



A.C.I.

“SANREMO RALLY STORICO”

4/6 aprile 2013

organizzato da **Sanremorally s.r.l.** - Lic. 24957
con la collaborazione dell'**Automobile Club Sanremo**

con il patrocinio del
COMUNE DI SANREMO

prova valida per
F.I.A. European Historic Sporting Rally Championship
Campionato C.S.A.I. Rally Auto Storiche
Trofeo CSAI Rally Auto Storiche
Coppa CSAI Rally Auto Storiche

PROGRAMMA

Lunedì 7 gennaio 2013

Apertura delle iscrizioni

Martedì 19 marzo 2013

Chiusura delle iscrizioni

Sabato 23 marzo 2013

Distribuzione del road book ai concorrenti regolarmente iscritti

Fino a martedì 2 aprile - ore 19.00 presso la Segreteria del Rally - Hotel Royal

Da mercoledì 3 aprile - ore 9.00 presso il Capannone Merci - Ex-Stazione Ferroviaria in Sanremo - Lungomare Italo Calvino.

Mercoledì 3 aprile 2013

09.00/12.30 - 15.00/20.00: Inizio della distribuzione dei numeri di gara e dei documenti presso il Capannone Merci l'Ex-Stazione Ferroviaria in Sanremo - Lungomare Italo Calvino.

Giovedì 4 aprile 2013

- 8.30-13.00: Proseguimento distribuzione numeri di gara e documenti presso il Capannone Merci l'Ex-Stazione Ferroviaria in Sanremo - Lungomare Italo Calvino.

- 16.00: Prima riunione del Collegio dei Commissari Sportivi - Hotel Royal - Stanza 221

- 17.00-21.00: Verifiche sportive e tecniche - facoltative

Verifiche amministrative : presso il Capannone Merci Ex Stazione Ferroviaria in Sanremo - Lungomare Italo Calvino

Verifiche tecniche : in Sanremo - Piazzale Carlo Dapporto

Venerdì 5 aprile 2013

- 07.30-12.30: Verifiche sportive e tecniche, su convocazione:

dal n. 105 al n. 120	07.30-08.00	dal n. 30 al n.44	10.00-10.30
dal n. 90 al n. 104	08.00-08.30	dal n. 15 al n. 29	10.30-11.00
dal n. 75 al n. 89	08.30-09.00	dal n. 6 al n. 14	11.00-11.30
dal n. 60 al n. 74	09.00-09.30	dal n. 1 al n. 5	11.30-12.00
dal n. 45 al n. 59	09.30-10.00		

Verifiche amministrative : presso il Capannone Merci Ex Stazione Ferroviaria in Sanremo - Lungomare Italo Calvino

Verifiche tecniche : in Sanremo - Piazzale Carlo Dapporto

- 15.30: Pubblicazione dell'elenco delle vetture ammesse, divisione per categorie e classi e ora di partenza individuale

- 15.30-16.30: Ingresso vetture in parco partenza - Sanremo- Piazzale Carlo Dapporto (**vedi Art. 9.1.1**)

- 17.01: Partenza 1ª tappa - Sanremo- Piazzale Carlo Dapporto.

- 21.59: Arrivo 1ª tappa - Sanremo- Piazzale Carlo Dapporto - parco chiuso

- 23.00: Pubblicazione della classifica dopo la prova speciale 5 "Baiardo"

- 24.00: Pubblicazione ordine di partenza 2ª tappa

Sabato 6 aprile 2013

- 09.01: Partenza 2ª tappa - Sanremo- Piazzale Carlo Dapporto.
- 13.27: Arrivo 2ª tappa - Sanremo- Piazzale Carlo Dapporto - parco chiuso
- 13.40: Verifiche tecniche post-gara
- 16.00: Pubblicazione delle classifica provvisoria finale
- 16.30: Pubblicazione della classifica ufficiale finale
- 19.30: Premiazione - Sanremo - Hotel Royal

1 - ORGANIZZAZIONE

Questo rally si svolgerà in conformità al Codice Sportivo Internazionale (e suoi annessi), al Regolamento Sportivo Nazionale (e suoi annessi) ed al presente Regolamento Standard per i Rallies Auto Storiche della FIA.

1.1 - Definizione

Nome del Rally: " 28° Sanremo Rally Storico"

Nome dell'Organizzatore : Sanremorally s.r.l.

Nome dell'Autorità Sportiva Nazionale: C.S.A.I.

n. di visto dell'ASN	RMSC RALLY REG ST 12/2013	in data 27.02.2013
n. di visto della FIA	CRH/SRS/I.04.04.13	in data 19.03.2013

1.2 - Comitato Organizzatore:

Sig. Silvio Maiga - Presidente

Sig. Francesco Alberti

Sig. Sergio Maiga

Segreteria permanente del Rally:

Sanremorally - c/o Hotel Royal - Corso Imperatrice 80 - P.O. BOX 331 - 18038 Sanremo (IM)

Tel. +39.0184.577000 - Fax +39.0184.544961 - E-mail: info@sanremorally.it - www.sanremorally.it

L'ufficio è a disposizione dei concorrenti per assisterli nelle prenotazioni alberghiere.

Permanence del Rally

Hotel Royal - Corso Imperatrice 80 - P.O. BOX 331 - 18038 Sanremo (IM)

Tel. +39.0184.577000 - Fax +39.0184.544961 - E-mail: info@sanremorally.it - www.sanremorally.it

Albo Ufficiale di Gara

Sanremo - Hotel Royal

Sala Stampa:

Sanremo - Hotel Royal

1.3 - Ufficiali di gara

Commissari Sportivi:	Sig. Stan Minarik	- FIA - Presidente
	Sig. _____	- Delegato CSAI
	Sig. Juha Rostedt	- FIA
Segretaria del Collegio:	Sig.ra Yvonne Gilli	
Osservatore FIA:	Sig. John Hughes	
Osservatore CSAI:	Sig. _____	
Delegato Tecnico FIA:	Sig. John Hopwood	
Delegato Tecnico CSAI:	Sig. _____	
Direttore di Gara:	Sig. Guido De Angeli	
Direttore di Gara Aggiunto:	Sig. Francesco Alberti - Sig. Simone Bettati - Sig. Alfredo Delleani	
Responsabile della Sicurezza:	Sig.-Mattia Maiga	
Segretaria di Manifestazione:	Sig.ra Maria Luisa Paglieri	
Segreteria Rally	Sig.ra Sarah Bianchi	
Commissari Tecnici:	Sig. Luigi Pacini	
	Sig. Marco Pacini	
	Sig. Giancarlo Platino	

Sig. Italo Segà
Sig. Francesco Valsecchi

Relazioni con i concorrenti: Sig. Jean François Fauchille
Sig. Oscar Littardi
Servizio Stampa: a cura della Sanremorally
Servizio Medico: Sig. Roberto Lucifredi- Medico Sportivo CSAI
Commissari di percorso: AA CC Sanremo - Imperia - Cuneo - Savona
Pubbliche relazioni: Sig.ra Elena Berardelli
Servizio Cronometraggio: a cura della Federazione Italiana Cronometristi - Sig. Angelo Masin - Capo Servizio
Collegamenti Radio: Sig. Andrea Gonella - Coordinatore

1.4 Modifiche al regolamento - Circolari informative

Le disposizioni del presente regolamento non potranno essere modificate che nell'ambito di quanto previsto dagli articoli 66 e 141 del Codice Sportivo Internazionale.

Tutte le eventuali modifiche o disposizioni supplementari saranno comunicate con delle circolari informative, datate e numerate, che saranno parte integrante del presente regolamento.

Le circolari saranno affisse presso la segreteria della manifestazione ed all'albo ufficiale di gara. Tali circolari saranno anche comunicate, nel più breve tempo possibile, direttamente ai partecipanti che dovranno accusarne ricevuta, salvo nei casi di impossibilità materiale durante lo svolgimento della gara.

Le circolari informative emesse dall'organizzatore prima dell'inizio del rally (prima riunione del Collegio dei Commissari Sportivi) dovranno essere approvate dalla FIA per iscritto.

Le circolari informative emesse dopo l'inizio del rally dovranno avere la preventiva approvazione dei Commissari Sportivi.

1.5 - Interpretazione del regolamento

1.5.1 Durante lo svolgimento della manifestazione, il Direttore di Gara è incaricato dell'applicazione del presente regolamento e delle sue disposizioni.

1.5.2 Tutti i reclami contro le decisioni saranno trasmessi al Collegio dei Commissari Sportivi per il relativo esame (Capitolo XII del CSI).

1.5.3 Ogni caso non previsto dal presente regolamento sarà esaminato dai commissari sportivi che sono i soli ad avere l'autorità di decidere in merito (art. 141 del Codice Sportivo Internazionale).

1.5.4 Nei casi controversi sull'interpretazione del presente regolamento farà fede il testo pubblicato in lingua inglese.

1.5.5 Per l'esatta interpretazione di questo testo è ammesso che:

- a) la parola "concorrente" venga usata sia per persone fisiche che per persone giuridiche;
- b) per "equipaggio" si intenda il primo conduttore od il co-équipier;

1.5.6 Il primo conduttore assume tutte le responsabilità del concorrente quando questi non è a bordo della vettura. Se il primo conduttore non è presente, la responsabilità verrà assunta dal co-équipier.

1.5.7 Per essere considerato partente, un equipaggio dovrà presentarsi al controllo di partenza con la propria vettura ed entro l'orario previsto.

2 VALIDITA'

2.1 - Titolo FIA

Il "28° Sanremo Rally Storico" è valido per il FIA European Historic Sporting Rally Championship.

