

6° Rally Storico Circuito di Cremona

FIA European Historic Sporting Rally Championship
Campionato Italiano CSAI Rally Auto Storiche
Trofeo CSAI Rally Auto Storiche

Regolamento Particolare di Gara

PROGRAMMA

23/05/2005: Data di apertura delle iscrizioni

23/06/2005: Data di chiusura delle iscrizioni

25/06/2005: Consegna del Road Book ai concorrenti

02/07/2005: Inizio delle ricognizioni

08/07/2005: Consegna ai concorrenti dei numeri di gara e dei documenti alla segreteria del Rally. Verifiche amministrative e tecniche delle vetture.

08/07/2005: Cremona – Direzione Autostrade Centropadane - Casello Autostrada A21 – dalle 10,00 alle 16,00: Verifiche amministrative e tecniche secondo i seguenti orari:

vetture 1 – 19 – dalle 10,00 alle 10,59

vetture 20 – 39 – dalle 11,00 alle 11,59

vetture 40 – 59 – dalle 12,00 alle 12,59

vetture 70 – 90 – dalle 13,00 alle 13,59

08/07/2005: Cremona – Automobile Club Cremona – Via XX Settembre, 19 – ore 9,00: Prima riunione del Collegio dei Commissari Sportivi

08/07/2005:

18,00: Pubblicazione elenco degli equipaggi autorizzati a prendere la partenza ed orari di partenza

19,00: Ingresso delle vetture nel Parco Partenza: Cremona Piazza Stradivari

21,31: Partenza prima vettura: Cremona, Piazza del Comune

22,21: Riordinamento: ingresso prima vettura: Cremona – Hotel Hermes, loc. S. Felice – Parco Chiuso

09/07/2005:

08,31: Riordinamento: uscita prima vettura: Cremona – Hotel Hermes, loc. S. Felice

22,30: Arrivo – Cremona , Piazza del Comune – Parco Chiuso – Piazza Stradivari

22,45: Verifiche finali

23,30: Pubblicazione delle classifiche provvisorie finali

10/07/2005:

10,30: Premiazioni – Cremona, Palazzo del Comune, Sala Quadri.

1 – ORGANIZZAZIONE

Questo rally sarà disputato in conformità al Codice Sportivo Internazionale (allegati inclusi), ai Regolamenti Sportivi Nazionali (allegati inclusi) ed al presente Regolamento particolare di Gara, relativo ai Rallies Storici della FIA.

1.1 Definizioni

Denominazione del rally: “6° Rally Storico Circuito di Cremona”

Promotore: Automobile Club Cremona

Organizzatore: A.S. Altomonteferrato – Club della Ruggine

Autorità Sportiva Nazionale: CSAI

Visto dell'ASN n° in data

Visto della FIA n° in data

1.2 Comitato Organizzatore

Lastrucci Carlo – Presidente

Massolo Giuseppe – Componente

Balpietri Gianfranco – Componente

Segreteria del Rally/ Segreteria Permanente:

Cremona – Automobile Club Cremona, Via XX Settembre, 19 – tel. 39 0372 419130 – fax 39 0372 419151.

La segreteria del rally è a disposizione dei concorrenti per tutte le informazioni riguardanti la logistica e le prenotazioni degli alberghi.

Albo Ufficiale di Gara:

08/07/2005 - Cremona - Automobile Club Cremona – Via XX Settembre, 19

Sala Stampa:

08/07/2005 - Cremona - Automobile Club Cremona – Via XX Settembre, 19 – 8,00 – 24,00

09/07/2005 - Cremona - Automobile Club Cremona – Via XX Settembre, 19 – 8,00 – 24,00

10/07/2005 - Cremona - Automobile Club Cremona – Via XX Settembre, 19 – 8,00 – 12,00

1.3 – Ufficiali di Gara:

Commissari Sportivi:

Stan Minarik (CZ)

Gorge Drakakis (GR)

Lisa Costa (I)

Presidente FIA del Collegio dei Commissari Sportivi:

Stan Minarik (CZ)

Osservatore FIA:

Yves Bacquellaine (B)

Delegato elegibilità FIA:

Jean-Paul Dispas (B)

Direttore di Gara:

Giancarlo Zattera

Direttore di Gara Aggiunto:

Vittorio Galvani

Responsabile della Sicurezza:

Ermanno Saioni

Segretario di Manifestazione:

Clara Borghini

Commissari Tecnici:

Domenico Cifaldi

Moreno Maestri

Responsabile delle relazioni con i concorrenti:

Francesco Bevilacqua

Addetto Stampa:

Gianni Cogni

Medico di Gara:

dr. Mario Riccio

Coordinatore dei Commissari di percorso:

Carlo Lucini

Responsabile delle pubbliche relazioni:

Luciano Matteucci

Capo Cronometrista:

Lucia Bottini

Responsabile delle comunicazioni radio:

Roberto Pedretti

1.4 – Modifiche ai Regolamenti – Circolari Informative

Le disposizioni del presente regolamento potranno essere modificate solo in virtù degli artt. 66 e 141 del Codice Sportivo Internazionale.

Tutte le modifiche o tutte le disposizioni supplementari saranno pubblicate sotto forma di circolari informative datate e numerate che faranno parte integrante del presente regolamento. Queste circolari informative dovranno essere affisse in segreteria e sull'Albo Ufficiale di Gara; le stesse saranno direttamente notificate ai partecipanti che dovranno accusarne ricevuta mediante sottoscrizione, salvo che lo svolgimento della gara non lo consenta materialmente:

Tutte le circolari informative emesse dall'Organizzatore, prima dell'inizio del rally (prima riunione dei Commissari Sportivi oppure inizio delle verifiche tecniche) dovranno essere state approvate per iscritto dalla FIA. Tutte le circolari informative emesse dopo l'inizio del rally dovranno essere state approvate dai Commissari Sportivi.

1.5 – Interpretazione del Regolamento

1.5.1 – Il Direttore di Gara è incaricato di fare rispettare le disposizioni previste dal presente regolamento durante tutta la durata del rally.

1.5.2 – Ogni reclamo riguardante il rispetto del presente regolamento dovrà essere indirizzata ai Commissari Sportivi della manifestazione che assumeranno le decisioni. (Capitolo XII del Codice Sportivo Internazionale).

1.5.3 – Parimenti, tutti i casi non previsti dal regolamento sopra menzionato saranno sottoposti all'esame dei Commissari Sportivi della manifestazione, gli unici abilitati a prendere una decisione (Art. 141 del Codice Sportivo Internazionale).

1.5.4 – In caso di disaccordo sull'interpretazione del presente regolamento, farà fede il testo in inglese.

