzo per la risalita negli spazi appositi segnalati dall'organizzatore.

L'equipaggio rallentato dal concorrente che lo precede, ostacolato dalla presenza imprevista sul percorso di oggetti o persone, o a cui venga esposta la presenza di bandiera rossa da parte dei commissari di percorso, dovrà arrestarsi dal commissario di percorso immediatamente disponibile, facendosi consegnare il riconoscimento (braccialetto, adesivo, tagliandino) che gli darà diritto alla ripetizione della manche.

Il concorrente, autorizzato dal commissario, potrà quindi ripartire, procedendo senza ostacolare eventuali concorrenti che lo seguono, fino all'arrivo.

L'organizzatore dovrà dotare tutti i commissari di sufficienti tagliandi di riconoscimento per i concorrenti che ostacolati dovranno ripetere la manche (si consiglia l'adozione di bollini adesivi da applicare sul mezzo, da controfirmare da parte dell'addetto alle partenze al momento della ripetizione della manche).

I concorrenti fermi sul percorso per incidente o rottura debbono adoperarsi immediatamente per sgomberare la sede stradale ed assistere il commissario di percorso. Il mezzo incidentato o guasto non riprende la discesa sino a quando autorizzato dagli ufficiali di gara, possibilmente a fine manche di tutte le categorie.

Il concorrente può sostituire in tutto o in parte il mezzo che sta utilizzando durante la gara, premunendosi che lo stesso sia conforme alla categoria in cui è iscritto e sia dotato di tutti i regolari numeri di gara previsti.

5.5 Con il pubblico

Dato l'inevitabile vicinanza con il pubblico durante i riordini, i concorrenti e personale addetto alle varie funzioni di gara terranno un atteggiamento cortese e disponibile verso gli spettatori.

Parte 6 Svolgimento delle gare

6.1 Giornata di gara, rispetto degli orari

Lo svolgimento delle gare di Circuito Italiano e le altre gare patrocinate dalla FICS, salvo diverso disposto della Circolare Attività Agonistica, si disputano in giorno festivo, su 4 manche, di cui una di prova e tre cronometrate.

Tutte le discese di prova e di gara dovranno essere disputate con continuità da parte di tutti i concorrenti di ogni categoria, senza possibilità di interruzione per cause non di forza maggiore. Non sarà concesso di effettuare prove aggiuntive nel giorno di gara se non previste per tutti nel programma della gara stessa.

Sono concesse interruzioni programmate (compresa la pausa pranzo Max 1h) a seguito della Ordinanza Comunale o Prefettizia.

Gli orari di tutte le manche di gara dovranno essere specificati nella locandina di presentazione.

Durante tutte le manche di prova dovranno essere presenti il servizio di autoambulanza e tutti gli addetti di sicurezza lungo il percorso, allo stesso modo delle manche di gara.

La partenza della gara deve avvenire all'ora indicata nel programma del Regolamento Particolare di gara. I piloti dovranno presentarsi autonomamente nell'ordine previsto, senza chiamate specifiche e senza ostacolare gli equipaggi che precedono. In ogni caso nessun equipaggio potrà reclamare il diritto a ricevere assistenza da parte del personale addetto per presentarsi e allinearsi in partenza. Gli equipaggi che non fossero pronti alla chiamata della categoria perdono il diritto a scendere quella manche e possono partire nella manche successiva. Per le sole manche di prova, gli equipaggi che non fossero pronti alla chiamata della categoria possono scendere in coda, presentandosi prima della partenza dell'ultimo concorrente di manche.

Gli equipaggi che non hanno preso parte alla ricognizione del percorso non sono ammessi alla gara. I ritardatari potranno comunque rinunciare alla prima discesa di gara trasformandola in discesa di ricognizione. Per ottenere questa agevolazione debbono obbligatoriamente avvertire l'IDG e dallo stesso ottenere l'assenso e l'ordine di partenza che verrà concordato con i cronometristi in modo da far sì che il tempo rilevato non confluisca in classifica ma venga considerato di prova. Resta inteso che tali concorrenti verranno ammoniti e la loro gara si avvarrà delle sole altre due discese.

Al termine della ricognizione del percorso, ogni concorrente ha l'obbligo di segnalare eventuali punti ritenuti pericolosi. Tale segnalazione dovrà essere effettuata in forma scritta e firmata al Direttore di Gara o all'IdG. Tutte le segnalazioni verranno valutate e si procederà come sopra descritto nell'art. 3.8.