2.2 - Titoli Nazionali

Campionato Italiano CSAI Rally auto storiche

Trofeo CSAI Rally auto storiche

Coppa CSAI Rally auto storiche

3 - CARATTERISTICHE

3.1 - Lunghezza totale del percorso: . 279,72 Km

3.2 - Numero di prove speciali: 9

3.3 - Lunghezza totale delle prove speciali: 144,85 Km

3.4 - Numero delle tappe: 2

3.5 - Intervallo tra le vetture: 1'

Per tutta la durata della gara l'ora ufficiale sarà l'ora trasmessa del segnale DCF77 di Francoforte. La descrizione dell'itinerario, i controlli orari, e a timbro, i controlli di riordino o neutralizzazione ecc. sono riportati sulla tabella di marcia e sul road book.

In caso di discordanza, farà fede il tempo riportato sulla tabella di marcia.

4 - VETTURE AMMESSE

4.1 - Sono ammesse le vetture previste all'Art. 2.1 del Regolamento del Campionato d'Europa Rallies Sportivi Auto Storiche della FIA.

Le vetture devono essere in conformità con l'Annesso K - 2013.

In caso di vetture con motore turbo, la cilindrata effettiva e la relativa classe di appartenenza verranno determinate moltiplicando la cilindrata nominale per il coefficiente 1,4.

Tutte le vetture devono essere immatricolate ed in regola per la circolazione su strade aperte al traffico.

Per ragioni di sicurezza, sono escluse le vetture bi-posto con motore centrale o posteriore.

Tutte le vetture dovranno essere equipaggiate di due taglia-cinture, facilmente raggiungibili dai conduttori seduti con le cinture di sicurezza allacciate, come previsto dall'Art. 5.15.3 dell'Annesso K 2013.

4.2 Le vetture ammesse al "28° Sanremo Rally Storico" sono elencate qui sotto e saranno suddivise nelle classi sotto precisate:

	Raggr./ Cat.	Periodo	Categoria	Classi							
	1	D	BC		1150	1300	1600	2000	2000>		
1° Raggr. (E-F-G1) 1947-1969	1	E - F - G1(1947/69)	T + CT		1000	1300	1600	2000	2000>		
	1	E - F - G1	GT +GTS + GTP		1000	1300	1600	2000	2000>		
2° Raggr. (G2-H1) 1970-1975	2	G2+H1 ('70/75)	1/T + 3/GT		1000	1150	1300	1600	2000	2500	2500>
	2	G2 + H1	2/CT		1000	1150	1300	1600	2000	2500	2500>
	2	G2 + H1	4/GTS		1000	1150	1300	1600	2000	2500	2500>
3° Raggr. (H2 - I) 1976-1981	3	H2+I (1976/81)	1/T + 3/GT		1000	1150	1300	1600	2000	2500	2500>
	3	H2 + I	2/CT		1000	1150	1300	1600	2000	2500	2500>
	3	H2 + I	4/GTS		1000	1150	1300	1600	2000	2500	2500>
4° Raggr. (J1) 1982-1985	4	J1 (1982/1985)	GRUPPO A					1600			
	4	J1	GRUPPO A						1600>		
	4	J1	GRUPPO B					1600			
	4	J1	GRUPPO B							1600>	

Le classi saranno sempre considerate costituite qualunque sia il numero delle vetture verificate.

4.3 Ai soli fini dell'attribuzione del punteggio per il FIA European Historic Sporting Rally Championship saranno costituite le classi previste dalla FIA all'Art. 2 del Regolamento del Campionato stesso.

Categoria 1:

Vetture conformi alle norme del Codice della Strada costruite tra l'1/1/1931 ed il 31/12/1957 e vetture Turismo, Gran Turismo e Biposto Corsa dei modelli omologati tra l'1/1/1958 ed il 31/12/1969

A1	fino a1000cc (vetture costruite prima del 31.12.1961)
A2	1001-1600cc (vetture costruite prima del 31.12.1961)
A3	oltre 1600cc (vetture costruite prima del 31.12.1961)
B1	fino a1000cc (vetture costruite dopo il 31.12.1961)
B2	1001-1300cc (vetture costruite dopo il 31.12.1961)
B3	1301-1600cc (vetture costruite dopo il 31.12.1961)
B4	1601-2000cc (vetture costruite dopo il 31.12.1961)
B5	oltre 2000cc (vetture costruite dopo il 31.12.1961)

Categoria 2 (T - CT - GT - GTS):

Vetture Turismo di Serie (T), Turismo da Competizione (CT), Gran Turismo (GT) e Gran Turismo Speciale (GTS) dei Gruppi 1, 2, 3 e 4 dei modelli omologati tra l'1/1/1970 ed il 31/12/1975.

C1	fino a1300cc
C2	1301-1600cc
C3	1601-2000cc
C4	2000-2500cc
C5	oltre 2500cc

Categoria 3 (T - CT - GT - GTS):

Vetture Turismo di Serie (T), Turismo da Competizione (CT), Gran Turismo (GT) e Gran Turismo Speciale (GTS) dei Gruppi 1, 2, 3 e 4 dei modelli omologati tra l'1/1/1976 ed il 31/12/1981.

D1	fino a1300cc
D2	1301-1600cc
D3	1601-2000cc
D4	oltre 2000

Categoria 4 (T - CT - GT - GTS):

Vetture Turismo di Serie (T), Turismo da Competizione (CT), Gran Turismo (GT) e Gran Turismo Speciale (GTS) dei Gruppi A e B, dei modelli omologati tra l'1/1/1982 ed il 31/12/1985.

E1	Group A - fino a 1600cc
E2	Group A -oltre 1600cc
E3	Group B - fino a 1600cc
E4	Group B - oltre a 1600cc

Queste vetture devono essere in conformità con l'Annesso K ed in particolare con il "Regolamento per le vetture del Periodo J1 applicabile solamente ai rally sportivi" - Appendice XI dell'Annesso K.

4.4 Ai soli fini dell'attribuzione del punteggio per il Campionato Italiano CSAI Rally, saranno costituite le classi previste dal Campionato stesso:

	Raggr./ Cat.	Periodo	Categoria	Classi						
1° Raggr. (E - F - G1) 1947 - 1969	1	E - F - G1(1947/69)	T + CT	1000	1300	1600	2000	2000>		
	1	E - F - G1	GT +GTS + GTP	1000	1300	1600	2000	2000>		
2° Raggr. (G2-H1) 1970-1975	2	G2+H1 ('70/75)	1/T + 3/GT	1000	1150	1300	1600	2000	2500	2500>
	2	G2 + H1	2/CT	1000	1150	1300	1600	2000	2500	2500>
	2	G2 + H1	4/GTS	1000	1150	1300	1600	2000	2500	2500>

3° Raggr. (H2 - I) 1976-1981	3	H2+I (1976/81)	1/T + 3/GT		1000	1150	1300	1600	2000	2500	2500>
	3	H2 + I	2/CT		1000	1150	1300	1600	2000	2500	2500>
	3	H2 + I	4/GTS		1000	1150	1300	1600	2000	2500	2500>

Le classi saranno sempre considerate costituite qualunque sia il numero delle vetture verificate.

4.5 Alle verifiche tecniche il concorrente dovrà presentare il Passaporto Tecnico FIA Vetture Storiche (HTP) al Delegato Tecnico della FIA che potrà trattenerla fino alla fine della gara.

Le vetture dei concorrenti italiani dovranno essere munite anche di passaporto tecnico.

Saranno ammessi a partecipare anche i concorrenti italiani in possesso di licenza e/o HTP Nazionale, ma saranno fatti partire dopo tutti i concorrenti iscritti all'evento internazionale.

Tali vetture non saranno incluse nelle classifiche FIA, ma prenderanno punti per il Campionato Italiano Rally.

La conformità con l'Annesso K e relative circolari, di tutti gli apprestamenti di sicurezza (compresi i caschi, tute, guanti, sottotute, cinture di sicurezza, interruttore stacca batteria ecc.) verrà controllata durante le verifiche tecniche.

4.6 Sui casi controversi giudicheranno i Commissari Sportivi, sentito il parere dei Commissari Tecnici e del Commissario Tecnico Delegato FIA.

4.7 Ogni vettura dovrà essere in conformità con il Codice della Strada della nazione di immatricolazione.

5 - CONCORRENTI AMMESSI - ISCRIZIONI

5.1 - Sono ammessi tutti i concorrenti (persona fisica o giuridica)/conduttori titolari di licenza internazionale FIA valida per l'anno in corso. Saranno inoltre ammessi i Concorrenti/Conduttori italiani in possesso di una licenza CSAI "Nazionale C" con le limitazioni previste dalla NS14, ma saranno fatti partire dopo tutti i concorrenti iscritti all'evento internazionale.

5.2 - Nel caso in cui il concorrente sia una persona giuridica oppure non sia a bordo della vettura, tutti i suoi obblighi e responsabilità incombono in solido con il primo conduttore dichiarato sulla domanda di iscrizione per tutta la durata della manifestazione. Se il primo conduttore non è presente, la responsabilità verrà assunta dal co-équipier.

5.3 - Qualsiasi comportamento scorretto, fraudolento o antisportivo tenuto dai concorrenti e dai conduttori sarà giudicato dal Collegio dei Commissari Sportivi che potrà comminare sanzioni fino all'esclusione.

5.4 - Coloro che desiderano partecipare alla manifestazione dovranno far pervenire alla Sanremorally - Casella Postale 331 - 18038 Sanremo - Tel. +39.0184.577000 - fax +39.0184.544961 - e-mail: info@sanremorally.it, la domanda di iscrizione debitamente compilata entro **martedì 19 marzo 2013**, accompagnata da una o più fotografie recenti, possibilmente a colori, della vettura e da una foto di ciascun conduttore.

