

16° RALLY ALPI ORIENTALI HISTORIC
Trofeo Walter CROATTO
1 – 2 – 3 Settembre 2011

- Organizzato dalla A.S.D. **Scuderia Friuli ACU**
- con il patrocinio della **Regione Friuli Venezia Giulia**, della **Provincia di Udine**, del **Comune di Udine** e del **Comune di Cividale del Friuli**

prova valida per

- ***F.I.A. EUROPEAN HISTORIC SPORTING RALLY CHAMPIONSHIP***
- ***CAMPIONATO ITALIANO E TROFEO ITALIANO RALLY AUTO STORICHE***
- ***CAMPIONATO TRIVENETO E FRIULI VENEZIA GIULIA***
- ***MITROPA RALLY HISTORIC CUP***
- ***MITROPA RALLY HISTORIC CO-DRIVER CUP***
- ***TROFEO MARE & MONTI***
- ***CHALLENGE LANCIA HF***
- ***TROFEO A112 ABARTH***
- ***OPEL HISTORIC CHALLENGE***

PROGRAMMA

2 Agosto 2011

Data di apertura iscrizioni

20 Agosto 2011

Data di chiusura iscrizioni

29 e 30 Agosto 2011

Distribuzione Road Book, ai concorrenti

orario 9/13 - 15/19

regolarmente iscritti presso: Scuderia Friuli ACU,
Viale Palmanova, 216 UDINE - Italia
(Tel. +39 0432 603138 fax 0432 524473).

In tale occasione, si eseguirà la consegna dei numeri di gara e della pubblicità obbligatoria.

30 e 31 Agosto 2011

Ricognizioni regolamentate (art. 8.5.1)

orario 8/12 - 14/18

1 settembre 2011

Ver. amm. (8.00/11.00 prioritari, 11.00/13.30 altri iscritti)

orario 8.00/13.30

Verifiche tecniche (8.30/11.30 prioritari, 11.30/14.00 altri

orario 8.30/14.00

iscritti);

I singoli orari verranno comunicati alla distribuzione dei Road-Book.

Le operazioni di verifica amministrativa e tecnica si terranno a Cividale del Friuli (UD) - Via dell'Istituto Tecnico Agrario.

orario 12.00/15.00

Shakedown (facoltativo a pagamento)

località Cialla-Prepotto,

Ore 15.00

Prima riunione Collegio Commissari Sportivi:

Segreteria di gara: Cividale - Castello Canussio .

ore 16.00

Pubblicazione elenco degli equipaggi ammessi alla

partenza, orari ed ordine di partenza presso l'Albo di

Gara / Cividale - Castello Canussio

ore 16.45

Incolonnamento partenza - Via Vittorio Veneto - Udine

ore 17.01

Partenza 1ª Tappa

Piazza I Maggio - Udine (Orario riferito al 1º equipaggio)

ore 17.45

Riordino notturno

Piazza Duomo - Cividale (Orario riferito al 1º

equipaggio)

2 Settembre 2011

Incolonnamento partenza - Centro storico /Piazza

ore 09.45

Duomo/Cividale del Friuli.

ore 10.01

Ri-Partenza 1ª Tappa - 1º equipaggio, Cividale del Friuli

- Piazza del Duomo

ore 16.05

Arrivo 1ª Tappa - 1º equipaggio, Cividale del Friuli -

Piazza del Duomo

dalle ore 16.05

Parco chiuso - Cividale del Friuli - Piazza del Duomo

ore 17.30

Pubblicazione classifica provvisoria ed ufficiale 1ª

Tappa, Pubblicazione ordine ed orari di partenza 2ª

Tappa presso l'Albo di Gara - Cividale - Castello

Canussio

3 Settembre 2011

Partenza 2ª Tappa - 1º equipaggio, Piazza Duomo

ore 07.45

Cividale del Friuli;

ore 15.30

Arrivo - 1º equipaggio, Udine - Piazza Libertà

e premiazioni, Palco di arrivo, Udine - Piazza Libertà

ore 16.00

Pubblicazione eventuali vetture da verificare

ore 15.30

Parco chiuso - Piazza Duomo - Udine

Verifiche tecniche post-gara presso

ore 17.30

Centro Assistenza Tecnica A.C. - Udine - Via Crispi, 17
Tel. +39 0432 504641
Pubblicazione Classifiche finali provvisorie presso l'Albo
di Gara c/o Hotel Astoria Italia - Udine

1. ORGANIZZAZIONE

La manifestazione si disputerà conformemente alle prescrizioni del Codice Sportivo Internazionale della FIA e suoi annessi, al Regolamento Sportivo Nazionale e suoi annessi, ed al presente regolamento standard delle gare FIA Historic Rallies.