1.5.5 – Al fine di evitare confusione nell'interpretazione del testo, si applicano le seguenti definizioni:

- a) "concorrente" : persona fisica o giuridica
- b) "equipaggio" : pilota e navigatore

1.5.6 – Il pilota assume la responsabilità di concorrente quando questi non è a bordo della vettura.

2 – VALIDITA'

2.1 – Titolo FIA

Il "6° Rally Storico Circuito di Cremona" è valido per il Campionato d'Europa dei Rallies Storici della FIA 2005, con il coefficiente

2.2 – Titolo Nazionale

Il "6° Rally Storico Circuito di Cremona" è valido per il Campionato Italiano Rallies Auto Storiche 2005 e per il Trofeo CSAI Rallies Auto Storiche 2005.

3 – DESCRIZIONE

3.1 – Lunghezza totale del percorso, comprese le prove speciali:

km. 333,820.

3.2 – Numero delle prove speciali:

nove

3.3 – Lunghezza totale delle prove speciali:

km. 70,780

3.4 – Numero delle tappe:

una

3.5 – Intervallo tra le vetture:

un minuto

Durante l'intera durata del rally, l'ora ufficiale sarà quella della stazione DCF77 di Francoforte (ora europea).

Il percorso, i controlli orari, i controlli a timbro, i periodi di neutralizzazione, etc. sono precisati nella tabella di marcia e nel road book.

In caso di divergenza, faranno fede i tempi riportati sulla tabella di marcia.

4 – VETTURE AMMESSE

4.1 – Le vetture ammesse sono quelle previste all'art. 2 del regolamento del "Campionato d'Europa dei Rallies Storici della FIA".

4.2 – Le vetture sono suddivise secondo le classi di cilindrata di cui all'art. 2 del regolamento del "Campionato d'Europa dei Rallies Storici della FIA".

4.3 – Alle verifiche tecniche i concorrenti devono presentare la Fiche d'Identità di Veicolo Storico (FIVH con validità 31 dicembre 2006) o il Passaporto Tecnico Storico FIA (PTH) al delegato Validità FIA che potrà trattenerlo fino alla fine della gara.

4.4 – Ogni difformità sarà sanzionata da parte dei Commissari Sportivi, in seguito ad un eventuale rapporto dei Commissari Tecnici.

4.5 – Tutte le vetture devono essere conformi al Codice della Strada del paese di immatricolazione.

5 – CONCORRENTI AMMESSI – DOMANDE DI ISCRIZIONE - ISCRIZIONI

5.1 – Sono ammesse tutte le persone fisiche o giuridiche, in possesso di una licenza Internazionale di Concorrente della FIA, valida per l'anno in corso.

5.2 – Nel caso in cui il concorrente è una persona giuridica o non fa parte dell'equipaggio, il conduttore il cui nome figura come primo conduttore sulla domanda di iscrizione sarà considerato responsabile di tutti gli obblighi che competono al concorrente durante la gara.

5.3 – I Commissari Sportivi della gara decideranno su tutti comportamenti scorretti, fraudolenti o antisportivi di un concorrente o di un membro dell'equipaggio; saranno inflitte sanzioni che potranno arrivare sino all'esclusione.

5.4 – Chi desidera partecipare al Rally deve far pervenire la domanda di iscrizione, debitamente compilata, alla Segreteria, Via XX Settembre, 19, 26100 CREMONA, prima del 23 giugno 2005, termine ultimo. Le domande di iscrizione devono essere accompagnate da almeno una fotografia della vettura iscritta.

I dati relativi al navigatore possono essere forniti fino al momento dell'inizio delle verifiche tecniche.

Le domande di iscrizione devono essere accompagnate da una fotocopia della prima pagina della Fiche d'Identità di Veicolo Storico o dal Passaporto Tecnico Storico FIA,

riportante chiaramente la classe e la categoria della vettura, quale è stata attribuita dall'ASN che l'ha rilasciata.

Non sarà possibile alcun cambiamento di concorrente dopo la chiusura delle iscrizioni (23/06/2005).

5.5 – I concorrenti stranieri, piloti o navigatori, devono aver ottenuto l'autorizzazione a partecipare, secondo l'art. 70 del CSI.

5.6 – Nessuna modifica potrà essere apportata alla domanda di iscrizione, salvo i casi previsti dal presente regolamento. Pertanto il concorrente ha la possibilità di sostituire la vettura indicata sulla domanda di iscrizione con un'altra vettura appartenente allo stesso periodo ed alla stessa classe sino all'inizio delle verifiche tecniche

5.7 – Nel caso in cui, durante le verifiche tecniche, una vettura non corrispondesse nella sua configurazione esterna alla classe o alla categoria nelle quali/nella quale è stata iscritta, la vettura, su proposta del Delegato Tecnico FIA, potrà essere trasferita nella classe di appartenenza, previa decisione del Collegio dei Commissari Sportivi della gara.

5.8 – Con la sottoscrizione del modulo di iscrizione, il concorrente e tutti i membri dell'equipaggio si impegnano a rispettare tutte le disposizioni sportive del Codice Sportivo Internazionale, come quelle del presente regolamento.

5.9 – Il numero degli iscritti è limitato a 90 vetture.

6 – TASSE DI ISCRIZIONE – ASSICURAZIONE

6.1 – L'importo della tassa di iscrizione ammonta a € 463,00 per vettura. L'importo comprende: tassa di iscrizione, IVA, assicurazione danni tra conduttori, cena in occasione del riordinamento di sabato sera, prima dell'arrivo.

6.2 – Le domande di iscrizione non saranno accettate se non accompagnate dalla tassa di iscrizione.

6.3 - La tassa di iscrizione sarà interamente rimborsata:

- a) ai concorrenti ai quali l'iscrizione sarà stata rifiutata
- b) nel caso in cui il rally non sia disputato

Sarà rimborsato il 50% della tassa di iscrizione ai concorrenti che, per cause di forza maggiore documentate verificate dalle rispettive ASN, non avranno potuto presentarsi alla partenza del rally.

6.4 – L'Organizzatore ha contratto polizza di assicurazione di responsabilità civile verso terzi con un massimale di euro 3.100.000,00. L'assicurazione ha validità dall'apertura delle verifiche sportive fino al termine della gara o di ritiro, di squalifica o di esclusione del concorrente.

6.5 – In caso di incidente, il concorrente o un suo rappresentante dovrà darne comunicazione al Direttore di Gara, entro 24 ore.

6.6 – All'arrivo, il concorrente deve sottoscrivere una dichiarazione relativa a tutti gli incidenti accadutigli in gara.

6.7 – Il Comitato Organizzatore declina ogni responsabilità sulle conseguenze derivanti da violazione da parte dei concorrenti di leggi, regolamenti o disposizioni in vigore nei paesi attraversati; la responsabilità di questi atti e delle loro conseguenze sarà imputabile esclusivamente a chi li avrà commessi. Il Comitato Organizzatore declina ugualmente ogni responsabilità in caso di sommosse, manifestazioni, atti di vandalismo, di catastrofi naturali ecc. o delle conseguenze di tali eventi di cui potranno essere

vittime i concorrenti o gli equipaggi. Il pagamento di danni, multe o penali sarà a loro carico.