I dati relativi al co-équipier possono essere modificati fino al momento delle verifiche. La domanda di iscrizione dovrà essere obbligatoriamente accompagnata da una fotocopia della prima pagina del Passaporto Tecnico FIA Vetture Storiche (HTP) della vettura dalla quale risulti chiaramente la classe e la categoria attribuite alla vettura stessa dall'Autorità Sportiva Nazionale.

La sostituzione di un concorrente dopo la data di chiusura delle iscrizioni (**Martedì 19 marzo 2013**) è vietata.

Un solo membro dell'equipaggio può essere sostituito:

- fino al momento delle verifiche sportive, con l'autorizzazione del Comitato Organizzatore;
- dall'inizio delle verifiche sportive e fino all'esposizione dell'elenco dei partenti, con l'autorizzazione del Collegio dei Commissari Sportivi.

La sostituzione di due membri dell'equipaggio è sottoposta all'approvazione della FIA.

5.5 - I concorrenti/conduttori stranieri dovranno ottenere l'autorizzazione prevista dall'Art. 70 del CSI.

5.6 - Salvo i casi previsti dal presente regolamento, nessuna modifica potrà essere apportata alla domanda di iscrizione. E' tuttavia permesso al concorrente, fino alle verifiche ante-gara, sostituire la vettura iscritta con un'altra dello stesso raggruppamento/categoria e classe.

5.7 - Se la vettura presentata alle verifiche tecniche non dovesse corrispondere al raggruppamento/categoria o alla Classe nella quale è stata iscritta, i Commissari Sportivi potranno ammetterla alla partenza nella categoria e/o classe corrispondente su proposta del Commissario Tecnico Delegato FIA.

5.8 - Con la sottoscrizione del modulo di iscrizione, il concorrente ed i conduttori si impegnano a sottostare alle sole giurisdizioni sportive riconosciute dal Codice Sportivo Internazionale ed alle disposizioni del presente regolamento.

6 - TASSA DI ISCRIZIONE - ASSICURAZIONE

6.1 La tassa di iscrizione è fissata come segue:
entro martedì 19 marzo 2013

- vetture fino a 1300cc: Euro 940,00 IVA 21% inclusa
- vetture fino a 2000cc: Euro 1.050,00 IVA 21% inclusa
- vetture oltre 2000cc: Euro 1.180,00 IVA 21% inclusa

Le tasse di iscrizione potranno essere pagate::

- con assegno emesso a **Sanremorally s.r.l.**
- o con bonifico bancario a **Sanremorally srl**

dati bancari: BANCA SELLA - Via Escoffier - Sanremo

conto corrente numero:0529 0010 1880 - CIN:T - ABI: 03268 - CAB: 22700

IBAN: IT71 T 03268 22700 0529 0010 1880

BIC: SELBIT 2BXXX

Se il pagamento viene effettuato con bonifico bancario, le relative spese dovranno essere interamente a carico di chi effettua il bonifico stesso.

6.2 Le domande di iscrizione prive della relativa tassa non saranno accettate.

6.3 La tassa di iscrizione verrà rimborsata per intero:

- a) ai concorrenti la cui iscrizione non sia stata accettata
- b) nel caso in cui il rally non abbia luogo.

6.4 - La tassa di iscrizione comprende il premio di assicurazione per la Responsabilità Civile del concorrente verso terzi con massimale unico di 3.098.741,00 Euro. Sono considerati terzi anche gli ufficiali di gara, i componenti del comitato organizzatore, nonché i loro dipendenti ed ausiliari addetti all'organizzazione (condizione aggiuntiva "A" della polizza assicurativa).

L'assicurazione avrà effetto dal momento della partenza e cesserà alla fine della gara o al momento del ritiro o dell'esclusione.

Si precisa che la copertura assicurativa per la responsabilità civile prevista dall'Organizzatore sarà operante esclusivamente per l'itinerario della gara previsto dal Road Book ufficiale e negli orari previsti dal Programma della gara.

Sarà responsabilità del concorrente provvedere alla copertura assicurativa per la responsabilità civile della propria vettura da gara per quanto non previsto sopra.

6.5 - In caso di incidente, il concorrente o un suo rappresentate dovrà farne denuncia al Direttore di Gara per iscritto al più tardi entro 24 ore.

6.6 - All'arrivo di ogni tappa i concorrenti devono firmare una dichiarazione relativa ad eventuali incidenti nei quali siano stati coinvolti durante la tappa stessa.

6.7 - Il Comitato Organizzatore declina ogni responsabilità in conseguenza delle infrazioni di leggi e regolamenti da parte di concorrenti, i quali saranno i soli responsabili verso le Autorità competenti.

Il Comitato Organizzatore declina inoltre ogni responsabilità in caso di cataclismi, frane, manifestazioni, vandalismi ecc. che potessero provocare vittime o danni agli occupanti delle vetture iscritte; le conseguenze (materiali, penali e sportive) dovranno essere sopportate dagli stessi concorrenti.

7 - PUBBLICITA'

Dovranno essere rispettate le disposizioni del CSI - Art. 212 e dell'Annesso K 2013- Art. 2.1.9.

Lo spazio superiore sui due pannelli dei numeri di gara (cm. 50 x 14) è riservato alla pubblicità dell'Organizzatore. I concorrenti non potranno rifiutare tale pubblicità.

Saranno inoltre autorizzati, per la pubblicità, due spazi di cm. 50 x 14. Se presenti, dovranno essere apposti sui parafranghi anteriori o posteriori della vettura.

8 - OBBLIGHI GENERALI

8.1 - Equipaggi

8.1.1 - La partenza sarà autorizzata esclusivamente agli equipaggi composti da due persone. I due membri dell'equipaggio saranno designati come primo conduttore e co-pilota. Essi dovranno obbligatoriamente essere in possesso della licenza di conduttore FIA internazionale valida per l'anno in corso e potranno entrambi condurre la vettura nel corso della gara.

Saranno inoltre ammessi i Concorrenti/Conducenti italiani in possesso di una licenza CSAI "Nazionale C" con le limitazioni previste dalla NS14.

8.1.2 - L'equipaggio dovrà trovarsi al completo a bordo della vettura durante tutta la durata della gara, salvo i casi previsti dal presente regolamento. L'abbandono anche temporaneo di un membro dell'equipaggio, o la presenza di un terzo a bordo (salvo il caso di trasporto di un ferito) comporterà l'esclusione dalla gara.

8.1.3 - Le persone costituenti l'equipaggio verranno registrate su un'apposita scheda, considerata come una "carta di identità" della vettura e dell'equipaggio sulla quale saranno apposte le loro foto recenti (cm 4x4), la loro firma nonché tutti i dati relativi alla vettura. Questa scheda dovrà essere visibilmente esposta dall'interno della vettura per tutta la durata della gara e presentata ad ogni richiesta ufficiale. La mancata osservanza di questa norma comporterà l'esclusione della gara.

8.1.4 - Sicurezza dei conducenti

a) Ogni vettura concorrente dovrà avere a bordo un triangolo rosso catarifrangente che, in caso di arresto della vettura durante una prova speciale, dovrà essere posto da un membro dell'equipaggio in luogo visibile, almeno cinquanta metri dietro la vettura allo scopo di segnalare la presenza del veicolo ai piloti che seguono.

b) In caso di incidente che **non richieda un intervento medico immediato**, il cartello "OK", inserito nel Road Book, dovrà essere chiaramente esposto almeno alle tre vetture che seguono.

c) In caso di incidente **che richieda un intervento medico**, il cartello con la "croce rossa" dovrà essere chiaramente esposto almeno alle tre vetture che seguono.

d) Tutti gli equipaggi costretti al ritiro devono darne comunicazione al più presto al Direttore di Gara.

Salvo i casi di forza maggiore riconosciuti, agli equipaggi che non osserveranno le disposizioni di cui sopra potrà essere inflitta una sanzione, a discrezione dei Commissari Sportivi.

8.2 - Ordine di partenza - Targhe - Numeri

8.2.1 - La partenza sarà data seguendo l'ordine dei numeri di gara: il numero più piccolo partirà per primo. Per ragioni di sicurezza, tale ordine può essere modificato su richiesta del Direttore di Gara.

8.2.2 - L'ordine di partenza della seconda tappa sarà stabilito in base alla classifica dopo la Prova Speciale n. 5 "Baiardo".

Per ragioni di sicurezza, tale ordine può essere modificato su richiesta del Direttore di Gara.

Qualsiasi penalità accumulata dopo il controllo di arrivo della PS5, incluso l'arrivo in ritardo al CO5A - Sanremo - Parc Fermé, sarà tenuto in considerazione ai fini della classifica, ma non pregiudicherà l'ordine di partenza della seconda tappa.

8.2.3 - Ogni ritardo imputabile all'equipaggio nella presentazione alla partenza del rally, di una tappa o di una sezione sarà penalizzato in ragione di 10" per ogni minuto o frazione di minuto di ritardo. Ogni ritardo maggiore a 15' comporterà la non ammissione alla partenza.

8.2.4 - Il Comitato Organizzatore fornirà ad ogni equipaggio due targhe del rally e due pannelli regolamentari portanti il numero di gara.

8.2.5 - Le targhe dovranno essere applicate in modo visibile davanti e dietro la vettura per tutta la durata del rally. Le targhe non dovranno in alcun caso coprire, neppure parzialmente, le targhe di immatricolazione della vettura. Questa infrazione comporterà un'ammenda (200,00 Euro per ogni targa coperta).