1.1 Definizione

Nome del rally:

16° Rally Alpi Orientali Historic - Trofeo Walter CROATTO

Ente organizzatore:

A.S.D.Scuderia Friuli ACU - Licenza ACI-CSAI 16338

Autorità sportiva nazionale:

Automobile Club Italia - CSAI

- Visto C.S.A.I n° del

- Visto F.I.A. n°

con la collaborazione di Promotors Srl.

1.2 Comitato Organizzatore

Sig. Giorgio Croce - Presidente

Sig. Mauro Zamparutti - Vice Presidente

Sigg. Fabio Cecotti - Componente

Segreteria e Direzione Gara

Scuderia Friuli ACU, Viale Palmanova, 216 - 33100 UDINE - Italy

Tel +39 0432 603138 - Fax +39 0432 524473

Web site: www.scuderiafriuli.com

E-mail: info@scuderiafriuli.com

Albo Ufficiale di Gara:

presso la Segreteria di Gara

1 e 2 Settembre 2011 - Cividale del Friuli - Castello Canussio

3 Settembre 2011 - Udine - Astoria Hotel Italia

Sala Stampa:

Cividale - Castello Canussio - Udine (UD) - tel. +39 0432

- Mercoledì 1 Settembre 2010 17.00-20.00

- Giovedì 2 Settembre 2010 9.00-20.00

- Venerdì 3 Settembre 2010 9.00-20.00

- Sabato 4 Settembre 2010 9.00-20.00

1.3 Ufficiali di Gara

Presidente dei Commissari Sportivi	Rod Parkin (F.I.A. delegate)	(GB)
Commissari Sportivi	Alessandro DEGAN (C.S.A.I. delegate)	(I)
	Jan MIENKINSKY	(A)
Osservatore FIA	John HUGHES	(GB)
Osservatore CSAI		(I)
Delegato Tecnico FIA	John HOPWOOD	(GB)
Delegato Tecnico C.S.A.I.	Domenico CIFALDI	(I)
Direttore di Gara	Marco FIORILLO LI 16889	(I)
Direttore di Gara aggiunto	Riccardo HEUSCH LI 80066	(I)
Responsabile della sicurezza	Fabrizio COMUZZI/Mauro BURIN	(I)
Segretaria di manifestazione	Eleonora RIZZI UD 215911	
Segretaria del collegio	Pamela MACARIO BS 342128	(I)
Commissari Tecnici	Carlo COSSIO UD 22891	(I)
	Nello DORETTO PN 31680	(I)
	Giovanni FRANZONI GO 32532	(I)

Verificatore Tecnico	TBA	(I)
Verificatori Sportivi	Aldo ALDERIGI LI 22213	(I)
	Fulco CINI LI 17420	(I)
	Rachele DA RIN LI 235868	(I)
	Fiorella FRESCHI LI 53048	(I)
	Simona GAMBICORTI LI 235818	(I)
	Sara MARTINIG UD 102704	(I)
	Sara VEDANA BL 80945	(I)
Relazioni con i concorrenti	Jean FAUCHILLE	(F)
	Fabrizio GRIGOLETTI PN 31676	(I)
Responsabile Ufficio Stampa	Alessandro BUGELLI	(I)
Medico di Gara	Edoardo COVAZ TS 61130	(I)
Commissari di Percorso degli Automobile	Club Triveneti	(I)
Responsabile Pubbliche Relazioni	Giorgio CROCE	(I)
Servizio Cronometraggio:	Graphics Telecom	
Coordinatore	Francesco Dariz	(I)
Responsabile operativo	Francesco Dariz	(I)
Compilatore delle classifiche	Francesco Dariz	(I)
Coordinatore Collegamenti RADIO	TBA	(I)

1.4 Modifiche al regolamento - Circolari informative

Le disposizioni del presente regolamento possono venire modificate solo in base agli artt. 66 e 141 del Codice Sportivo Internazionale. Qualsiasi deroga o disposizione aggiuntiva dovrà essere comunicata tramite Circolari Informative, datate e numerate, da considerarsi parte integrante del presente regolamento.