L'organizzatore dovrà comunicare chiaramente nella locandina gli orari previsti per le discese previste, sia per il giorno di gara che per l'eventuale vigilia (per la vigilia è sufficiente l'orario di inizio e di fine delle prove). E' fatto divieto di modificare il programma, in particolare anticipando le manche rispetto all'orario previsto.

L'orario di inizio delle manche sarà esposto in maniera visibile nella zona di partenza, e tenuto aggiornato di eventuali ritardi che dovessero presentarsi e che non possano essere assorbiti dai margini previsti.

La premiazione di gara dovrà avvenire entro 1 ora dal termine dell'ultima manche di gara. E' obbligo dell'organizzatore comunicare nella locandina il massimo orario entro il quale si potranno disputare le manche (es. orario di fine ordinanza di chiusura strada).

In caso di ritardo accumulato si potranno verificare diverse situazioni che andranno così risolte:

- I permessi e le autorizzazioni cessano la loro validità temporale. Il DdG determina la chiusura della gara e l'IdG raccoglierà ed invierà solo i tempi di quella manche se conclusi da tutta una categoria ed annullerà quelli dei concorrenti, seppur arrivati, appartenenti a categorie non completate.
- Pur essendo ancora validi tutti i permessi la visibilità si è ridotta sensibilmente. Il direttore di gara decide il termine della gara, possibilmente coincidente con il termine di una categoria (altrimenti si useranno le norme descritte nel comma precedente). Come indicatore si suggerisce di adottare quello corrispondente alla possibilità di discriminare due quadrati 10x10cm uno verde ed uno rosso alla distanza di 100 metri o sistema alternativo a discrezione del direttore di gara.

In nessun caso potrà essere modificato l'ordine di partenza stabilito per le categorie, per privilegiarne alcune rispetto ad altre. Tutte le categorie dovranno terminare la manche in corso prima che si possa procedere allo svolgimento della manche successiva. Le ripetizioni di manche per i concorrenti ostacolati dovranno anch'esse svolgersi prima dell'inizio della manche successiva e prima di ogni eventuale interruzione programmata. I recuperi e il conseguente svolgimento delle eventuali manche di ripetizione dovranno essere effettuati alla fine dello svolgimento della normale manche in corso, in una unica soluzione per tutte le categorie.

Questo per evitare ulteriori interruzioni della manche in corso. Fanno eccezione le gare che sono dotate di tracciato di risalita alternativo. In questo caso le manche di ripetizione possono essere effettuate in qualunque momento, compatibilmente con il normale svolgimento della gara.

Le interruzioni di gara per cause di forza maggiore potranno essere valutate solo al momento in cui si presenta la causa, e non potranno in ogni caso essere decise a priori. È fatto divieto di preannunciare eventuali annullamenti di manche di gara prima della definitiva interruzione della manifestazione.

Non sarà possibile decidere a priori quelle che saranno le cause di forza maggiore che interverranno durante lo svolgimento della gara e per le quali si dovrà interrompere la manifestazione. Sono definite cause eccezionali: terremoti, allagamenti, frane, incidenti di particolare gravità, etc.

Ogni situazione deve essere analizzata singolarmente al momento in cui si presenta, tenendo presente che situazioni quali pioggia, accesso al percorso di gara da parte di mezzi estranei (anche nel rispetto delle autorizzazioni richieste), ripristino delle protezioni del percorso, inefficienza dei mezzi di risalita, non potranno essere considerate cause di forza maggiore e come tali saranno successivamente sanzionati.

6.2 Ordine di partenza

L'ordine di partenza viene dato in base al numero di gara assegnato dalla FICS, in ordine decrescente.

L'ordine di partenza per tutte le gare è il seguente: C1i-C2i-C3i-C4i-C5i-C6i-C7i-C8i-N5K-C9i-C10i-FOS/D-N5-N6-LOJ-LO-SL-DTJ-DT-GB-L8G-N8-N8T-N9-N9S. L'ordine di partenza potrà essere modificato dal IDG per motivo di presenza delle categorie di vetture lente. L'organizzatore, anche su consiglio dei rappresentanti federali, valuterà l'adeguato intervallo tra le discese dei concorrenti, e tra i concorrenti di diverse categorie, anche in funzione degli orari previsti.