7 – PUBBLICITA'

Deve essere conforme alle disposizioni dell'Allegato K (art. 5.2).

8 – OBBLIGHI GENERALI

8.1 – Equipaggi

8.1.1 – Solo gli equipaggi composti da due persone saranno autorizzati a prendere la partenza. I due membri dell'equipaggio saranno chiamati primo e secondo conduttore. Ambedue i membri dell'equipaggio potranno condurre la vettura durante la gara ed entrambe dovranno essere in possesso della licenza di conduttore valida per l'anno in corso.

8.1.2 – L'equipaggio al completo deve essere a bordo della vettura durante tutta la durata della gara, eccetto che nei casi previsti dal presente regolamento. Nel caso in cui un conduttore abbandonasse la vettura o nel caso in cui fosse a bordo una terza persona (salvo il caso di trasporto di un ferito), la vettura sarà esclusa dalla gara.

8.1.3 – Una fiche d'identità riportante una foto recente (4x4 cm), la firma di ciascuno dei membri dell'equipaggio e le caratteristiche della vettura deve essere in evidenza all'interno della vettura durante tutta la gara ed essere presentata ad ogni richiesta ufficiale. La sua assenza comporterà l'esclusione dalla gara.

8.2 – Ordine di partenza – Placche – Numeri di gara

8.2.1 – La partenza della gara sarà data seguendo l'ordine crescente dei numeri di gara. Per ragioni di sicurezza, l'ordine di partenza può essere modificato su richiesta del Direttore di Gara

8.2.2 – Le vetture che si presenteranno in ritardo alla partenza della gara, di una prova o di una sezione saranno penalizzate di 10" per ciascun minuto di ritardo. Le vetture che si presenteranno con più di 15' di ritardo non saranno autorizzate a prendere la partenza.

8.2.3 – Il Comitato Organizzatore fornirà a ciascun equipaggio due placche del rally e tre pannelli portanti i numeri di gara.

8.2.4 – Le placche del rally devono essere apposte una nella parte anteriore ed una nella parte posteriore della vettura in modo da essere visibili durante tutta la durata del rally. Le placche del rally non devono coprire, neppure parzialmente, le targhe di immatricolazione della vettura. Ogni targa di immatricolazione che risulterà nascosta, anche parzialmente, in qualsiasi momento della gara, comporterà una ammenda (€ 155,00)

8.2.5 – I pannelli portanti i numeri di gara, forniti dall'organizzatore, devono essere disposti sulle fiancate e sul cofano anteriore della vettura per tutta la durata della gara.

8.2.6 – In ogni momento della gara se si constata:

- la mancanza sulla vettura di uno dei tre pannelli portanti i numeri di gara oppure una delle due placche del rally, sarà applicata una penalità;
- la mancanza sulla vettura dei tre pannelli portanti i numeri di gara oppure le due placche del rally, comporterà l'esclusione dalla gara.

8.2.7 – I partecipanti potranno ritirare le placche del rally ed i pannelli con i numeri di gara, presso la Segreteria del rally a partire dal giorno 25 giugno 2005. I concorrenti

dovranno presentarsi alle verifiche tecniche con le placche del rally ed i numeri di gara apposti sulle vetture; in difetto non si procederà alle verifiche.

8.2.8 – I nomi dei due piloti con a fianco le rispettive bandiere nazionali devono essere apposti sulle portiere anteriori delle vetture (misura massima 10 cm x 40 cm). La loro mancanza comporterà una ammenda.

8.2.9 – Se è presente il vincitore del campionato dell'anno precedente, otterrà il numero 1, a discrezione dell'organizzatore.

8.3 - Tabella di marcia

8.3.1 – Alla partenza del rally, ogni equipaggio riceverà una tabella di marcia, sulla quale figureranno i tempi imposti per percorrere le distanze tra i vari controlli orari. La tabella di marcia sarà restituita all'ultimo controllo orario di una sezione e sostituita da un'altra alla partenza della sezione successiva. Ciascun equipaggio è il solo responsabile della propria tabella di marcia.

8.3.2 – La tabella di marcia deve essere a disposizione per controllo in ogni momento, su richiesta, ed in particolare ai posti di controllo, dove uno dei componenti l'equipaggio è tenuto a presentarla personalmente per un visto.

8.3.3 – Ogni correzione od ogni modifica apportata alla tabella di marcia non vistata da un ufficiale di gara, comporterà l'esclusione dalla gara.

8.3.4 – L'impossibilità di presentare la tabella di marcia a uno dei controlli previsti (controllo orario, controllo a timbro, controllo di riordinamento o di arrivo), o la mancanza di un visto comporterà l'esclusione dalla gara, salvo i casi previsti dall'art. 9.3.6.

8.3.5 – L'equipaggio è il solo responsabile della presentazione della tabella di marcia ai vari controlli e dell'esattezza delle informazioni riportate sulla tabella.

8.3.6 – Di conseguenza è responsabilità dell'equipaggio di sottoporre la propria tabella di marcia agli ufficiali di gara al momento opportuno e di verificare che l'orario di passaggio riportato sia esatto. Solamente il cronometrista è autorizzato a registrare l'ora di transito sulla tabella di marcia.

8.4 – Norme di circolazione – Assistenze

8.4.1 – Durante tutta la durata del rally i concorrenti devono rispettare le norme di circolazione. Ogni infrazione a tali norme comporta le seguenti penalità:

- prima infrazione: ammenda in denaro;
- seconda infrazione: 5' di penalità;
- terza infrazione: esclusione.

Nel caso in cui la Polizia decidesse di non fermare il pilota che ha commesso l'infrazione, la stessa può richiedere agli organizzatori di applicare le penalità previste dal presente regolamento, a condizione che:

- la notifica dell'infrazione pervenga agli organizzatori in via ufficiale, e per iscritto, prima dell'esposizione della classifica provvisoria,
- il verbale sia sufficientemente dettagliato affinché l'identificazione del pilota in infrazione sia chiaramente stabilita ed il luogo e l'ora dell'infrazione chiaramente precisati;
- i fatti riportati non si prestino ad interpretazioni divergenti.

8.4.2 – Le assistenze e le riparazioni sono libere durante tutta la gara, salvo che nei casi espressamente vietati dal presente regolamento e/o dal road-book ufficiale. In caso di mancato rispetto di queste norme, l'esclusione dalla gara potrà essere decisa a discrezione dei Commissari Sportivi della gara.