Dette circolari saranno consegnate in segreteria, affisse all'albo ufficiale di gara ed i concorrenti, che ne devono essere direttamente informati, firmeranno le stesse per accettazione, fatta eccezione per la concreta impossibilità durante lo svolgimento della manifestazione.

Ogni circolare emanata dagli organizzatori prima dell'inizio delle verifiche deve essere stata approvata per iscritto dalla F.I.A. Ogni circolare emessa dopo l'inizio della gara deve essere stata preventivamente approvata dai Commissari Sportivi.

1.5 Interpretazione del regolamento

1.5.1 Durante lo svolgimento della manifestazione, il Direttore di Gara è responsabile per l'applicazione del presente Regolamento e delle relative disposizioni.

1.5.2 Qualunque reclamo riguardante l'applicazione del regolamento deve essere inviato ai Commissari Sportivi della Manifestazione che delibereranno a tal proposito. (Cap. XII del C.S.I.).

1.5.3 Analogamente, ogni evenienza che non sia contemplata nel presente regolamento sarà oggetto di delibera da parte dei Commissari Sportivi della Manifestazione che hanno autorità decisionale esclusiva. (art. 141 del C.S.I.).

1.5.4 In caso di disaccordo circa l'interpretazione del presente regolamento, il testo che fa fede è quello in lingua inglese.

1.5.5 Ai fini di un'esatta interpretazione di questo testo, sono vigenti le seguenti definizioni:

- a) "concorrente": persona fisica o giuridica;
- b) "equipaggio": pilota o altri membri dell'equipaggio;

1.5.6 Il pilota è responsabile per il concorrente, quando quest'ultimo non è a bordo del veicolo.

1.5.7 Prove effettuate su terra: le sezioni del rally dichiarate come disputate su terra sono decise dal Direttore di gara.

1.5.8 Gli equipaggi (Pilota e Co-Pilota) devono presentarsi alla partenza (o alla cerimonia di partenza), con la loro vettura e all'interno del loro tempo imposto per essere considerati partenti.

2. VALIDITÀ

2.1 Titolo F.I.A.

Il "16° Rally Alpi Orientali Historic" è valido per il F.I.A. European Historic Sporting Rally Championship.

2.2 Titolo Nazionale

Il "16° Rally Alpi Orientali Historic" è valido per il Campionato e Trofeo Italiano Rally Auto Storiche.

2.3 Il "16° Rally Alpi Orientali Historic" è valido per la Mitropa Rally Historic Cup e Mitropa Rally Historic Co-driver Cup, Trofeo Mare & Monti, Campionato Triveneto e Friuli Venezia Giulia, Trofeo A112 Abarth, Challenge Lancia HF, Opel Historic Challenge.

3. CARATTERISTICHE DELLA MANIFESTAZIONE

3.1 Lunghezza totale del percorso: Km. 426,03 (177,68 + 248,35)

3.2 Numero di Prove Speciali: 13 (7+6)

3.3 Lunghezza totale delle Prove Speciali: Km 157,22 (71,32 + 85,90)

3.4 Numero delle Tappe: la gara è divisa in due tappe

3.5 Intervallo fra le auto: L'intervallo fra le vetture sarà di 1 minuto.

Per tutta la durata della gara l'ora ufficiale sarà quella del sistema Global Positioning System. In caso di difetto sarà usato il sistema DCF77, rilevato con apparecchio Digitech Synchro.

Tutti i cronometri in uso nella manifestazione sono sincronizzati su tale riferimento.

Sistema di emergenza: su ogni Inizio e Fine PS sarà presente anche un orologio di emergenza, anche questo sincronizzato con tale riferimento. I cronometri in uso saranno esclusivamente quelli omologati dalla FIS/IOC.

La descrizione dell'itinerario, i Controlli Orari, i Controlli a Timbro, i Controlli di Riordino o Neutralizzazione etc. sono riportati sulla Tabella di marcia e sul Road book.

In caso di discrepanza farà fede il tempo segnato sulla tabella.

4. VETTURE AMMESSE

4.1 Saranno ammesse le vetture incluse nell'elenco di cui all'Articolo 2 del Regolamento del Campionato d'Europa dei Rally Sportivi Storici 2011.

4.2 Le vetture saranno suddivise nelle classi previste dall'Articolo 2 del Regolamento del Campionato d'Europa dei Rally Sportivi Storici 2011.

4.3 Ogni concorrente dovrà presentare al Delegato Tecnico F.I.A. il **Passaporto Tecnico Storico (HTP)**, il quale potrà trattenerlo fino alla fine della gara.