8.2.6 - I pannelli con i numeri di gara forniti dall'organizzatore dovranno obbligatoriamente figurare su entrambi i lati della vettura per tutta la durata della gara.

8.2.7 - In ogni momento la constatazione:

- dell'assenza o alterazione di un solo pannello portante i numeri di gara o di una sola targa del rally, comporterà un'ammenda (200,00 Euro)

- dell'assenza contemporanea dei due pannelli portanti i numeri di gara o delle due targhe del rally, comporterà l'esclusione.

8.2.8 - Le targhe del rally e i numeri di gara saranno distribuiti ai concorrenti presso il Capannone Merci l'ex-Stazione Ferroviaria in Sanremo - Lungomare Italo Calvino a partire da mercoledì 3 aprile 2013. I concorrenti dovranno recarsi alle verifiche ante-gara con le targhe ed i numeri già applicate sulle vetture. I concorrenti che non osserveranno questa disposizione non saranno verificati.

8.2.9 - I nomi dei membri dell'equipaggio e la loro bandiera nazionale dovranno essere applicati sui due parafranghi anteriori della vettura (misura massima 10 cm x 40 cm). La loro mancanza comporterà un'ammenda (100,00 Euro).

8.3 - Tabella di marcia

8.3.1 - Alla partenza della gara, ciascun equipaggio riceverà una tabella di marcia sulla quale figureranno i tempi imposti per ogni settore. La tabella di marcia sarà riconsegnata al controllo di arrivo di sezione e sostituita da una nuova tabella alla partenza. L'equipaggio è il solo responsabile della tabella di marcia.

8.3.2 - La tabella di marcia dovrà essere a disposizione per ogni richiesta, ed in particolare a tutti i posti di controllo, dove dovrà essere presentata per il visto personalmente da un membro dell'equipaggio.

8.3.3 - Tutte le alterazioni o modifiche riscontrate sulla tabella di marcia che non siano state approvate da un ufficiale di gara, comporteranno l'esclusione.

8.3.4 - L'assenza del visto di un qualsiasi controllo o la mancata consegna della tabella di marcia a tutti i controlli (controllo orario o a timbro, controllo di riordino ed arrivo) comporterà l'esclusione dalla gara, eccetto nel caso previsto dall'Art. 9.3.6 - Riammissione.

8.3.5 - La presentazione della tabella di marcia ad ogni controllo e l'esattezza delle registrazioni saranno sotto la piena responsabilità dell'equipaggio.

8.3.6 - È dovere dell'equipaggio presentare la propria tabella di marcia ai cronometristi quando lo riterrà opportuno e verificare che la registrazione dei tempi sia fatta correttamente. Solo il cronometrista sarà autorizzato a registrare l'ora sulla tabella di marcia.

8.4 - Norme di circolazione - Assistenza

8.4.1 - Durante tutta la durata della manifestazione, i conduttori dovranno obbligatoriamente attenersi alle norme del Codice della Strada. Ai conduttori che non si adegueranno a tali norme verranno inflitte le seguenti penalità:

a) 1^a infrazione: ammenda di 200,00 Euro;

b) 2^a infrazione: 5'

c) 3^a infrazione: esclusione dalla gara

Nel caso che gli Agenti decidano di non fermare la vettura per la contestazione, essi potranno chiedere agli organizzatori di applicare le penalizzazioni previste dal presente regolamento particolare, a condizione che:

- la notifica dell'infrazione pervenga in forma ufficiale, per iscritto, entro il termine previsto per l'esposizione della classifica di quella tappa;

- il processo verbale sia sufficientemente dettagliato ed il riconoscimento del concorrente indiscutibilmente stabilito, il luogo e l'ora dell'infrazione precisati;

- i fatti comprovati non siano suscettibili di interpretazioni diverse.

8.4.2 - Le assistenze e le riparazioni durante tutta la gara sono libere salvo i casi espressamente indicati dal presente regolamento e dal road book ufficiale della manifestazione. **E' vietato, sotto pena di una sanzione che può arrivare fino all'esclusione a discrezione del Collegio dei Commissari Sportivi, sostituire durante lo svolgimento della gara il motore, il cambio o il differenziale.**

8.4.3 - Nessuna vettura dell'assistenza potrà parcheggiare o intervenire sul percorso di gara a meno di 300 metri da un posto di controllo. Gli equipaggi che riceveranno assistenza in una zona definita come vietata saranno soggetti ad una penalità che potrà andare fino all'esclusione dalla gara. Gli equipaggi il cui veicolo di assistenza venisse posteggiato in una zona proibita saranno sanzionati con una penalità di 300,00 Euro.

8.4.4 - E' vietato ai veicoli di assistenza entrare in una prova speciale o in ogni altra area che gli organizzatori indicano come proibita. L'inosservanza di tale norma comporterà una penalità che potrà andare fino all'esclusione del concorrente dalla gara.

8.4.5 - E' vietato, sotto pena di una sanzione che può arrivare fino all'esclusione, trasportare, rimorchiare o spingere le vetture concorrenti ad eccezione dei casi in cui tali manovre siano necessarie per rimettere la vettura sulla carreggiata o per liberare la strada.

8.4.6 - E' pure vietato, sotto pena di esclusione

a) bloccare intenzionalmente il passaggio delle vetture partecipanti o impedirne il sorpasso

b) comportarsi in modo antisportivo

8.5 - Ricognizioni

8.5.1 - Condizioni di effettuazione

a) Le ricognizioni del percorso devono essere effettuate dagli equipaggi iscritti dopo la consegna del road book, soltanto con vetture di serie (vedi Art. 8.5.3).

b) E' escluso ogni intervento che modifichi la condizione di vettura di serie.

c) Sulle vetture non dovrà essere applicato nessun tipo di scritta o adesivo pubblicitario.

d) Le ricognizioni devono sempre essere effettuate nel rispetto delle norme del Codice della Strada.

8.5.2 - Controlli

L'Organizzatore, in collaborazione con le Autorità di Polizia, sorveglierà con ogni mezzo il comportamento dei concorrenti sull'itinerario del rally, sia prima che dopo la consegna del road book.

Privacy

I Concorrenti con l'iscrizione autorizzano il Comitato Organizzatore al trattamento dei dati personali, ai sensi del D. Lgs 30 giugno 2003 n. 196, al fine di permettere al Comitato stesso di comunicarli alle Forze dell'Ordine operanti sul territorio interessato dalla manifestazione. Le Forze dell'Ordine saranno quindi autorizzate a utilizzare i dati relativi a Concorrenti la cui presenza sia accertata sul percorso di gara in periodo vietato e/o che abbiano commesso infrazioni rilevanti ai fini del presente regolamento.

8.5.3 - Vetture da ricognizione

Tutte le operazioni di ricognizione, per tutti gli equipaggi, possono essere effettuate solamente con vetture stradali standard, incluse le Jeeps o le vetture SUV. Sono inoltre incluse le vetture utilizzate per la gara ed identificate come vetture Turismo o Gran Turismo.

In generale, sulle vetture da ricognizione non è permessa alcuna modifica del tipo "competizione" e le vetture stesse devono essere rispondenti alle seguenti caratteristiche:

- a) vettura di serie
- b) la vettura dovrà essere di un solo colore, senza pubblicità o adesive ecc.
- c) il motore dovrà essere di serie (conforme alla regolamentazione Gruppo N)
- d) il cambio dovrà essere di serie (conforme alla regolamentazione Gruppo N)
- e) lo scappamento dovrà essere di serie e dovrà rispettare il limite massimo di rumorosità (max 98dBA)
- f) le sospensioni dovranno essere conformi alla regolamentazione Gruppo N
- g) è autorizzata l'adozione di protezioni inferiori (conforme alla regolamentazione Gruppo N)
- h) è autorizzato il montaggio di cinture di sicurezza
- i) sono autorizzate le cinture di sicurezza di colore simile a quello dell'interno della vettura
- j) sono autorizzati i sedili di tipo avvolgente di colore simile a quello dell'interno della vettura
- k) sono autorizzati due fari supplementari omologati nel rispetto del Codice della Strada
- l) i cerchi sono liberi e dovranno essere equipaggiati con:
- m) pneumatici stradali di serie per l'asfalto (no pneumatici da competizione)
- n) pneumatici liberi per la terra
- o) gli equipaggi potranno utilizzare un sistema di intercomunicazione "leggero" (senza caschi)

8.5.4 - Sanzioni:

Ai conduttori che non rispetteranno le disposizioni sopra riportate saranno comminate le seguenti sanzioni:

- infrazioni alle disposizioni di cui al paragrafo 8.5.1 - lettere a) e b): non ammissione alla gara ed eventuali ulteriori sanzioni in rapporto alla gravità delle infrazioni commesse.

- infrazioni alle disposizioni di cui al paragrafo 8.5.1 - lettere c) e d): fino alla non ammissione alla gara ed eventuali ulteriori sanzioni in rapporto alla gravità delle infrazioni commesse.

Le sanzioni di cui sopra saranno comminate dal Collegio dei Commissari Sportivi.

La tassa di iscrizione verrà incamerata dal Comitato Organizzatore.

9 - SVOLGIMENTO DELLA MANIFESTAZIONE

9.1 - Partenza

9.1.1 - Gli equipaggi dovranno condurre o far condurre la loro vettura nel parco partenza, sito in Sanremo - Piazzale Carlo Dapporto, venerdì 5 aprile 2013 all'ora che sarà comunicata nel corso delle verifiche ante-gara.

Il parco partenza sarà aperto all'ora prevista nel programma della manifestazione. **Per accedervi i concorrenti dovranno obbligatoriamente seguire l'itinerario indicato nel road-book ufficiale.**

Ogni ritardo sarà penalizzato con ammenda di 150,00 Euro.