Non è permesso partecipare a due categorie nella stessa gara se almeno una di queste è valevole per il titolo italiano.

Laddove consentito concorrere in più categorie della stessa gara, il concorrente deve presentarsi alla partenza in perfetto orario in tutte le categorie nelle quali gareggia e comunque prima che siano iniziate le discese della categoria successiva, pena l'esclusione dalla manche. La partecipazione a due categorie non fornisce diritto ad ottenere dal concorrente nessuna agevolazione logistica, oltre i limiti del buon senso.

Alla partenza i concorrenti debbono seguire le indicazioni degli ufficiali di gara e dei cronometristi.

Ad esclusione delle categorie che prevedono discese a match race, la partenza dell'equipaggio dovrà avvenire allineandosi alla prima riga di partenza. Tale riga sarà tracciata sul terreno ad adeguata distanza dalla linea

della fotocellula di partenza (distanza minima tra le due linee 1 m). Per il corretto allineamento sarà considerata la parte più sporgente anteriormente del mezzo di gara. Il mezzo dovrà essere completamente fermo sulla riga di allineamento prima di poter effettuare la partenza. Il consenso a partire sarà determinato da apposita apparecchiatura (semaforo o segnalazione acustica con conto alla rovescia) e dovrà avvenire con un massimo di 5 secondi di anticipo o di ritardo sull'istante di via. In caso di non rispetto del corretto allineamento, o partenza al di fuori dell'intervallo limite, l'equipaggio potrà essere sanzionato.

Per l'allineamento di partenza potrà essere utilizzato un sistema di controllo a fotocellula, con segnalazione luminosa del corretto allineamento dell'equipaggio.

Tale fotocellula sarà posizionata in corrispondenza della riga di allineamento, e regolata alla stessa altezza della fotocellula di cronometraggio.

In presenza di tale sistema non sarà più considerata per l'allineamento la parte più anteriore del mezzo, ma solamente quella parte che impegnerà effettivamente il raggio.

La segnalazione luminosa sarà installata in modo da essere vista in modo chiaro e inequivocabile dall'equipaggio in partenza e da quelli che seguono immediatamente.

In entrambe le modalità un rappresentante dell'IDG, nominato in collaborazione del DdG, dovrà vigilare sulla corretta esecuzione della partenza di tutti gli equipaggi.

Per la partenza delle categorie a match race le batterie sono formate da 4 piloti.

La chiamata in griglia viene stabilita automaticamente in funzione dell'ordine indicato sul tabellone. Il primo pilota in elenco deve occupare la posizione interna rispetto alla prima curva del percorso e così via senza soluzione di continuità.

La parte anteriore di ogni mezzo, messo in posizione allineata con la direzione di marcia, deve sfiorare l'elastico che verrà teso perpendicolarmente al tracciato di gara dall'incaricato alla gestione della partenza.

Quando i mezzi saranno esattamente allineati il rilascio dell'elastico avverrà (a discrezione dell'incaricato) entro i 10 secondi successivi alla domanda verbale dell'addetto "PRONTI?".

Per avere maggiori certezze della corretta rilevazione dell'ordine di arrivo delle batterie si consiglia di posizionare 2 commissari sulla linea del traguardo, uno dotato di carta e penna e l'altro di strumento per la videoregistrazione delle fasi dell'arrivo dei piloti (telefono cellulare con videocamera o telecamera).

6.3 Verifiche dei mezzi ante gara.

A discrezione della FICS ed a cura dell'I.d.G. possono essere eseguite delle verifiche ante gara, su tutti i mezzi partenti oppure su una categoria oppure su un campione di mezzi partenti scelti per sorteggio dall'I.d.G. Le verifiche sono rivolte prevalentemente a certificare la conformità del mezzo alle norme di costruzione e sicurezza descritte nei regolamenti tecnici (FICS a seconda della categoria). E' facoltà dell'I.d.G. esperire in qualsiasi momento della manifestazione la verifica d'ufficio dei mezzi in gara per il rispetto del regolamento tecnico, in particolare pesi, misure, pressione dei pneumatici. I concorrenti hanno facoltà di richiedere una verifica di conformità al regolamento tecnico del loro mezzo prima dell'inizio delle manche di gara. Se la verifica accerta delle difformità al regolamento, l'equipaggio del mezzo potrà renderlo conforme senza che gli venga applicata nessuna sanzione. Se la difformità non potrà essere sanata l'equipaggio potrà partecipare alla gara fuori classifica, come specificato dal punto 2.9 del "Regolamento di Disciplina e Giustizia".