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

4.5 Ogni vettura dovrà essere in conformità con il Codice della Strada nazionale vigente nel paese dove è attualmente immatricolata (I.E.S.).

4.6 Ai soli fini dell'attribuzione del punteggio per il Campionato Italiano Rallies 2011 verranno costituite le Classi del Campionato Italiano Rallies Autostoriche.

5. CONCORRENTI AMMESSI - ISCRIZIONI

5.1 Possono partecipare tutte le persone, fisiche o giuridiche, titolari di una licenza internazionale di Concorrente rilasciata dalla F.I.A., valida per l'anno in corso.

5.1.1 I Concorrenti/Conducenti italiani in possesso di licenza "NAZIONALE C" sono ammessi, secondo quanto previsto dalla N.S. 3.

5.2 Durante tutto il periodo di guida, nel caso che 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 conducente dichiarato sulla domanda di iscrizione. Qualora il primo conducente non fosse disponibile, la responsabilità verrà assunta dal secondo conducente indicato sull'elenco iscritti.

5.3 Ogni comportamento sleale, scorretto, fraudolento o antisportivo tenuto dal concorrente o dai membri dell'equipaggio sarà giudicato dal Collegio dei Commissari Sportivi che deciderà l'eventuale penalizzazione che potrà arrivare fino all'esclusione.

5.4 Coloro che desiderano partecipare alla manifestazione, dovranno far pervenire alla A.S.D. **Scuderia Friuli ACU- Viale Palmanova n° 216 - 33100 UDINE - Tel. +39 0432 603138 -**

Fax +39 0432 524473 la domanda di iscrizione debitamente compilata entro il giorno 20 Agosto 2011, accompagnata da una o più fotografie recenti, della vettura.

I dati relativi al co-pilota possono essere completati fino a prima dell'inizio delle verifiche antegara.

La domanda di iscrizione dovrà essere obbligatoriamente accompagnata da una fotocopia della prima pagina della fiche d'identità FIA per veicoli storici o del Passaporto Tecnico storico della vettura, dal quale risulti chiaramente la classe e la categoria attribuite alla vettura stessa dalla Autorità Sportiva Nazionale.

Nessun cambiamento di concorrente potrà essere fatto ad iscrizioni chiuse il 20 Agosto 2011.

Un membro dell'equipaggio potrà essere sostituito dopo l'approvazione da parte di:

- Comitato Organizzatore, prima dell'inizio delle verifiche sportive.
- dei Commissari Sportivi dopo l'inizio delle stesse e prima della pubblicazione dell'elenco degli ammessi alla partenza.

Solo la F.I.A. può autorizzare la sostituzione di entrambi i membri dell'equipaggio.

5.5 Per i concorrenti e conduttori l'autorizzazione deve essere data in accordo con l'articolo 70 del C.S.I.

5.6 Salvo i casi previsti dal presente Regolamento, nessuna modifica potrà essere apportata alla domanda d'iscrizione.

È tuttavia permesso al concorrente, fino alle verifiche antegara, sostituire la vettura dichiarata nel modulo di iscrizione con un'altra dello stesso Periodo e della stessa Classe.

5.7 Se, in sede di verifica tecnica antegara, una vettura non dovesse corrispondere nella sua configurazione esterna alla classe/categoria nella quale è stata iscritta, il Collegio dei Commissari Sportivi potrà, su proposta dei Commissari Tecnici, assegnare la predetta vettura alla classe/categoria cui realmente appartiene.

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.

5.9 Il numero massimo indicativo di iscrizioni è limitato a circa 50/60 concorrenti con un massimo di 170 vetture fra vetture moderne e storiche.

6. TASSA DI ISCRIZIONE - ASSICURAZIONE

6.1 La tassa di iscrizione è fissata in:

€ 720,00 per vetture con cilindrata fino a 1300

€ 810,00 per vetture con cilindrata da 1301 a 2000

€ 910,00 per vetture con cilindrata superiore a 2001

Agli equipaggi che partecipano al Trofeo Mare&Monti, costituito dalle due gare, Rally Alpi Orientali Historic e Rally dell'Elba, verrà applicato uno sconto di € 120,00.

Per i Concorrenti stranieri iscritti alla Mitropa Rally Cup, la tassa di iscrizione è fissata in € 100,00.