9.1.2 - Le vetture saranno fatte partire con un intervallo di 1' come previsto dal programma.

Ogni ritardo dell'equipaggio alla partenza del rally, di una tappa o di una sezione, sarà penalizzato in ragione di 10" per ogni minuto o frazione di minuto di ritardo. Un ritardo superiore a 15' comporterà la non ammissione alla partenza.

Agli equipaggi che si presenteranno in ritardo, ma nel limite massimo di 15', verrà segnata l'ora esatta di partenza sulla tabella di marcia.

9.1.3 - I conduttori sono obbligatoriamente tenuti, sotto pena di esclusione, a far controllare il loro passaggio da tutti i punti elencati sulla tabella di marcia, e nel loro ordine. Il tempo imposto per percorrere la distanza tra due controlli orari figurerà sulla tabella di marcia.

9.1.4 - Le ore ed i minuti saranno sempre indicati da 00.01 a 24.00. Durante tutta la durata della gara l'ora ufficiale sarà quella indicata all'Art. 3.5.

9.1.5 - Ogni concorrente riceverà un road book con l'itinerario da seguire obbligatoriamente.

9.2 - Disposizioni generali relative ai controlli

9.2.1 - Tutti i controlli, vale a dire: controlli orari e a timbro, partenza e arrivo di prove speciali, controlli di riordino e neutralizzazione, saranno indicati con cartelli standard approvati dalla FIA (vedi Annesso 1).

9.2.2 - L'inizio della zona di controllo sarà segnalato da un cartello di preavviso di colore giallo. Alla distanza di circa 25 metri, il posto di controllo sarà segnalato da un cartello identico di colore rosso. Il cartello di preavviso di fine prova speciale sarà posizionato a circa 300 metri prima della linea di fine prova speciale.

9.2.3 - Tutte le zone di controllo (cioè le zone comprese tra il cartello di preavviso e l'ultimo cartello finale) sono considerate in regime di "parco chiuso" (vedi articolo 9.6).

9.2.4 - La durata della sosta nella zona di controllo non potrà superare il tempo necessario alle operazioni di controllo.

9.2.5 - E' severamente vietato, pena l'esclusione dalla gara:

- a) entrare nella zona di controllo da una direzione diversa da quella prevista dall'itinerario del rally;
- b) ritornare o rientrare nella zona di controllo una volta che siano state effettuate le operazioni al controllo stesso.

9.2.6 - L'ora ideale di transito è sotto la sola responsabilità degli equipaggi che potranno comunque consultare l'ora ufficiale sul tavolo di controllo. I commissari addetti al controllo non potranno in nessun caso dare informazioni sull'ora ideale di transito.

9.2.7 - I posti di controllo cominceranno a funzionare 20' prima dell'ora ideale di transito del primo equipaggio. Salvo decisione contraria della direzione di gara, cesseranno di operare 15' dopo l'ora ideale di transito dell'ultimo concorrente aumentata del termine di esclusione dalla gara per "fuori tempo massimo".

9.2.8 - Gli equipaggi sono tenuti, sotto pena di sanzione che può arrivare fino all'esclusione, a discrezione dei Commissari Sportivi, a seguire le istruzioni dei commissari incaricati a tutti i posti di controllo.

9.2.9 - I Commissari di Percorso ed i Capi Posto saranno riconoscibili per mezzo dei seguenti contrassegni:

- Commissari di Percorso: gilet giallo con la scritta *OFFICIEL*;
- Capi Posto: gilet rosso con la scritta *CHEF DE POSTE*,
- Addetti alle relazioni con i concorrenti: gilet rosso con la scritta *RELATIONS CONCURRENTS*.

9.3 - Controllo a timbro - Controllo orari - Tempo massimo

9.3.1 - Controllo a timbro

I commissari incaricati dei controlli a timbro dovranno semplicemente timbrare la tabella di marcia presentata dai conduttori, senza rilevare l'ora di passaggio. La mancanza di un timbro ad un controllo a timbro potrà comportare l'esclusione dalla gara, ad eccezione del caso in cui vengano applicate le disposizioni dell'art. 9.3.6.1.

9.3.2 - Controlli orari

Ai controlli orari i cronometristi trascrivono sulla tabella di marcia l'ora di presentazione della stessa. La mancanza annotazione del tempo ad un controllo orario potrà comportare l'esclusione dalla gara, ad eccezione del caso in cui vengano applicate le disposizioni dell'art. 9.3.6.1.

Per essere classificati, gli equipaggi dovranno transitare dall'ultimo controllo orario del Rally - TC 9B - Sanremo - arrivo finale.

9.3.3 - Procedura di controllo

9.3.3.1 - La procedura di controllo inizia nel momento in cui la vettura supera il cartello di entrata nella zona di controllo. Tra il cartello di entrata ed il posto di controllo è vietato all'equipaggio arrestare la vettura o procedere con eccessiva lentezza.

9.3.3.2 - L'annotazione dell'ora di transito sulla tabella di marcia non sarà effettuata se i due membri dell'equipaggio e la vettura non si troveranno all'interno della zona di controllo, in prossimità del tavolo di controllo.

9.3.3.3 - L'ora di transito sarà quella in cui un conduttore consegnerà la tabella di marcia al cronometrista. Quest'ultimo trascriverà sulla tabella di marcia, manualmente o per mezzo di apparecchio stampante, l'ora effettiva in cui il documento è stato consegnato.

9.3.3.4 - L'ora teorica di transito è quella che si ottiene sommando il tempo concesso per percorrere il settore interessato all'ora di partenza dello stesso. I tempi sono espressi in minuti primi.

9.3.3.5 - L'equipaggio non incorre in alcuna penalità per anticipo se l'ora di entrata della vettura nella zona di controllo avviene durante il minuto della propria ora teorica di transito o nel minuto precedente.

9.3.3.6 - L'equipaggio non incorre in alcuna penalità per ritardo se avrà presentato la tabella durante il minuto della propria ora teorica. Esempio: un equipaggio che deve transitare alle ore 18.58' sarà considerato in orario se timbrerà tra le ore 18.58'00" e le ore 18.58'59".

9.3.3.7 - Ogni differenza tra l'ora effettiva e l'ora ideale di transito sarà penalizzata come segue:

- a) per ritardo: 10 secondi per ogni minuto o frazione di minuto,
- b) per anticipo: 1 minuto per ogni minuto o frazione di minuto.

Gli equipaggi sono autorizzati a timbrare in anticipo senza incorrere in alcuna penalità, al CO 5A - Sanremo - Parc Fermé - arrivo tappa 1.

9.3.3.8 - Ogni inosservanza da parte di un equipaggio alla procedura sopra descritta (e più particolarmente l'entrare nella zona di controllo più di un minuto prima dell'ora reale di transito) dovrà essere comunicata immediatamente dal commissario responsabile per iscritto al Direttore di Gara.

9.3.4 - Ora di partenza dai controlli

9.3.4.1 - Se il settore successivo non inizia con una prova speciale, l'ora di transito scritta sulla tabella di marcia costituisce l'ora di arrivo del settore e l'ora di partenza per il settore successivo.

9.3.4.2 - Quando invece un controllo orario è seguito da un controllo di partenza di prova speciale, sarà applicata la seguente procedura:

- a) i due posti faranno parte di una sola zona controllo (vedi Art. 9.2) ed i relativi cartelli di segnalazione saranno disposti come segue:
 - cartello di preavviso giallo con orologio (inizio di zona controllo);
 - dopo circa 25 metri, cartello rosso con orologio (posto del controllo orario);
 - ad una distanza da 50 a 200 metri, cartello rosso con bandiera (partenza prova speciale);
 - infine, 50 metri dopo, cartello finale beige con tre barre trasversali (fine zona controllo)
- b) al controllo orario di fine settore, il commissario incaricato trascriverà sulla tabella di marcia l'ora di transito dell'equipaggio ed anche l'ora di partenza prevista per il settore successivo.

Questo dovrà rispettare un intervallo minimo di 3' per permettere all'equipaggio di prepararsi alla partenza.

c) l'equipaggio, una volta effettuate le operazioni al controllo orario, si recherà immediatamente alla partenza della prova speciale. Il commissario incaricato scriverà sul foglio della prova speciale l'ora prevista di partenza della prova, che normalmente corrisponderà all'ora prevista di partenza per il settore successivo. Quindi darà la partenza secondo la procedura regolamentare (vedi Art. 9.5.4).

9.3.4.3 - Qualora esistesse una divergenza tra i due orari trascritti, farà fede l'ora di partenza della prova, salvo decisione contraria del Collegio dei Commissari Sportivi.

9.3.4.4 - In caso di foratura, sarà concesso all'equipaggio interessato un tempo massimo di 5' supplementari per la riparazione.

9.3.5 - Tempo massimo

9.3.5.1 - Tutti i ritardi superiori a 15' sul tempo imposto tra due controlli orari o un ritardo totale di oltre 30' alla fine di una sezione e/o tappa, comporteranno l'esclusione dell'equipaggio dalla gara, ad eccezione del caso in cui vengano applicate le disposizioni dell'Art. 9.3.6.

9.3.5.2 - L'anticipo sull'ora teorica di transito non potrà mai ridurre il ritardo accumulato per il "fuori tempo massimo" comportante l'esclusione. Le penalizzazioni per il transito in anticipo ai controlli orari non saranno mai prese in considerazione per il calcolo del tempo massimo comportante l'esclusione.