8.4.3 – Le vetture di assistenza non sono autorizzate a sostare o assistere l'equipaggio a meno di 300 m. da un punto di controllo. Ogni equipaggio assistito all'interno di una zona vietata, così come individuata nel road-book, potrà vedersi imporre una penalità, fino all'esclusione. In caso di sosta in una zona vietata, sarà applicata una penalità pari a € 250,00.

8.4.4 – Le vetture di assistenza non sono autorizzate ad intervenire lungo il percorso di una prova speciale, né ad entrare in una zona vietata dagli organizzatori, pena una penalità che potrà giungere sino all'esclusione dalla gara.

8.4.5 – E' vietato, pena una penalità che potrà giungere sino all'esclusione, di rimorchiare, trasportare o spingere le vetture, salvo che per rimetterle sulla carreggiata o liberare la strada.

8.4.6 – Sotto pena di esclusione dalla gara è pure vietato:

- a) bloccare volontariamente il passaggio delle vetture in gara o impedirne il sorpasso;
- b) tenere un comportamento antisportivo.

8.5 – Ricognizioni del percorso

8.5.1 – Durata e condizioni:

- a) le ricognizioni del percorso da parte degli equipaggi possono avvenire solo dopo aver ritirato il road book;
- b) le ricognizioni devono tassativamente aver luogo nel pieno rispetto delle norme del Codice della Strada.

8.5.2 – Limite di velocità: 70 km/h sulle strade extra urbane e 50 km/h sulle strade urbane, salvo diverse prescrizioni degli enti proprietari delle strade.

8.5.3 – Vetture da ricognizione: vetture di serie e senza pubblicità sulle vetture.

8.5.4 – Sanzioni:

I piloti che non rispetteranno queste disposizioni potranno essere penalizzati sino all'esclusione dalla gara o alla non ammissione alla partenza.

Il Comitato Organizzatore non rimborserà le tasse di iscrizione.

9 – SVOLGIMENTO DEL RALLY

9.1 – Partenza

9.1.1 – Gli equipaggi devono condurre o far condurre le vetture nel parco partenza, in Cremona, Piazza Stradivari, il giorno 8 luglio 2005, all'ora indicata al momento delle verifiche. Il parco partenza sarà aperto all'ora indicata nel programma. Ogni ritardo sarà sanzionato con una ammenda di 100 euro.

9.1.2 – Le vetture partiranno con un intervallo di un minuto una dall'altra, come previsto nel programma del rally. Gli equipaggi che si presenteranno in ritardo alla partenza della gara o di una sezione, saranno penalizzati di 10" per ogni minuto di ritardo.

Le vetture che si presenteranno con ritardo superiore a 15 minuti non saranno ammesse alla partenza. Disponendo gli equipaggi di 15 minuti per presentarsi al controllo orario

di partenza o di una sezione, sarà segnata sulla loro tabella di marcia l'ora esatta di partenza se si presenteranno in questo lasso di tempo.

9.1.3 – Gli equipaggi sono tenuti a far controllare il loro passaggio a tutti i punti di controllo indicati sulla loro tabella di marcia, nell'ordine prescritto. Il tempo imposto per percorrere la distanza che separa due punti di controllo sarà indicata sulla tabella di marcia.

9.1.4 – Le ore ed i minuti saranno sempre indicati da 00h01 a 24h00. Durante tutto lo svolgimento della gara l'ora ufficiale sarà quella indicata all'art. 3.5.

9.1.5 – Ciascun equipaggio riceverà un road book riportante indicazioni dettagliate del percorso da seguire obbligatoriamente durante tutta la gara.

9.2 – Controlli – Disposizioni Generali

9.2.1 – Tutti i controlli, e cioè i controlli orari e a timbro, i controlli di partenza ed arrivo delle prove speciali, i controlli delle zone di riordinamento e di neutralizzazione, saranno indicati con cartelli standard approvati dalla FIA (vedi allegato 1).

9.2.2 – L'inizio della zona di controllo è indicato con un cartello di preavviso di colore giallo. Alla distanza di 25 m il posto di controllo sarà indicato da un cartello identico di colore rosso. La fine della zona di controllo sarà indicata con un cartello di colore beige con tre strisce nere trasversali, posto 25 m dopo. Il cartello di preavviso della fine della prova speciale sarà collocato a circa 300 m dalla linea di arrivo.

9.2.3 – Tutte le zone di controllo (cioè tutte le zone comprese tra il primo e l'ultimo cartello) sono considerate “parco chiuso” (vedi art. 9.6).

9.2.4 – La durata della sosta in una zona di controllo non dovrà superare il tempo necessario per le operazioni di controllo.

9.2.5 – Sotto pena di penalità che potrà giungere sino all'esclusione, è severamente vietato:

- a) entrare in una zona di controllo in senso contrario a quello di marcia del rally;
- b) attraversare o rientrare in una zona di controllo dopo che il transito a quel posto di controllo è già stato registrato.

9.2.6 – L'ora ideale di transito è sotto la sola responsabilità, che possono consultare il cronometro ufficiale posto sul tavolo del posto di controllo. I commissari sul posto non possono dare loro alcuna informazione sull'ora ideale di transito.

9.2.7 – I posti di controllo devono essere operativi 15 minuti prima dell'ora ideale di transito del primo equipaggio. Salvo decisione contraria del Direttore di Gara, gli stesse cesseranno di operare 15 minuti dopo l'ora ideale di arrivo dell'ultimo equipaggio, aumentata del termine di esclusione dalla gara.

9.2.8 – Gli equipaggi sono tenuti a seguire le istruzioni del Commissario di percorso responsabile di un posto di controllo, sotto pena di una penalità che potrà arrivare sino all'esclusione, decisa a discrezione dei Commissari Sportivi della gara.

9.2.9 – I Commissari di percorso ed i Capo posto dei controlli saranno riconoscibili da:

- i Commissari di percorso avranno una pettorina gialla con la scritta “ufficiale di gara”
- i Capo posto avranno una pettorina rossa con la scritta “ufficiale di gara”

9.3 – Controlli a Timbro – Controlli Orari - Esclusione

9.3.1 – Controlli a timbro

A questi controlli, i commissari preposti dovranno semplicemente apporre il loro visto sulla tabella di marcia consegnata da un membro dell'equipaggio, ma senza riportare l'ora di passaggio. L'assenza di un visto di uno qualsiasi dei controlli di passaggio, comporterà l'esclusione dalla gara, salvo i casi previsti dal successivo art. 6.3.6.1).

9.3.2 – Controlli Orari

A questi controlli, i commissari preposti trascrivono sulla tabella di marcia l'ora in cui la stessa è stata presentata. L'assenza di un visto ad un controllo orario comporterà l'esclusione dalla gara, salvo i casi previsti dal successivo art. 6.3.6.1).