MODALITA' DI PAGAMENTO

- Assegno bancario/circolare intestato a **ASD Scuderia Friuli ACU**

- Bonifico bancario intestato a **ASD Scuderia Friuli ACU** con indicazione del nome Concorrente

IBAN : **IT 48 C 05484 12302 044570420717** / Cod Bic/Swift **CIVI IT 2C**

Banca di Cividale Spa, Filiale : Via Marsala – Udine

6.1.1 la tassa stabilita per la partecipazione allo Shakedown è di € 150,00 e dovrà essere corrisposta al ritiro del Road-Book.

6.2 Le domande di iscrizione non saranno accettate se non accompagnate dall'ammontare totale della tassa di iscrizione.

6.3 La tassa di iscrizione verrà interamente rimborsata ai concorrenti:

- a) nel caso in cui l'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 verso terzi con massimale unico di € 5.170.000,00, compresa condizione aggiuntiva A+B.

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

6.5 In caso di incidente, il concorrente od un suo rappresentante dovrà dare avviso al Direttore di Gara al più tardi entro 24 ore, in forma scritta.

6.6 I concorrenti sono tenuti a fornire, prima dell'arrivo di ciascuna tappa, una dichiarazione firmata concernente tutti gli incidenti avuti lungo il percorso.

6.7 Il Comitato Organizzatore declina ogni responsabilità dovuta alle infrazioni di leggi, regolamenti e disposizioni da parte dei 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 che potessero provocare vittime o danni agli occupanti delle vetture iscritte; le conseguenze (materiali, penali e sportive) saranno a carico degli stessi concorrenti.

6.8 *i partecipanti al "Trofeo Mare & Monti avranno il rimborso della differenza delle tasse di iscrizione, dopo lo svolgimento del Rallye Elba Historic.**

7. PUBBLICITÀ

Deve rispettare l'articolo 212 del CSI. Si rimanda inoltre a quanto previsto dall'Appendice K art. 2.1.10.

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 e secondo conduttore.

Tutti i membri dell'equipaggio potranno condurre la vettura nel corso della gara e dovranno obbligatoriamente essere in possesso della licenza FIA di conduttore, valida per l'anno in corso (i Concorrenti/Conduttori italiani in possesso di Licenza C Nazionale sono ammessi secondo quanto previsto dalla N.S. 3).

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 d'identità della vettura e dell'equipaggio, sulla quale saranno apposte le loro foto recenti (cm. 4 x 4), la loro firma nonché tutti i dati relativi alla vettura.

Questa scheda dovrà trovarsi a bordo durante tutta la durata della gara, esposta visibilmente all'interno della vettura, ed essere presentata a tutte le richieste degli Ufficiali di Gara. La sua assenza comporterà l'esclusione dalla gara.

8.2 Ordine di partenza - Targhe - Numeri

8.2.1 La partenza della prima tappa sarà data seguendo l'ordine crescente dei numeri di gara. Per motivi di sicurezza, questo ordine potrà essere modificato su richiesta del Direttore di Gara.

8.2.2 L'ordine di partenza per la seconda tappa sarà determinato in funzione della classifica provvisoria ufficiosa, al termine della prima tappa.

Per motivi di sicurezza, questo ordine potrà essere modificato su richiesta del Direttore di Gara.

8.2.3 Ogni ritardo nella presentazione alla partenza della manifestazione, o di una tappa o sezione, sarà penalizzato in ragione di 10 secondi per ogni minuto o frazione di minuto di ritardo.

Un ritardo superiore a 15 minuti comporterà la non ammissione alla partenza.

Può venir applicata la riammissione (vedi art. 9.6.3)

8.2.4 Il Comitato Organizzatore fornirà ad ogni equipaggio due targhe ufficiali della manifestazione e tre pannelli portanti il numero di gara.

8.2.5 Le targhe dovranno essere applicate in modo visibile sulla parte anteriore e su quella posteriore della vettura per tutta la durata della manifestazione. Dette targhe non dovranno in alcun caso coprire, neppure parzialmente, la targa di immatricolazione della vettura. Questa infrazione comporterà un'ammenda.

8.2.6 I pannelli con i numeri di gara forniti dall'organizzazione dovranno obbligatoriamente figurare, integralmente, sui due lati e sul cofano anteriore della vettura per tutta la durata della gara.

8.2.7 In ogni momento della gara la constatazione di:

- assenza o alterazione di uno dei pannelli portanumero o di una targa ufficiale del rally, comporterà un'ammenda;

- assenza o alterazione contemporanea dei tre pannelli o delle due targhe comporterà l'esclusione.