Esempi:

Settore A

Partenza ore 12.00 - tempo imposto 1h 00' - transito ore 13.10

Penalizzazione per il ritardo: 100"

Ritardo conteggiato per il tempo massimo: 10 minuti

Settore B

Tempo imposto 1h 30' - transito ore 14.20

Penalizzazione per anticipo: 1200"

Ritardo conteggiato per il tempo massimo: altri 10 minuti

Settore C

Tempo imposto 2h 00' - transito ore 16.30

Nuova penalizzazione per il ritardo: ulteriori 100"

Ritardo conteggiato per il tempo massimo: altri 10 minuti

Totale Settori A + B + C

Penalizzazioni totali (per ritardo e anticipo): $100" + 1200" + 100" = 1400$ secondi

Ritardo totale conteggiato per il tempo massimo: $10' + 10' = 20$ minuti

9.3.5.3 - Il tempo massimo potrà essere aumentato in ogni momento con decisione dei Commissari Sportivi, su segnalazione del Direttore di Gara. Gli equipaggi ne saranno informati nel più breve tempo possibile.

9.3.5.4 - L'esclusione per superamento del tempo massimo può essere pronunciata solo al termine di una sezione o di una tappa.

9.3.6 - Riammissione (non applicabile per l'ultima tappa)

9.3.6.1 - Qualora un equipaggio non effettui una prova speciale e/o non transiti all'ultimo controllo orario della 1ª tappa o ancora non abbia condotto la propria vettura al parco chiuso, potrà essere riammesso alla seconda tappa. Allo stesso verrà attribuito il peggior tempo registrato nella 1ª tappa nella sua categoria. Se nessun pilota della sua categoria avesse terminato la tappa, potrà essere utilizzato il peggior tempo della categoria più adeguata. In tutti i casi questa penalità sarà aumentata di una penalità di 60 secondi per ciascuna prova non effettuata. La riammissione avverrà a condizione che l'equipaggio informi per iscritto il Direttore di Gara, **al più tardi 30 minuti prima dell'affissione della classifica dopo la prova speciale n. 5 "Baiano"**, della propria intenzione di prendere il via per la seconda tappa. In questo caso dovrà presentarsi al parco chiuso 30' prima dell'ora di partenza della seconda tappa.

Il Collegio dei Commissari Sportivi delibererà su ogni caso e potrà disporre che la vettura sia sottoposta a nuova verifica tecnica.

Questa riammissione non è applicabile per l'ultima tappa e, per essere classificata, la vettura deve essere transitata all'ultimo controllo orario della gara entro il tempo previsto.

9.3.6.2 - L'ordine di partenza delle vetture riammesse verrà stabilito a discrezione del Direttore di Gara.

9.4 - Controlli di riordino - non applicabile

9.5 - Prove speciali

9.5.1 - Le prove speciali sono prove su strade appositamente chiuse per il rally.

9.5.2 - Durante le prove speciali i membri dell'equipaggio dovranno obbligatoriamente indossare, pena l'esclusione, un casco di tipo omologato, cinture di sicurezza ed un abbigliamento ignifugo rispondente alle norme dell'Annesso L - cap. III - Art. 2.

9.5.3 - E' vietato agli equipaggi percorrere le prove speciali in senso inverso a quello di gara, pena l'esclusione.

9.5.4 - La procedura di partenza delle PS sarà la seguente: quando la vettura con l'equipaggio a bordo si arresterà davanti al controllo di partenza, il cronometrista ricopierà sulla tabella di marcia l'ora prevista per la partenza e restituirà quindi la tabella stessa ad un componente dell'equipaggio.

La partenza verrà data per mezzo di un semaforo, secondo la seguente procedura:

- 10" prima della partenza si accende una luce rossa;

- 5" prima della partenza si accende una luce gialla e contemporaneamente 5 LEDs luminosi che si spegneranno uno ad uno ogni secondo;

- luce verde: è il segnale di partenza.

Una sosta di più di 20" dopo il segnale di partenza verrà penalizzata di 2'.

9.5.5 - L'ora di partenza prevista per una prova speciale ed indicata sulla tabella di marcia non potrà essere variata dal commissario incaricato se non per casi di forza maggiore. In caso di ritardo da parte dell'equipaggio, il commissario incaricato trascriverà una nuova ora di partenza ed il ritardo sarà considerato come un ritardo ad un controllo orario. Sarà quindi preso in considerazione per il calcolo del "fuori tempo massimo".

9.5.6 - Una falsa partenza, in special modo una partenza effettuata prima che il segnale di partenza sia dato, sarà penalizzata come segue:

1^a infrazione: 10"

2^a infrazione: 1'

3^a infrazione: 3'

ulteriori infrazioni: penalità a discrezione dei Commissari Sportivi

Queste penalizzazioni non escludono comunque più gravi provvedimenti che i Commissari Sportivi potranno prendere se lo riterranno necessario.

9.5.7 - L'arrivo delle prove speciali sarà "lanciato": è proibita, sotto pena di esclusione, la fermata tra il cartello giallo di preavviso ed il cartello stop.

Il rilevamento del tempo sarà effettuato sulla linea di arrivo, con apparecchi muniti obbligatoriamente di stampante. Il rilevamento verrà effettuato anche con apparecchi di cronometraggio senza stampante obbligatoria.

Dopo una distanza di 200-300 metri, l'equipaggio dovrà fermarsi ad un controllo (controllo stop) segnalato con un cartello rosso "STOP" per far scrivere sulla sua scheda la sua ora di arrivo. Se i cronometristi non potessero comunicare immediatamente l'ora esatta di uscita ai commissari, questi apporranno sulla scheda solamente il loro visto e la trascrizione del tempo sarà effettuata alla neutralizzazione o riordino successivi.

9.5.8 - Se per colpa dell'equipaggio non si potesse annotare il tempo, le seguenti penalità saranno applicate:

a) alla partenza: esclusione;

b) allo STOP: 300"

9.5.9 - I tempi realizzati dall'equipaggio in ogni prova speciale, espressi in ore, minuti, secondi e **decimi di secondo** saranno aggiunti alle loro penalizzazioni espresse in tempo.

9.5.10 - L'assistenza nel corso delle prove speciali è vietata. Tutte le infrazioni saranno esaminate dal Collegio dei Commissari Sportivi che pronuncerà automaticamente l'esclusione dell'equipaggio che ha commesso l'infrazione.

9.5.11 - Gli intervalli alla partenza delle prove speciali dovranno essere gli stessi di quelli previsti per la partenza della relativa tappa.

9.5.12 - Interruzione di una prova speciale

In caso di interruzione definitiva, per un motivo qualsiasi, di una prova speciale prima del transito dell'ultimo equipaggio, la classifica della prova potrà essere redatta assegnando a tutti gli equipaggi che non hanno potuto completare la prova, il peggior tempo effettivamente realizzato prima dell'interruzione della stessa.

Tale classifica può essere redatta anche se un solo equipaggio avrà potuto effettuare la prova in condizioni normali di gara. L'applicazione o meno di tale applicazione spetta esclusivamente al Collegio dei Commissari Sportivi su segnalazione del Direttore di Gara che dovrà esporre i motivi che hanno determinato l'interruzione. Nel caso in cui il Collegio dei Commissari Sportivi ritenesse il peggior tempo effettivamente realizzato decisamente anomalo, potrà essere assegnato il tempo ritenuto meno anomalo tra i quattro peggiori tempi. Tutti gli equipaggi responsabili o corresponsabili dell'interruzione di una prova speciale non beneficeranno in alcun caso della presente disposizione. Pertanto sarà loro assegnato il tempo effettivamente realizzato se tale tempo sarà superiore al tempo fittizio assegnato agli altri equipaggi.

9.5.13 - In caso di rifiuto dell'equipaggio di partire in una prova speciale all'ora e nella posizione assegnate all'equipaggio stesso sarà inflitta una penalità di 300".

9.5.14 - Le seguenti disposizioni devono essere rispettate durante le prove speciali:

a) se, durante una prova speciale, un concorrente è raggiunto da un equipaggio più veloce che fa segnalazioni con luci o segnali acustici, il concorrente più lento è obbligato a dare strada al più veloce, anche se ciò lo costringe ad arrestarsi sul lato destro o sinistro della strada. Dovrà mostrare con le apposite luci di indicazione di essere pronto ad essere superato. L'infrazione a tale norma potrà comportare un'ammenda o l'esclusione, a discrezione dei Commissari Sportivi.

b) E' severamente proibito fermarsi in curva o immediatamente prima o dopo, così come spostarsi da una parte all'altra della strada o procedere in una direzione diversa da quella del rally. I conduttori che dovessero fermarsi per un'emergenza devono fermare la loro vettura a lato della strada ed avvertire i concorrenti che seguono con appropriati mezzi (per esempio, un triangolo rosso).

c) Se la strada è bloccata a causa di un incidente, essa deve essere liberata il più presto possibile per permettere il passaggio dei veicoli di soccorso o ambulanza. Le vetture danneggiate devono rimanere fuori dalla strada fino a che gli ufficiali di gara non hanno riaperto la prova al traffico.

L'infrazione ad una qualsiasi delle norme comporterà una penalità che potrà andare fino all'esclusione.

9.5.15 - I carri attrezzi presenti sul percorso delle prove speciali per incarico dell'organizzatore hanno il compito di garantire che la prova si svolga in sicurezza e servono per liberare la strada in caso di incidente.

Al termine delle prove speciali, per quanto possibile, provvedono a rimettere sulla strada le vetture incidentate.

Se però tale operazione richiede l'intervento di mezzi con particolari caratteristiche tecniche non presenti sul percorso, l'onere dell'operazione stessa sarà a carico del concorrente interessato.