Per figurare nella classifica del rally i piloti dovranno transitare all'ultimo controllo orario della gara (Cremona – Piazza S.S. Antonio e Zaccaria) – arrivo.

9.3.3 – Procedura di Controllo e di Partenza dopo il Controllo

9.3.3.1 La procedura di controllo inizia nel momento in cui la vettura supera il cartello di ingresso nella zona del controllo orario. Tra questo cartello ed il posto di controllo è vietato fermarsi o procedere con eccessiva lentezza.

9.3.3.2 La registrazione dell'ora di transito sulla tabella non può essere fatta se i due membri dell'equipaggio e la vettura non si trovano all'interno della zona di controllo ed in prossimità del tavolo del controllo.

9.3.3.3 L'ora di transito corrisponde al momento preciso in cui uno dei membri dell'equipaggio consegna la tabella di marcia al cronometrista. Quest'ultimo annota sulla tabella, manualmente e apponendo un visto, l'ora esatta in cui la tabella gli è stata presentata.

9.3.3.4 L'ora ideale di transito è quella ottenuta sommando al tempo imposto per percorrere il settore all'ora di partenza dello stesso; i tempi sono espressi in minuti.

9.3.3.5 L'equipaggio non incorre in alcuna penalità in anticipo se l'ora di ingresso del veicolo nella zona di controllo corrisponde al minuto ideale di transito o al minuto precedente.

9.3.3.6 L'equipaggio non incorre in alcuna penalità in ritardo se l'ora in cui la tabella è stata presentata al cronometrista corrisponde al minuto ideale di transito.

Esempio: un equipaggio che deve presentarsi al controllo orario alle 18h 58' sarà considerato in orario se il transito avverrà tra le 18h 58' 00" e le 18h 58' 59".

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

a) in caso di ritardo: 10 secondi per minuto o frazione di minuto,

b) in caso di anticipo: 1 minuto per minuto o frazione di minuto,

9.3.3.8 Infine, ogni infrazione da parte di un equipaggio alle norme di procedura di controllo come sopra definite (ed in particolare l'ingresso nella zona di controllo con oltre un minuto di anticipo rispetto all'ora effettiva di transito) sarà oggetto, da parte del Commissario capo posto, di un rapporto scritto che sarà inviato al Direttore di Gara.

9.3.4 – Ora di partenza dei Controlli

9.3.4.1 Se il settore di trasferimento successivo non inizia con una prova speciale, l'ora di transito riportata sulla tabella di marcia costituisce nello stesso tempo l'ora d'arrivo del settore di trasferimento e l'ora di partenza del settore successivo.

9.3.4.2 Al contrario, quando un controllo orario è seguito da un controllo di partenza di una prova speciale, sarà applicata la seguente procedura:

a) Le due postazioni saranno comprese in unica zona di controllo (vedi art. 9.2), i cui cartelli saranno disposti come segue:

- cartello di preavviso giallo con orologio: inizio zona controllo
- cartello rosso con orologio dopo circa 25 m. : controllo orario
- cartello rosso con bandiera floscia dopo circa 50/200 m. : partenza prova speciale
- cartello beige con tre barre trasversali nere a non più di 50 m. : fine zona controllo

b) Al controllo orario di arrivo del settore di trasferimento, il Commissario incaricato scriverà sulla tabella di marcia sia l'ora di transito dell'equipaggio, sia l'ora di partenza teorica per il settore successivo. Questa dovrà rispettare un intervallo minimo di tre minuti per permettere all'equipaggio di prepararsi per la partenza.

c) Immediatamente dopo la sua registrazione al controllo orario, l'equipaggio dovrà condurre la vettura alla partenza della prova speciale. Il Commissario preposto scriverà sulla tabella di marcia l'ora prevista per la partenza di questa prova, che corrisponderà normalmente all'ora di partenza teorica del settore di trasferimento. Successivamente darà la partenza all'equipaggio secondo la procedura esposta nel regolamento (vedi art. 9.5.4).

9.3.4.3 Nel caso in cui ci fosse divergenza tra i due orari trascritti, farà fede l'ora di partenza della prova speciale, salvo decisione contraria da parte dei Commissari Sportivi.

9.3.4.4 In caso di foratura saranno concessi 5 minuti supplementari per la riparazione.

9.3.5 – Esclusione

9.3.5.1 Ogni ritardo superiore a 15 minuti sull'orario imposto tra due controlli orari, o un ritardo complessivo superiore a 30 minuti alla fine di ogni sezione del rally, comporterà l'esclusione dell'equipaggio, salvo le disposizioni di cui all'art. 9.3.6.

9.3.5.2 Un anticipo sull'ora ideale non permetterà in alcun caso all'equipaggio di ridurre il ritardo che comporta l'esclusione. Le penalità per transito in anticipo a un controllo orario non saranno prese in considerazione per il calcolo del tempo che comporta l'esclusione per superamento del tempo massimo.

Esempio:

Settore di trasferimento A:

Partenza 12h00 – tempo imposto 1h00 – transito 13h10'

Penalità per ritardo: 100''

Ritardo conteggiato per l'esclusione : 10 minuti

Settore di trasferimento B:

Tempo imposto 1h30 – transito 14h20'

Penalità per anticipo: 1200''

Ritardo conteggiato per l'esclusione : 10 minuti (nessun aumento)

Settore di trasferimento C:

Tempo imposto 2h00 – transito 16h30'

Penalità per ritardo: 100'' supplementari

Ritardo conteggiato per l'esclusione : 10 minuti

Totale settori di trasferimento A+B+C:

Penalità totali (per ritardo e anticipo). 100'' + 1200'' + 100'' = 1400 secondi

Ritardo totale conteggiato per l'esclusione: 10' + 10' = 20 minuti.

9.3.5.3 Il tempo massimo di esclusione può essere aumentato in ogni momento dai Commissari Sportivi su proposta 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 comunicata solo alla fine di una sezione o di una tappa.

9.3.6 – Riammissione

9.3.6.1 Nel caso in cui un pilota non abbia potuto partecipare, durante una tappa, ad una prova speciale o ad una prova su circuito e/o non sia arrivato al controllo orario finale, è previsto che possa essere riammesso alla tappa successiva. Gli sarà attribuito il peggior tempo complessivo ottenuto durante questa tappa, aumentato di una penalità di 60 secondi per ogni prova speciale non disputata, oltre a 600 secondi per aver saltato l'ultimo controllo orario. Il pilota può riprendere la partenza alla tappa successiva se entro 30 minuti dall'esposizione della classifica di quella tappa, avrà comunicato per iscritto al Direttore di Gara la sua intenzione di proseguire la gara. In questo caso dovrà presentarsi al parco chiuso 30 minuti prima della partenza della tappa successiva. I Commissari Sportivi decideranno su ciascun caso particolare e potranno stabilire ugualmente che la vettura sia sottoposta a nuovi controlli tecnici.