È facoltà dell'IdG, eventualmente anche su richiesta del DdG, predisporre un parco chiuso per i controlli tecnici dei mezzi solo in partenza. In tal caso i controlli vengono effettuati immediatamente prima della partenza stessa, durante lo schieramento dei mezzi stessi. I controlli in questo caso sono valevoli a tutti gli effetti per la manche in corso, e in caso di difformità tecniche provocheranno l'applicazione delle sanzioni previste per la manche in corso. Il concorrente che, sottoposto a controllo tecnico in zona partenza dovesse risultare irregolare per controlli che prevedono la squalifica di manche perderà il diritto a partecipare alla manche in oggetto, anche se in condizioni di ripristinare la correttezza del parametro tecnico fuori limite. La zona dei controlli dovrà essere posta sufficientemente vicina alla partenza, e delimitata in modo da essere chiaramente identificabile. Tale zona sarà attraversata da tutti i concorrenti che si trovano schierati per la partenza stessa. L'ingresso del concorrente in tale zona sottintende la volontà a partecipare alla manche con il mezzo nello stato in cui si trova.

6.4 Annullamento di manche

Nel caso si presentino problemi che compromettano la validità sportiva di una o più manche, anche solo per alcuni concorrenti o categorie (es. errori di cronometraggio, ostacoli sul percorso, ecc..) l'IdG procederà ad annullare la manche (o le manche se più di una) affetta da errore. Si procederà quindi alla ripetizione delle discese annullate, compatibilmente con il tempo a disposizione. La ripetizione potrà coinvolgere tutti i concorrenti, solo alcune categorie, o anche solo alcuni concorrenti, a seconda dell'errore che ha pregiudicato la validità delle discese effettuate. Tutto a insindacabile giudizio dell'IdG, a cui spetterà la decisione finale, anche in funzione delle verifiche effettuate dai suoi collaboratori.

6.5 Termine della gara

La gara termina al momento dell'esposizione della classifica finale. Fino a tale istante i concorrenti dovranno rimanere a disposizione per qualunque tipo di comunicazione, richiesta di accertamento o reclamo tecnico. Il concorrente che dovesse allontanarsi dal campo gara prima del termine della stessa non sarà sanzionato, ma non potrà avanzare reclami per fatti accaduti o decisioni prese in sua assenza. Un eventuale reclamo tecnico avanzato nei riguardi di un concorrente che non si renda reperibile sarà accettato di ufficio, e comporterà l'attuazione dei provvedimenti sportivi ad esso connessi.

Parte 7: Attribuzione punteggi e classifiche

7.1 Ammissione alla classifica

Alle gare sono ammessi tutti i Tesserati Fics in regola con il tesseramento dell'anno in corso, che non stiano scontando una squalifica comminata dagli O.G della FICS e tutti gli Atleti stranieri che ne facciano richiesta coperti da tesseramento equipollente.

7.2 Concorrenti stranieri

I Concorrenti stranieri sono ammessi a tutte le gare Federali. Concorrono a tutti gli effetti alla classifica di gara ma non acquisiscono punti per l'assegnazione dei titoli italiani.

7.3 Numeri di gara

Ogni ASA, all'atto del tesseramento o in un momento successivo, richiede l'assegnazione dei numeri di gara per i propri piloti o equipaggi. I numeri verranno assegnati insindacabilmente dalla S.Sp e pubblicati sul sito della FICS. Ai primi 10/3 classificati in ogni categoria del Circuito Italiano dell'anno precedente verranno assegnati numeri progressivi con finale uguale al piazzamento ottenuto, non è consentita la rinuncia al numero assegnato. Nell'eventualità che equipaggi classificatosi nei primi 10/3 posti non partecipino all'attività federale nell'anno successivo, i relativi numeri non verranno assegnati. Ogni concorrente è responsabile dell'abbinamento tra numero di gara e nominativo dell'equipaggio. Dopo la pubblicazione ufficiale dalla segreteria Fics dell'elenco dei numeri di gara" ogni concorrente ha a disposizione 14 giorni per fornire disposizioni correttive in forma scritta e tracciabile altrimenti si ritiene confermato l'equipaggio così come inserito nell'elenco. La stessa responsabilità viene attribuita per le assegnazioni fruite per ogni singola gara.