8.2.8 Le targhe della manifestazione e i numeri di gara saranno distribuiti ai concorrenti regolarmente iscritti presso la Segreteria a partire da Lunedì 29 Agosto 2011.

I concorrenti dovranno recarsi alle verifiche tecniche antegara solo dopo aver applicato le targhe ed i numeri sulle vetture. Le vetture non conformi a questa disposizione non saranno verificate.

8.2.9 Il nome del primo e secondo conduttore e la loro bandiera nazionale dovranno essere applicati su ciascuno lato anteriore della vettura (misura massima cm. 10x40). La loro mancanza comporterà un'ammenda.

8.2.10 Qualora sia iscritto alla manifestazione, il vincitore del precedente campionato, gli verrà assegnato il numero di gara 1 (uno).

8.3 Tabella di marcia

8.3.1 Alla partenza della gara, ciascun equipaggio riceverà una Tabella di marcia sulla quale saranno indicati i tempi stabiliti per percorrere la distanza che separa i controlli orari. La Tabella di marcia sarà riconsegnata al controllo conclusivo di ogni sezione e sostituita da una nuova Tabella alla partenza della sezione seguente. L'equipaggio è il solo responsabile della propria Tabella di marcia.

8.3.2 La Tabella di marcia dovrà essere presentata a qualsiasi controllo ed in ogni momento; 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 comporteranno l'esclusione a meno che non siano vistate da un Ufficiale di Gara, responsabile del posto di controllo.

8.3.4 L'assenza del visto di un qualsiasi controllo o la mancata consegna della Tabella di marcia ai vari posti di controllo previsti (orario o a timbro, ai controlli di riordino o all'arrivo) comporterà l'esclusione dalla gara, salvo quanto previsto all' 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 pertanto dovere dell'equipaggio presentare la propria Tabella di marcia agli Ufficiali di Gara 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 - Assistenze

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 penalità:

- prima infrazione: ammenda pecuniaria € 259,00

- seconda infrazione: ammenda oraria di 5';

- terza infrazione: esclusione dalla gara.

Nel caso che gli agenti di polizia decidano di non fermare un conduttore in infrazione, essi potranno chiedere all'Organizzazione di applicare le penalizzazioni previste nel presente regolamento, a condizione che:

- la notifica dell'infrazione pervenga all'organizzazione in forma ufficiale, per iscritto, entro il termine previsto per l'esposizione della classifica provvisoria;

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

- i fatti comprovati non siano suscettibili di interpretazioni diverse.

8.4.2 Le assistenze ed il rifornimento di benzina sono liberi durante tutta la gara, salvo i casi espressamente indicati dal presente Regolamento e dal road book ufficiale della manifestazione.

Il cambio del motore, scatola del cambio o coppia conica durante l'evento è vietato.

Le infrazioni a questa norma saranno esaminate dai Commissari Sportivi e potranno portare fino all'esclusione dalla gara.

8.4.3 Le vetture dell'assistenza non sono autorizzate a parcheggiare o intervenire ad una distanza inferiore a 300 m. da un posto di controllo. Gli equipaggi che riceveranno assistenza da un veicolo posteggiato in tale zona vietata saranno penalizzati con una penalità che potrà andare fino all'esclusione. Per un'infrazione dovuta al parcheggio all'interno di una zona proibita, verrà comminata un'ammenda di € 259,00.

8.4.4 Nessun veicolo dell'assistenza potrà circolare sul percorso delle prove speciali o in ogni altra area identificata come vietata dall'Organizzazione, pena una sanzione che potrà arrivare all'esclusione del concorrente.

8.4.5 È vietato, con ammenda e fino a pena di esclusione, rimorchiare o far 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 È pure vietato a 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 e durata:

a) le ricognizioni del percorso devono essere effettuate dagli equipaggi iscritti dopo la consegna del Road Book;

b) le ricognizioni devono sempre essere effettuate nel rispetto delle norme del Codice della Strada;

c) orari di ricognizione:

martedì 30 agosto e mercoledì 31 agosto 2011: dalle ore 8.00 alle ore 12.00 e dalle ore 14.00 alle ore 18.00

d) Ai concorrenti saranno garantito tre passaggi per ogni prova speciale.