La riammissione non applicabile all'ultima tappa e per essere classificata, la vettura deve essere transitata all'ultimo controllo orario nei tempi imposti.

9.3.6.2 L'ordine di partenza delle vetture nuovamente ammesse sarà stabilito a discrezione del Direttore di Gara.

9.4 – Controlli di Riordinamento

9.4.1 – Lungo il percorso saranno stabiliti alcuni controlli di riordinamento. I controlli di entrata e uscita saranno sottoposti alle norme generali relative al controllo (art. 9.2).

9.4.2 – Questi riordinamenti servono a ridurre gli intervalli che si sono potuti creare tra gli equipaggi in conseguenza di ritardi e/o di abbandoni. E' dunque l'ora di partenza dal controllo di riordinamento che deve essere presa in considerazione e non la sua durata.

Esempio: 120 vetture alla partenza del rally – Primo riordinamento di 4 ore – ora di partenza del riordinamento: 12h01:

- a) ora ideale di arrivo della vettura n°1 al riordinamento : 8h01,
ora ideale di arrivo della vettura n° 120 al riordinamento : 10h00
- b) ora di transito effettivo della vettura n° 1 : 8h45
ora di transito effettivo della vettura n° 120 : 11h50 (60 vetture hanno abbandonato durante questa parte del rally)
- c) ora di partenza della vettura n° 1 : 12h01
ora di partenza della vettura n° 120 : 13h00

I tempi di sosta saranno dunque rispettivamente di:

- 3h16' per la vettura n° 1
- 1h10' per la vettura n° 120.

9.4.3 – Al loro arrivo a questi controlli, gli equipaggi dovranno consegnare le loro tabelle di marcia al commissario preposto e riceveranno istruzioni sul loro orario di partenza. Essi dovranno quindi condurre immediatamente e direttamente le loro vetture al parco chiuso. I motori dovranno essere obbligatoriamente spenti.

9.5 – Prove Speciali

9.5.1 – Le prove speciali sono delle prove su strada appositamente chiuse per il rally.

9.5.2 – Durante le prove speciali è obbligatorio per i membri dell'equipaggio, quando si trovano all'interno della vettura, pena l'esclusione dalla gara, portare un casco omologato ed un abbigliamento ignifugo rispondente alle norme dell'Allegato L, Capitolo III, articolo 2.

9.5.3 – E' vietato agli equipaggi percorrere in senso contrario una prova speciale, pena l'esclusione dalla gara.

9.5.4 – Le partenze delle prove speciali saranno date nel modo seguente: quando una vettura, con il suo equipaggio a bordo, si fermerà davanti al controllo di partenza, il commissario scriverà sulla tabella di marcia l'ora di partenza prevista e la restituirà all'equipaggio. La partenza sarà data dai Commissari. Una penalità di 2 minuti sarà inflitta agli equipaggi che non saranno in grado di prendere il Via entro i 20" successivi il segnale di partenza.

9.5.5 – In questo rally non sono previste prove di tipo "slalom"

9.5.6 – La partenza di una prova speciale all'ora indicata sulla tabella di marcia non potrà essere ritardata da un commissario, se non per cause di forza maggiore. In caso di ritardo imputabile all'equipaggio, il commissario responsabile trascriverà un nuovo orario ed il ritardo sarà dunque considerato come un ritardo su un settore di trasferimento. Sarà dunque considerato per il calcolo dei tempi di esclusione.

9.5.7 – Una falsa partenza, ed in particolare una partenza anticipata, sarà penalizzata come segue:

Prima infrazione:	10 secondi
Seconda infrazione:	1 minuto
Terza infrazione:	3 minuti
Infrazione ulteriore:	a discrezione dei Commissari Sportivi

Queste penalizzazioni non escludono più gravi provvedimenti dei Commissari Sportivi, se giudicati necessari.

9.5.8 – L'arrivo delle prove speciali sarà "lanciato" e l'arresto tra il cartello di preavviso ed il cartello STOP è vietato pena l'esclusione. Il rilevamento del tempo sarà effettuato sulla linea di arrivo per mezzo di apparecchiatura stampante e con cronometri manuali. Ad una distanza di 200 o 300 m. dopo l'arrivo, l'equipaggio dovrà fermarsi ad un controllo indicato con un cartello "STOP" rosso per far annotare la sua ora di arrivo sulla tabella di marcia.

Nel caso in cui i cronometristi non potessero comunicare immediatamente l'ora esatta di arrivo al commissario, quest'ultimo apporrà un suo visto sulla tabella di marcia ed il tempo verrà trascritto al successivo controllo di neutralizzazione o di riordinamento.

9.5.9 – Se il tempo non può essere trascritto per fatto o colpa imputabile all'equipaggio, saranno inflitte le seguenti penalità:

- a) alla partenza : esclusione
- b) all'arrivo al cartello "STOP" : 300 penalità

9.5.10 – I tempi realizzati da ciascun equipaggio su ciascuna prova speciale, espressi in ore, minuti e secondi verranno aggiunti alle altre penalità espresse in tempo.

9.5.11 – Durante lo svolgimento di una prova speciale, l'assistenza è vietata. Ogni infrazione a questa norma comporterà l'esclusione automatica del concorrente da parte del Collegio dei Commissari Sportivi della gara.

9.5.12 – Gli intervalli di partenza alle prove speciali devono rispettare la stesse disposizioni previste per la partenza.

9.5.13 – Fine di una prova speciale.

Quando lo svolgimento di una prova speciale deve essere definitivamente interrotto prima del passaggio dell'ultimo equipaggio, per qualsiasi motivo, potrà essere stabilita una classifica della prova assegnando a tutti gli equipaggi che non hanno potuto terminare la prova il peggior tempo rilevato prima dell'interruzione. Questa classifica potrà essere stabilita anche se un solo equipaggio ha potuto effettuare la prova in condizioni normali. L'applicazione di questa disposizione è di competenza esclusiva dei Commissari Sportivi previa segnalazione del Direttore di Gara delle ragioni che hanno motivato l'interruzione. Nel caso in cui i Commissari Sportivi giudicassero anomalo il peggior tempo effettivamente rilevato, potranno scegliere come tempo di riferimento il tempo che loro sembrerà più appropriato tra i quattro peggiori tempi. Infine, un equipaggio interamente o parzialmente responsabile di una interruzione della gara non potrà beneficiare di questa misura. A questo equipaggio sarà attribuito il tempo effettivo che avrà eventualmente realizzato se questo è superiore al tempo di riferimento per gli altri equipaggi.

9.5.14 – Gli equipaggi che si rifiuteranno di prendere la partenza di una prova speciale all'ora e nell'ordine loro attribuiti, verrà attribuita una penalità di 300".