7.4 Calcolo dei punteggi

Il sistema di attribuzione dei punteggi delle Gare e dei Circuiti è comunicato annualmente dal CF con la Circolare delle Attività Agonistiche.

Per le categorie a cronometro la classifica di gara viene stilata sulla base della somma dei tempi delle migliori due manche di gara effettuate nella giornata.

In caso di parità al centesimo si preferirà il concorrente che ha stabilito il miglior tempo parziale ed in caso di ulteriore parità quello che ha stabilito il miglior tempo per primo.

Per le categorie a match race disputate in evento di gara cronometrata, la classifica sarà stilata in base alle 2 manche di sfida a match race, precedute da una manche di qualificazione a cronometro.

Se sono previste gare a match race, è compito dell'organizzatore prevedere in prossimità dell'arrivo sufficiente personale addestrato per rilevare il corretto ordine di arrivo di ciascuna batteria di concorrenti.

Nelle gare che prevedono sia categorie che competono a cronometro che categorie che competono a match race, la gara di quest'ultime si atterrà al normale programma che prevede una discesa di prova e 3 di gara. Le manche verranno disputate secondo l'ordine di partenza stabilito dal regolamento. Nel caso di gare che prevedono esclusivamente categorie che competono a match race, è facoltà dell'organizzatore prevedere forme diverse di competizione, fermo restando l'obbligo della prova libera, che in ogni caso non potrà mai essere utilizzata per stilare la classifica.

L'eventuale differente formula di gara per le categorie a match race, verrà specificata nella "Circolare Attività Agonistica" o in specifica circolare.

In caso di cancellazione di alcune manche di gara, ai fini della classifica si avranno i seguenti effetti:

Per le gare a cronometro:

-Se viene eseguita da tutti gli iscritti della stessa categoria una sola manche di gara, sarà su questa discesa che verrà stilata la classifica, quindi l'assegnazione dei punteggi.

-Se vengono eseguite da tutti gli iscritti della stessa categoria due sole manche di gara, la somma dei tempi di queste discese determineranno la classifica della gara, quindi l'assegnazione dei punteggi.

Per le gare a match race:

-Se non vengono eseguite da tutti gli iscritti della stessa categoria tutte le regolari manche di gara, ma è stata regolarmente disputata la prima prova cronometrata, la classifica sarà determinata dai tempi rilevati in quest'ultima.

L'equipaggio entra in classifica della gara, quindi ha diritto all'assegnazione del punteggio quando si verificassero entrambe le successive condizioni ed in particolare:

- Se l'Organizzatore o i cronometristi hanno ricevuto dalla S.Sp. la notifica del numero di gara del concorrente;
- Se il concorrente è regolarmente iscritto alla gara
- Se l'equipaggio è regolarmente partito almeno nella discesa di prova cronometrata;
- Se non ha subito squalifiche. La squalifica di manche cancella il risultato della manche in cui è stata comminata, e la squalifica dalla manifestazione cancella tutti i risultati ottenuti all'interno della stessa ed annulla ogni diritto di assegnazione punteggio o restituzione quote versate.

- Il tempo di manche viene assegnato a condizione che l'equipaggio giunga al traguardo completo.

- Se, per qualsiasi motivo, non si riuscisse ad effettuare neanche una manche di gara (quella di ricognizione non potrà mai essere utilizzata), il G.U. in sede di omologazione (con motivazione obbligatoria) assegnerà a tutti gli iscritti, segnalati dall'organizzatore, il 50% del punteggio previsto per il primo classificato di quel tipo di gara.

Non saranno previste gare di recupero per le manifestazioni di campionato eventualmente annullate.

- Per nessun motivo un gruppo di concorrenti potrà impedire il via ad altri iscritti alla manifestazione nemmeno in condizioni di particolari avversità meteo, il fatto potrà essere impugnato innanzi al G.U. che valuterà il fatto come atteggiamento antisportivo.

- Resta invece sempre valida la possibilità che una o più manche vengano sospese o annullate dall'IdG o dal DdG.