8.5.2 - Registrazione

a) I concorrenti o loro rappresentanti devono firmare una scheda identificativa che include i dati della vettura da ricognizione e quelli del pilota. Tale scheda potrà venir spedita via fax, e-mail o consegnata alla Segreteria, Scuderia Friuli ACU- Viale Palmanova, 216 - 33100 UDINE - Italia - Tel. +39 0432 603138 - Fax +39 0432 524473.

b) Il materiale da ricognizione verrà preparato alla consegna del road book. I concorrenti stranieri potranno ricevere tutto il materiale concernente (presso la Segreteria, Scuderia Friuli ACU- Viale Palmanova, 216 - 33100 UDINE - Italia - Tel. +39 0432 603138 - Fax +39 0432 524473), e quindi gli organizzatori dovranno venir informati con buon anticipo della loro data di arrivo e dell'albergo.

8.5.3 - Specifiche restrizioni

a) Tutti i piloti sono autorizzati a percorrere ogni prova speciale per un massimo di TRE volte.

b) Verrà consegnato un adesivo di identificazione, con apposto il numero di partenza dell'equipaggio. Questo adesivo dovrà essere esposto sulla parte alta (al centro) del parabrezza e restare visibile durante le ricognizioni.

c) A ogni equipaggio verrà consegnata una tabella di ricognizione valida per i passaggi nelle prove speciali. Tale tabella deve essere tenuta a bordo del veicolo da ricognizione e deve essere esibita a un ufficiale e convalidata da questo alla partenza ed all'arrivo di ogni prova speciale durante la ricognizione. La mancata consegna della tabella porterà in un rifiuto alle ricognizioni. La tabella di

ricognizione deve venir restituita alla Segreteria del rally o all'Addetto alle relazioni con i concorrenti entro e non oltre il termine delle verifiche sportive ante gara

d) La velocità massima ammessa durante le ricognizioni nelle prove speciali, è di **80 km/h**, salvo la presenza di segnaletica stradale con limite inferiore. In zone abitate tale limite sarà di **50 km/h**, salvo la presenza di segnaletica stradale con limite inferiore.

e) Le prove saranno aperte alla normale circolazione, quindi dovranno venir rispettati la sicurezza e i diritti degli altri automobilisti.

f) L'equipaggio non dovrà assolutamente mai guidare in senso opposto alla direzione della prova speciale, a meno che non venga istruito a farlo da parte degli organizzatori, commissari o dalla polizia. I Concorrenti potranno iniziare una prova speciale esclusivamente dalla partenza.

g) Non sono permesse più di due persone a bordo della vettura durante ogni passaggio attraverso la prova speciale. Una di queste persone dovrà essere il pilota o il co-pilota dell'equipaggio in gara.

h) Gli organizzatori potranno monitorare il comportamento dei concorrenti sul percorso delle ricognizioni, usando ogni tipo di mezzi.

i) Se la vettura da ricognizione di un concorrente dovesse venir sostituita per una qualsiasi ragione, egli/essa deve informarne la Segreteria del rally e dare i dati della nuova auto.

j) Dalla fine delle ricognizioni, sarà proibito a qualsiasi persona collegata con un equipaggio iscritto, di percorrere in alcun modo (eccetto che a piedi) lungo il percorso della prova speciale del rally senza espressa autorizzazione da parte del Direttore di gara.

8.5.4 – Vettura da ricognizione:

Tutte le operazioni di ricognizione, per tutti gli equipaggi, potranno essere eseguite utilizzando vetture standard, incluse Jeep o vetture SUV o vetture utilizzate per la competizione se vengono identificate come vetture Standard Touring o Grand Touring. In generale, non sono permesse delle modifiche da competizione e le vetture da ricognizione devono essere conformi con le specifiche definite nel seguente regolamento:

a) Vetture di produzione di serie

b) La vettura deve essere dipinta di un unico colore, senza pubblicità, adesivi, etc.

c) Il motore deve essere un motore di serie (conforme con il regolamento di Gruppo N).

d) La scatola del cambio dovrà essere una scatola del cambio di produzione (conforme con il regolamento di Gruppo N).

e) Lo scarico dovrà essere di produzione con un livello di rumorosità massimo entro la tolleranza permessa per legge (max. 98 dBA).

f) Le sospensioni dovranno essere conformi con il regolamento di Gruppo N.

g) La protezione del pianale è autorizzata (conforme con il regolamento di Gruppo N).

h) E' autorizzato il montaggio di un rollbar di sicurezza.

i) Viene autorizzata l'imbracatura di sicurezza in colori simili a quelli dell'interno della vettura.

j) Sono autorizzati i sedili a cucchiaino in colori simili a quelli dell'interno della vettura.

k) Vengono autorizzati due fanali anteriori aggiuntivi omologati per il traffico stradale.

l) I cerchi sono liberi e dovranno adattarsi con:

m) pneumatici omologati per asfalto di produzione di serie (non pneumatici da competizione).

n) Per la ghiaia i pneumatici sono liberi.

o) L'equipaggio potrà utilizzare un sistema di intercomunicazione "leggero" (senza caschi).