9.5.16 - Si ribadisce che durante la manifestazione l'uso delle bandiere sarà il seguente:

- bandiera gialla: situazione di pericolo, rallentare

- bandiera rossa: la prova è interrotta.

9.6 - Parco chiuso

9.6.1 - Le vetture sono in regime di parco chiuso:

- a) dal loro ingresso nei parchi partenza, di riordino o di fine di ciascuna tappa e fino alla partenza dagli stessi,
- b) dal loro ingresso in una zona di controllo e fino alla partenza dalla stessa.
- c) dal loro arrivo alla fine del rally e fino allo scadere dei termini per la presentazione dei reclami.

9.6.2 - Durante il regime di parco chiuso:

- a) è vietata, sotto pena dell'esclusione dalla gara ogni forma di assistenza o riparazione;
- b) tuttavia, se i commissari tecnici constateranno che la vettura sia in uno stato incompatibile con una normale circolazione stradale, gli stessi dovranno informare immediatamente il Direttore di Gara che potrà richiedere la sistemazione del veicolo;
- c) in questo caso, i minuti impiegati per la riparazione saranno considerati come minuti di ritardo ad un controllo orario. Effettuate le riparazioni all'equipaggio verrà eventualmente assegnata una nuova ora di partenza.

9.6.3 - Come eccezione a regime di parco chiuso, e sotto il controllo di un commissario, è permesso agli equipaggi, nel parco chiuso di partenza, di riordino o di fine tappa:

- cambiare un pneumatico forato o danneggiato con i soli mezzi di bordo,
- sostituire il parabrezza con possibilità di aiuto esterno.

Queste riparazioni dovranno essere completamente terminate prima dell'ora di partenza. In caso contrario, l'ulteriore tempo impiegato comporterà le penalizzazioni di cui all'Art. 9.6.2- c.

9.6.4 - Una volta parcheggiata la vettura l'equipaggio dovrà lasciare immediatamente il parco chiuso al quale non potrà più accedere.

9.6.5 - Per uscire dai parchi chiusi di partenza, riordino e fine tappa, l'equipaggio è autorizzato ad entrare nel parco 10' prima della sua ora di partenza.

9.6.6 - Qualora un veicolo si presenti con il motore non in moto:

al parco chiuso di partenza, ad un parco chiuso di riordino o di fine tappa, solo gli ufficiali di gara o i membri dell'equipaggio sono autorizzati a spingere la vettura dentro o all'entrata o all'uscita del parco chiuso alla partenza, al riordino o fine tappa. Una batteria supplementare potrà essere utilizzata per facilitare la partenza, ma non potrà essere caricata a bordo della vettura.

9.6.7 - Ogni infrazione alle norme del parco chiuso comporterà (o potrà comportare, nel caso di riammissione) l'esclusione dalla gara.

9.6.8 - Alla fine del Rally, tutte le vetture che hanno effettuato l'ultimo controllo orario dovranno essere condotte al parco chiuso, sotto il controllo degli ufficiali di gara. Le vetture dovranno rimanere in tale parco per almeno 30 minuti dopo l'esposizione della classifica provvisoria e comunque fino a quando i Commissari Sportivi non autorizzeranno l'apertura del parco stesso.

Se una vettura classificata non sarà in grado di raggiungere il parco chiuso con il motore in moto dovrà essere sistemata nel luogo ove tale guasto si è verificato sotto l'esclusivo controllo degli ufficiali di gara e dei commissari tecnici. Questi condurranno la vettura al parco chiuso al più presto possibile. Le vetture che non entreranno nel parco chiuso non saranno classificate.

10 - VERIFICHE

10.1 - Verifiche precedenti la partenza e durante la gara

10.1.1 - Tutti gli equipaggi partecipanti al rally dovranno presentarsi al completo, con le loro vetture, alle verifiche tecnico sportive così come previsto dal programma della manifestazione. Gli equipaggi che si presenteranno alle verifiche oltre l'orario previsto non saranno ammessi alla partenza, ad eccezione dei casi di forza maggiore riconosciuti dai Commissari Sportivi. L'equipaggio dovrà presentare il proprio HTP FIA (FIA Historic Technical Passport) al Commissario Delegato FIA che potrà trattenerlo fino alla fine del rally. Se questo documento non sarà presentato, la vettura non sarà ammessa alla partenza.

10.1.2 - Le verifiche pre-gara saranno d'ordine generale (controllo delle licenze, delle patenti di guida, della marca e modello della vettura, conformità apparente della vettura con l'HTP, conformità con le caratteristiche di sicurezza richieste e con il Codice della Strada, ecc.)

Si procederà a:

- identificazione dell'equipaggio.
- ogni componente dovrà avere con sé una foto di identità recente;
- identificazione del veicolo, il telaio ed il blocco motore potranno essere punzonati a discrezione dell'organizzatore.

Il controllo dei caschi e dell'equipaggiamento dei piloti sarà effettuato durante le verifiche tecniche.

I piloti e co-piloti delle vetture del Periodo J1 devono indossare il dispositivo di ritenuta della testa e possedere cinture di sicurezza compatibili secondo quanto previsto dall'Annesso L (Cap. 3 - paragr. 3) e dell' Annesso J (Art. 253.6) della FIA aggiornati.

10.1.3 - Tutte le vetture, per essere ammesse alla partenza, dovranno essere obbligatoriamente munite di estintore/i secondo quanto stabilito all'Art. 5.7.1 dell'Annesso K della FIA.

10.1.4 - Le vetture non conformi ai regolamenti di sicurezza della FIA non verranno ammesse alla partenza. In ogni momento, durante la gara, potranno essere effettuate verifiche supplementari relative sia ai componenti dell'equipaggio che alla vettura.

Il concorrente è responsabile in ogni momento della gara, pena l'esclusione, della conformità tecnica della propria vettura.

10.1.5 - Nel caso venissero apposte dei marchi di identificazione (Art. 10.1.2), l'equipaggio sarà il solo responsabile degli stessi fino alla fine della manifestazione. L'assenza dei predetti marchi di identificazione comporterà l'esclusione immediata dalla gara.

10.1.6 - Tutte le frodi constatate, ed in particolare il fatto di presentare come intatti i marchi di identificazione manomessi, comporterà l'esclusione dalla gara dell'equipaggio così come ogni concorrente ed equipaggio che avrà facilitato od aiutato il compimento dell'infrazione. Questo senza pregiudizio per altre più gravi sanzioni la cui applicazione potrà essere richiesta alle Autorità Sportive Nazionali di appartenenza del concorrente o complice.

10.1.7 - Saranno controllati i seguenti documenti:

- a) la licenza internazionale del concorrente
- b) la licenza internazionale di ciascun membro dell'equipaggio
- c) la patente di entrambi i conduttori
- d) il libretto di circolazione della vettura
- e) scheda di identità con le foto di entrambi i conduttori
- f) autorizzazione a partecipare a competizioni all'estero per i concorrenti le cui licenze siano emesse dall'ASN di un Paese non membro della Comunità Europea o assimilati
- g) FIA HTP (Historic Technical Passport) per la vettura, in conformità con l'articolo 2 dell'Annesso K. L'organizzatore tratterà questo modello per tutta la durata dell'evento.

10.1.8 - Sistema di monitoraggio dei concorrenti

Per monitorare costantemente i concorrenti durante la gara su ogni vettura verrà installato un sistema di rilevamento satellitare in grado di segnalarne la posizione.

Ai concorrenti verranno consegnate le istruzioni per l'utilizzo del dispositivo ed un incaricato della ditta fornitrice degli apparati di rilevamento si occuperà dell'installazione che avverrà prima delle verifiche tecniche.

10.2 - Verifiche finali

10.2.1 - Al loro arrivo finale a Sanremo - arrivo finale del rally - ciascun equipaggio condurrà la propria vettura al parco chiuso. All'interno dello stesso avrà luogo un rapido controllo per verificare:

- la conformità della vettura con quella presentata alle verifiche tecnico sportive ante-gara;
- se esiste la necessità di infliggere le penalizzazioni previste all'Art. 8.2

10.2.2 - L'assenza di uno dei marchi di identificazione eventualmente apposti, e previsti all'Art. 10.1.5, comporterà l'esclusione.

10.2.3 - Pur non essendo obbligatorio, ad assoluta discrezione dei Commissari Sportivi, potranno essere effettuate delle verifiche tecniche comportanti lo smontaggio delle vetture d'ufficio, a seguito di reclamo o su segnalazione del Direttore di Gara. Se lo smontaggio non è causato da un reclamo il concorrente dovrà pagare le spese relative. Se invece lo smontaggio è dovuto ad un reclamo, dovranno essere applicate le disposizioni dell'Art. 11 del presente regolamento.

10.2.4 - Vedi articolo 11.

10.2.5 - I concorrenti/conduttori i cui veicoli dovranno essere sottoposti a verifica tecnica finale, come deciso dei Commissari Sportivi, dovranno essere avvertiti con una comunicazione all'entrata del parco chiuso.

10.2.6 - Una vettura non conforme all'Annesso K e/o al suo HTP potrà essere esclusa dalla gara.

10.2.7 - Gli HTP verranno restituiti ai concorrenti al parco chiuso e al più tardi dopo le verifiche tecniche finali.

11 - RECLAMI - APPELLI

11.1 - Ogni reclamo dovrà essere presentato come stabilito dal Codice Sportivo Internazionale (Art. 171 e seguenti).

11.2 - Tutti i reclami dovranno essere fatti per iscritto e presentati al Direttore di Gara, accompagnati dalla somma di 350,00 Euro, importo che non sarà restituito se il reclamo verrà giudicato infondato. Se il reclamo esige lo smontaggio ed il rimontaggio di parti della vettura, il reclamante dovrà versare a garanzia un deposito il cui ammontare sarà deciso dai Commissari Sportivi.