- È fatto divieto di far determinare ai concorrenti, anche per votazione, l'eventuale sospensione o annullamento della gara. Tale decisione spetta solamente all'IdG o al DdG.

7.5 Omologazione dei risultati

I rapporti dell'I.d.G. delle gare con titolarità Nazionale contenenti i rilievi cronometrici vengono trasmessi al G.U. che, con la cadenza convenuta con il C.F., ne omologa i contenuti e ne dà informazione alle A.S.A. ed agli organi della FICS interessati. Il G.U. avrà titolo di merito anche su qualsiasi gara titolata che non venisse regolarmente conclusa per ragioni diverse da quelle già esemplificate nel presente regolamento.

Nelle gare di circuito Regionale o Trofei vari l'I.d.G fa le veci del G.U , omologando lui stesso il risultato a fine Gara

Parte 8: Reclami, formalità e termini

8.1 Reclami tecnico-sportivi, presentazione ed oggetto

L'oggetto del reclamo tecnico sportivo è la presunta irregolarità tecnica di un equipaggio che ne favorisce le prestazioni. Il reclamo può essere avanzato da un altro concorrente o dal legale rappresentante della sua ASA. La contestazione di un reclamo di natura tecnica avverso un concorrente deve essere esercitata in forma scritta nelle mani dell'I.d.G. ed accompagnata dalla tassa di reclamo fissata annualmente dal C.F., entro 30 minuti dall'esposizione delle classifiche di manche (ridotti a 15' per l'ultima manche) e comunque prima dell'inizio della manche successiva. L'I.d.G., ricevuto il reclamo con tassa versata, se questo è pertinente ad aspetti tecnici immediatamente verificabili, predispone adeguata procedura, personalmente o tramite gli Ispettori Delegati. I verbali di verifica dovranno essere controfirmati dall'ispettore autore delle verifiche ed in caso di contestazione di irregolarità anche dal concorrente verificato. Se l'I.d.G. riceve ed accetta il reclamo, può disporre che questo abbia immediato effetto sull'ordine di arrivo di manche o definitivo e di conseguenza sulle classifiche. Se l'I.d.G. riceve il reclamo ma non ritiene che la decisione di merito possa essere presa seduta stante, esperisce la verifica del mezzo e ne riporta il dettaglio nel verbale di verifica. Il reclamo e la relativa relazione dell'I.d.G. nonché il verbale di verifica vengono inoltrati al G.U. per le decisioni di merito. Se il reclamo risultasse anche solo parzialmente fondato l'IdG sul posto o il G.U. presso il suo ufficio disporranno la restituzione della Tassa versata. Nel caso le verifiche richiedano lo smontaggio dei mezzi, questi dovranno essere eseguiti solo dal concorrente stesso o suo incaricato in una zona o ambiente dedicato, che garantisca la necessaria riservatezza dell'operazione.

Parte 9: Disciplina

9.1 Comportamento

I concorrenti, i dirigenti, gli ispettori di Gara sono tenuti a mantenere un comportamento ineccepibile, leale e sportivo, tra di loro e nei confronti del pubblico ed a seguire le indicazioni del regolamento di Disciplina e Giustizia. Le A.S.A. ospitanti debbono prestare la loro assistenza e concorrere attivamente alla tutela ed al rispetto del Direttore di Gara e dei Delegati Fics presenti sul campo di gara.

Parte 10: Sponsorizzazioni

10.1 Sponsor Federali

Le eventuali pubblicità di Sponsor della FICS verranno esposte su tutte i veicoli partecipanti, senza limitare quelle personali dei Team e dei piloti o degli Organizzatori. Se lo Sponsor di Team, piloti od organizzatori è diretto concorrente dello Sponsor della FICS, e qualora quest'ultimo non possa essere esposto in determinate gare o su determinati mezzi, dovranno essere convenuti indennizzi con i quali Il Team o il Pilota o gli organizzatori rimborsano la FICS per la mancata pubblicità su quel mezzo o in quell'evento.

10.2 Sponsor comuni

Nell'eventualità che lo sponsor di un concorrente voglia estendere la sponsorizzazione ad una o più attività Federali o che viceversa uno sponsor federale desideri dedicare la propria sponsorizzazione in parte od in toto ad un concorrente o team, il CF determinerà quale quota della sponsorizzazione ricevuta, in denaro o in altra forma, possa essere erogata al concorrente o team a titolo di contributo.