9.5.15 – Sulle prove speciali si applicano le seguenti regole:

- a) se nel corso di una prova speciale, un concorrente è raggiunto da un altro concorrente più veloce che con il lampeggio dei fari o con segnali acustici segnala la sua presenza, il concorrente più lento ha l'obbligo di lasciar passare l'altro concorrente, anche se questa manovra lo obbliga a fermarsi sul lato destro o sinistro della carreggiata, segnalando con il lampeggio delle frecce di direzione che intende farsi superare. Ogni infrazione a questa regola comporterà una ammenda o l'esclusione a discrezione dei Commissari Sportivi della gara.
- b) è formalmente vietato fermarsi all'interno, all'entrata o all'uscita di una curva, di piazzare una vettura di traverso sul percorso o in direzione opposta a quella del rally. I piloti che dovranno fermarsi in caso di emergenza, dovranno parcheggiare la loro vettura sul lato interno della strada e avvertire gli altri piloti con l'ausilio di mezzi appropriati (per esempio utilizzando il triangolo rosso).
- c) Nel caso in cui la strada fosse bloccata per un incidente, dovrà essere sgomberata il più rapidamente possibile in modo da consentire il transito ai veicoli di soccorso ed alle ambulanze. Le vetture danneggiate non dovranno ostruire il percorso sino alla riapertura della prova da parte degli ufficiali di gara del rally. Ogni infrazione a questa regola comporterà una penalizzazione che potrà arrivare sino all'esclusione.

9.6 – Parco chiuso

9.6.1 – Le vetture sono in regime di parco chiuso:

- a) dal loro ingresso nel parco partenza, in una zona di riordinamento o di fine tappa, sino alla loro partenza;
- b) dal loro ingresso in una zona di controllo fino alla loro partenza da quest'ultima;

c) dal loro arrivo alla fine del rally fino allo scadere del termine per la presentazione dei reclami.

9.6.2 – Durante il regime di parco chiuso:

- a) è vietato procedere a qualsiasi riparazione o assistenza, pena l'esclusione.
- b) tuttavia se i commissari tecnici giudicano che lo stato della vettura è incompatibile con le norme della circolazione stradale, essi dovranno informare immediatamente il Direttore di Gara che potrà disporre la riparazione della vettura.
- c) In questo caso i minuti impiegati per la riparazione saranno considerati come minuti di ritardo in un settore di trasferimento. Al termine delle riparazioni, all'equipaggio potrà essere assegnata una nuova ora di partenza.

9.6.3 – Eccezionalmente e sotto la sorveglianza di un commissario addetto, è consentito all'equipaggio, all'interno del parco chiuso, alla partenza, in una zona di riordinamento o alla fine di una tappa:

- cambiare con le attrezzature di bordo un pneumatico forato o danneggiato,
- sostituire il parabrezza, con possibilità di aiuto esterno.

Questi interventi dovranno essere terminati prima dell'ora di partenza, in caso contrario sarà imposta una penalizzazione in virtù delle disposizioni previste all'art. 9.6.2.c.

9.6.4 – Una volta parcheggiate le vetture nel parco chiuso, i piloti dovranno lasciare il parco chiuso ed il suo ingresso sarà vietato a tutti i membri dell'equipaggio.

9.6.5 – Per uscire da un parco chiuso di partenza, di riordinamento o di fine tappa, l'equipaggio sarà autorizzato ad entrare nel parco 10 minuti prima della sua ora di partenza.

9.6.6 – Nel caso in cui una vettura non sia in grado di muoversi con i propri mezzi:

in un parco chiuso di partenza, di riordinamento o di fine tappa, solo gli Ufficiali di gara o i membri dell'equipaggio saranno autorizzati a spingere una vettura in gara all'interno, all'ingresso o all'uscita del parco chiuso di partenza, di riordinamento o di fine tappa. Una batteria supplementare può essere utilizzata per la messa in moto della vettura, ma non potrà essere collocata a bordo della vettura.

9.6.7 – Ogni infrazione al regime di parco chiuso, comporterà l'esclusione dalla gara.

9.6.8 – Dopo il rally, tutte le vetture che avranno superato l'ultimo controllo, saranno condotte al parco chiuso, sotto la supervisione degli ufficiali di gara. Esse vi resteranno per almeno 30 minuti dopo la pubblicazione delle classifiche provvisorie, e fino a quando i Commissari Sportivi ne autorizzeranno l'uscita.

Tutte le vetture classificate che non saranno in condizione di raggiungere il parco chiuso con i propri mezzi, saranno immediatamente poste sotto il controllo esclusivo degli ufficiali di gara e dei commissari tecnici che, non appena possibile, condurranno le vetture al parco chiuso. Le vetture che non avranno potuto essere posizionate nel parco chiuso, non saranno classificate.

10 – VERIFICHE TECNICHE ED AMMINISTRATIVE - PENALITA'

10.1 – Verifiche prima della partenza e durante il rally

10.1.1 – Tutti gli equipaggi partecipanti al rally devono presentarsi al completo con le loro vetture alle verifiche tecniche, rispettando l'orario previsto. Gli equipaggi che si presenteranno alle verifiche tecniche oltre l'orario previsto non saranno ammessi alla partenza, salvo cause di forza maggiore riconosciute come tali dai Commissari Sportivi

della gara. L'equipaggio dovrà presentare la Fiche di Identità di Veicolo Storico FIA o il Passaporto Tecnico Storico al Delegato Validità FIA, che potrà trattenerla fino al termine della gara. In difetto la vettura non sarà ammessa alla partenza.

10.1.2 – Le verifiche tecniche effettuate prima della partenza saranno di carattere generale (controllo delle licenze, delle patenti di guida, della marca e del modello della vettura, della conformità apparente della vettura con la Fiche di Identità di Veicolo Storico FIA o il Passaporto Tecnico Storico, degli elementi di sicurezza essenziali, della conformità della vettura al Codice della Strada, etc.).

Si procederà in seguito a:

- identificazione dell'equipaggio. Ciascun membro dell'equipaggio deve essere munito di una foto recente;
- identificazione del veicolo, il telaio ed il blocco motore potranno essere punzonati, a discrezione dell'Organizzatore.

10.1.3 – Per essere autorizzate a prendere la partenza, tutte le vetture dovranno essere equipaggiate con un estintore (contenuto minimo 2,5 kg) o due estintori (contenuto totale minimo 3 kg) e degli altri equipaggiamenti di sicurezza, conformi alle disposizioni della FIA.

10.1.4 – Nessuna vettura sarà autorizzata a prendere la partenza se non in regola con le norme di sicurezza della FIA. In ogni momento nel corso del rally, potranno essere effettuati controlli supplementari sia ai membri dell'equipaggio che alla vettura.