11.3 - Le spese per i lavori e per il trasporto della vettura saranno a carico del reclamante se il reclamo risulta infondato, ed a carico del reclamato in caso contrario.

In caso di verifiche d'ufficio decise dal Collegio dei Commissari Sportivi, l'organizzatore non sarà tenuto ad alcun rimborso di spese anche se la vettura controllata sarà trovata conforme alle norme tecnico/sportive.

11.4 - Se le spese per la verifica, trasporto ecc., fossero superiori al deposito per garanzia, la differenza sarà a carico del reclamante. Se le spese saranno inferiori, la differenza gli sarà restituita.

11.5 - I concorrenti possono interporre appello sulle decisioni dei Commissari Sportivi conformemente a quanto previsto dall'Art. 182 del Codice Sportivo Internazionale.

12 - CLASSIFICHE

12.1 - Le penalizzazioni saranno espresse in ore, minuti e secondi. La classifica finale verrà ottenuta sommando tutte le penalità in tempo accumulate durante la gara con i tempi impiegati nelle prove speciali.

Il concorrente che avrà ottenuto il minor numero di penalità sarà proclamato vincitore, seguito per ordine dagli altri. Nello stesso modo verranno redatte le classifiche per periodo e classe.

Tutte le vetture, per essere classificate, dovranno transitare all'ultimo controllo orario della gara (TC 9B -Sanremo - Arrivo finale)

12.2 - In caso di ex-aequo, sarà proclamato vincitore colui che avrà realizzato il miglior tempo nella prima prova. Se ciò non fosse sufficiente, si prenderà in considerazione la seconda, la terza e così via.

12.3 - All'interno di ciascun raggruppamento CSAI/categoria FIA sarà stilata la classifica finale generale e la classifica di classe.

Al solo fine dell'attribuzione del punteggio per il FIA European Historic Sporting Rally Championship, verranno redatte quattro classifiche separate: una per la Categoria 1, una per la Categoria 2, una per la Categoria 3 e una per la Categoria 4 senza divisione per classi, né divisione tra vetture standard o da competizione.

Verranno inoltre redatte classifiche per ciascuna delle categorie e delle classi previste dal predetto campionato.

12.4 - I risultati finali saranno esposti come previsto dal programma della manifestazione.

12.5 - La classifica finale è provvisoria alla fine della gara e diviene definitiva 30' dopo l'affissione dei risultati.

12.6 - E' prevista una Coppa Scuderie. Ogni scuderia potrà partecipare con una squadra di minimo 3 vetture. La scuderia vincitrice sarà quella che avrà ottenuto il minor numero di penalizzazioni sommando i risultati delle 3 vetture meglio classificate.

12.7 - Sarà pubblicata una classifica per le categorie 1 - 2 - 3 e 4 per gli equipaggi iscritti al Campionato FIA.

12.8 Parco chiuso alla fine del rally

Al termine del rally tutte le vetture che hanno superato l'ultimo controllo orario dovranno essere condotte, sotto il controllo degli ufficiali di gara al parco chiuso dove rimarranno fino ad almeno 30' dopo l'affissione della classifica provvisoria e comunque fino a quando i commissari sportivi non avranno dato la loro autorizzazione.

Dopo tale termine gli Organizzatori non provvederanno più alla sorveglianza delle vetture.

13 - PREMI E COPPE

La manifestazione è dotata dei seguenti premi che saranno assegnati secondo i risultati della classifica finale del "Sanremo Rally Storico":

- al 1°, 2° e 3° della classifica generale di ogni Raggruppamento CSAI/Categoria FIA - coppe
- al 1°, 2°, 3° di ogni classe – premi d'onore;

14 - PREMIAZIONE

La premiazione avrà luogo sabato 6 aprile 2013 - alle ore 19.30 presso l'Hotel Royal di Sanremo.

I premi di classe verranno assegnati tenendo in considerazione le classi elencate nell'articolo 4.2 del presente regolamento.

Gli equipaggi dovranno presentarsi al completo.

Gli equipaggi che non si presenteranno alla premiazione perderanno il diritto ai premi loro assegnati senza che la classifica venga modificata.

15 DISPOSIZIONI GENERALI

Per il fatto stesso dell'iscrizione alla gara, ciascun concorrente dichiara per sé e per i propri conduttori, dipendenti ed incaricati:

- di riconoscere ed accettare le disposizioni del Codice Sportivo Internazionale (e suoi Annessi), del Regolamento Nazionale Sportivo (e sue Norme Supplementari) e del presente regolamento di gara, impegnandosi a rispettarle e a farle rispettare;
- di impegnarsi a risolvere qualsiasi controversia, che potesse insorgere per fatti derivanti dall'Organizzazione e dallo svolgimento della gara, mediante i meccanismi e i metodi di soluzione predisposti dalla CSAI, rinunciando ad adire altre autorità che non siano quelle sportive per la tutela dei suoi diritti ed interessi e di quelli dei propri conduttori, dipendenti ed incaricati;
- di ritenere sollevati l'Automobile Club d'Italia, la CSAI, l'Organizzatore e tutte le persone addette all'organizzazione, gli Automobile Clubs comunque interessati alla gara, gli Ufficiali di gara ed i proprietari dei percorsi dove si svolge la gara da ogni responsabilità circa eventuali danni occorsi ad esso concorrente, suoi conduttori, dipendenti ed incaricati o cose, oppure prodotti o causati a terzi o cose da esso concorrente, suoi conduttori, dipendenti ed incaricati.

ANNESSO I

ANNEXE I

APPENDIX I

SEGNALI AI CONTROLLI DEL RALLY
(diametro dei segnali: circa 70 cm.)

SIGNALISATION DES CONTRÔLES DU RALLYE
(diamètre des signaux: 70 cm. environ)

RALLY CONTROL SIGNPOSTS
(diametre of signposts: about 70 cm.)

Zona di controllo - Zone de contrôle - Control area

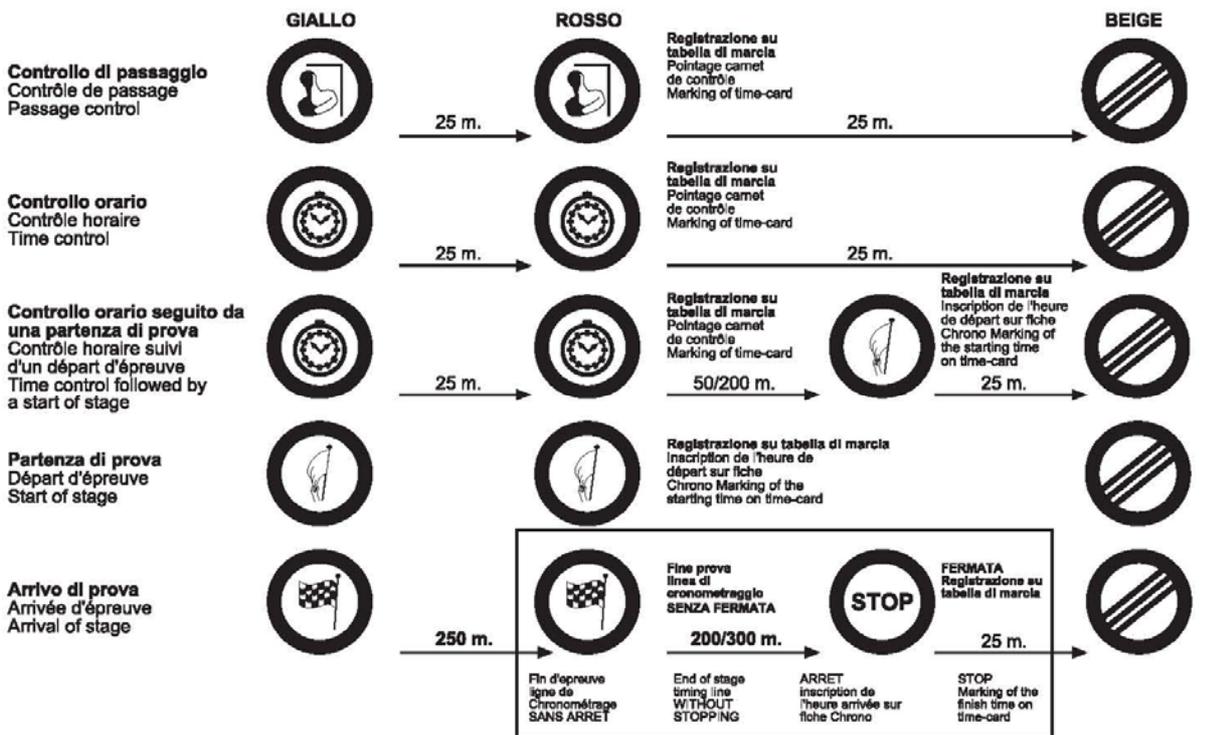
SENSO DI MARCIA

SENS DE LA MARCHÉ - DIRECTION

Inizio zona di controllo
Début de zone de contrôle
Control zone beginning

Fermata obbligatoria
Arrêt obligatoire
Compulsory stop

Fine zona di controllo
Fin de zone de contrôle
End of control zone



Vieta l'assistenza e la riparazione nella zona di controllo
 Ni réparation ni assistance dans la zone de contrôle / No repairs no assistance within the control zone

RADIO COMMUNICATION POINT



Pre sign YELLOW
Radio point sign BLUE

SAFETY MEDICAL POINT



Pre sign YELLOW
Medical point sign BLUE