A pena di esclusione dalla gara, il concorrente è responsabile della conformità tecnica della propria vettura durante tutta la durata del rally.

10.1.5 – Nel caso in cui vengano apposti sigilli di identificazione (art. 10.1.2) è responsabilità dell'equipaggio verificare che questi rimangano integri fino al termine del rally. Nel caso in cui essi vengano a mancare, la vettura verrà immediatamente esclusa.

10.1.6 – Tutte le frodi constatate, ed in particolare il fatto di presentare come intatti dei sigilli manomessi, comporteranno l'esclusione dalla gara dell'equipaggio, così come di ogni concorrente od equipaggio che avrà aiutato o contribuito a commettere l'infrazione. Questo senza pregiudicare la possibilità di sanzioni più gravi che potranno essere richieste alla ASN del concorrente o del suo complice.

10.1.7 – Le verifiche verteranno sui seguenti elementi:

- a) la licenza di concorrente,
- b) le licenze dei due conduttori,
- c) le patenti dei due conduttori
- d) il libretto di circolazione della vettura
- e) l'assicurazione della vettura
- f) un documento di identità, con foto recente dei due conduttori
- g) l'autorizzazione a prendere parte a competizioni all'estero per i concorrenti muniti di licenza rilasciata da una ASN di un paese non appartenente all'Unione Europea.
- h) la Fiche di Identità di Veicolo Storico FIA o il Passaporto Tecnico Storico, secondo l'art. 2 dell'Allegato K. L'Organizzatore custodirà questa fiche per tutta la durata della gara.

10.2 – Verifiche finali

10.2.1 – Al loro arrivo finale, ciascun equipaggio condurrà il proprio veicolo al parco chiuso. Il veicolo sarà sottoposto ad un controllo esterno per verificare:

- la corrispondenza della vettura con quella presentata alle verifiche tecniche ante-gara,
- se è necessario infliggere alcune delle penalità previste all'art. 8.2.

10.2.2 – L'assenza di un sigillo di identificazione, in conformità all'art. 10.1.5, comporterà l'esclusione dalla gara.

10.2.3 – Senza che ciò sia obbligatorio, si potrà procedere a verifiche comportanti lo smontaggio delle vetture, ad assoluta discrezione dei Commissari Sportivi d'ufficio o in seguito ad un reclamo, o ancora su decisione del Direttore di Gara.

10.2.4 – Nel caso in cui lo smontaggio suddetto sia in conseguenza di un reclamo, dovrà essere precedentemente versato dal reclamante un deposito cauzionale che dovrà garantire il pagamento di tutte le spese relative alla operazione. Se il reclamo risulterà fondato, il deposito cauzionale sarà restituito al reclamante ed addebitato al concorrente in difetto.

10.2.5 – L'elenco delle vetture che saranno sottoposte a verifiche finali, per decisione dei Commissari Sportivi, dovrà essere esposto all'ingresso del parco chiuso.

10.2.6 – Una vettura che non risulterà conforme all'Allegato K e/o alla sua Fiche di Identità di Veicolo Storico FIA o al Passaporto Tecnico Storico potrà essere esclusa dalla gara.

10.2.7 – La FIVH o il PTH sarà restituito al concorrente all'ingresso del parco chiuso o la più tardi dopo le verifiche finali.

11 – RECLAMI – APPELLI

11.1 – Ogni reclamo dovrà essere presentato secondo le disposizioni del Codice Sportivo Internazionale (vedi art. 171 e seguenti).

11.2 – Ogni reclamo dovrà essere fatto per iscritto e presentato al Direttore di Gara, accompagnato dalla somma di euro 500,00, che non sarà restituita se il reclamo risulterà infondato. Se il reclamo comporta la smontaggio ed il rimontaggio di differenti parti della vettura, il reclamante dovrà versare un deposito cauzionale supplementare il cui importo sarà fissato dai Commissari Sportivi della gara.

11.3 – Le spese per i lavori e per il trasposto della vettura saranno a carico del reclamante se il reclamo è infondato, o a carico del concorrente verificato in seguito al reclamo, se lo stesso risulterà fondato.

11.4 – Se il reclamo è infondato, e se le spese conseguenti al reclamo (verifiche tecniche, trasporto, etc.) superano l'importo della cauzione, la differenza sarà a carico del reclamante. Al contrario se le spese sono inferiori all'importo della cauzione, la differenza sarà restituita al reclamante.

11.5 – I concorrenti possono interporre appello contro le decisioni dei Commissari Sportivi della gara, come previsto all'art.182 del Codice Sportivo Internazionale.

12 – CLASSIFICHE

12.1 Le penalità saranno espresse in ore, minuti e secondi. Le classifiche saranno determinate sommando i tempi realizzati nelle prove speciali, le penalità conseguite nei

settori di trasferimento e tutte le altre penalità espresse in tempo. L'equipaggio che avrà ottenuto il miglior tempo complessivo sarà proclamato vincitore della gara, il secondo equipaggio che avrà ottenuto il miglior tempo complessivo sarà classificato secondo, e così di seguito. Le classifiche di classe o di periodo saranno determinate nello stesso modo. Per figurare nella classifica del rally le vetture dovranno obbligatoriamente transitare all'ultimo controllo orario della gara (Cremona, Piazza S.S. Antonio e Zaccaria).

12.2 In caso di ex-equo, sarà proclamato vincitore il concorrente che tra gli ex-equo avrà ottenuto il miglior tempo nella prima prova speciale. Nel caso in cui ciò non sia sufficiente, si prenderanno in considerazione i tempi ottenuti nella seconda, nella terza, nella quarta e nella quinta prova speciale.

12.3 Una classifica finale generale ed una classifica finale per classe saranno pubblicate separatamente per ciascuna categoria di vetture ammesse.

12.4 Le classifiche saranno esposte come da programma del rally.

12.5 Contro le classifiche finali potrà essere presentato reclamo sino a 30 minuti dopo la loro esposizione e approvazione da parte dei Commissari Sportivi della gara.

13 – PREMI – COPPE

13.1 La manifestazione è dotata dei seguenti premi che saranno assegnati in base alla classifica finale del rally:

- al 1°, 2° e 3° classificato della classifica di ciascuna Categoria: coppa
- al 1°, 2° e 3° classificato della classifica di ciascuna classe: coppa

14 – PREMIAZIONE

La premiazione avrà luogo domenica 10 luglio 2005, a Cremona, Palazzo del Comune, Sala Quadri, ore 10,30.

Tutti i componenti gli equipaggi da premiare sono tenuti ad assistere alla premiazione. Gli equipaggi che non si presenteranno alla premiazione perderanno il diritto a ricevere il premio, senza che ciò comporti modifiche alla classifica finale.

IL COMITATO ORGANIZZATORE

Il Presidente

Carlo Lastrucci