8.5.5 Sanzioni

I piloti che non rispetteranno queste istruzioni potranno venir sanzionati fino alla non ammissione alla partenza o all'esclusione.

La tassa di iscrizione non verrà rimborsata dal comitato organizzatore.

9. SVOLGIMENTO DELLA MANIFESTAZIONE

9.1 Partenza

9.1.1 Gli equipaggi dovranno presentarsi nell'area di incolonnamento – Via Vittorio Veneto - Udine, dalle ore 16.45 di giovedì 1 settembre 2011.

9.1.2 Le partenze avverranno ad intervalli di un minuto l'una dalle altre, come stabilito nel programma della manifestazione. Gli equipaggi che si presenteranno in ritardo alla partenza della gara, di una tappa, o di una sezione, verranno penalizzati in ragione di 10 secondi per ogni minuto di ritardo. Le vetture che si presentino con oltre 15 minuti di ritardo non saranno ammesse alla partenza.

Poiché gli equipaggi hanno a disposizione 15 minuti per presentarsi al controllo orario di partenza della gara, di una tappa o di una sezione, la Tabella di marcia sarà timbrata all'ora esatta di partenza, se essi si presenteranno entro questo intervallo di tempo.

Qualsiasi ritardo verrà penalizzato con una multa di euro 50,00 per minuto, sino ad un massimo di euro 250,00.

9.1.3 I conduttori sono obbligatoriamente tenuti 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. Per 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 per tutta la durata della manifestazione.

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 Allegato 1).

9.2.2 L'inizio della zona di controllo sarà segnalato con un cartello di preavviso di colore giallo. Alla distanza di circa 25 m, il posto di controllo sarà segnalato da un cartello identico di colore rosso. La fine della zona di controllo, circa 50 m più avanti, sarà segnalata da un cartello finale di colore beige con tre strisce nere trasversali.

Il cartello di preavviso di fine P.S. sarà posizionato circa 300 m. prima della linea di arrivo.

9.2.3 Tutte le zone di controllo (cioè le zone comprese tra il primo cartello di preavviso giallo e l'ultimo cartello finale beige) sono considerate in regime di Parco Chiuso (vedi art. 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 È severamente vietato, pena l'applicazione delle penalità fino all'esclusione:

a) entrare nella zona di controllo da una direzione diversa da quella prevista dall'itinerario della gara;

b) ritornare o rientrare nella zona di controllo una volta che la Tabella di marcia sia già stata vistata a quel controllo.

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. Gli Ufficiali di Gara 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 15 minuti prima dell'ora ideale di transito del primo concorrente. Salvo decisione contraria della Direzione di Gara, cesseranno di operare 15 minuti 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 Ufficiali di Gara incaricati a tutti i posti di controllo.

9.2.9 I Commissari di percorso ed i Capi Posto saranno identificati dai seguenti contrassegni:

- i commissari di percorso indosseranno un gilet giallo con la scritta "Commissario-Road Marshal";

- i capi posto indosseranno un gilet rosso con la scritta "Ufficiale di Gara-Capo Posto".

9.3 Controlli a timbro (CT) - Controlli Orari (CO) - Tempo massimo

9.3.1 Controlli a timbro

Gli Ufficiali di Gara incaricati dei Controlli a Timbro dovranno semplicemente timbrare la Tabella di marcia non appena consegnata dai conduttori, senza rilevare l'ora di passaggio. L'assenza del visto di un Controllo a Timbro comporterà l'esclusione. Salvo quanto previsto all'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. L'assenza del visto ad un Controllo Orario comporterà l'esclusione, salvo quanto previsto all'art.9.3.6.1. I conduttori, per essere classificati nel rally, dovranno transitare all'ultimo controllo orario della gara a Udine - Piazza Libertà - 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 di marcia 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.

9.3.3.8 Ogni inosservanza da parte di un equipaggio alla procedura sopra descritta (e particolarmente l'entrare nella zona di controllo più di un minuto prima dell'ora reale di transito al C.O.) sarà comunicata dall'Ufficiale di Gara responsabile al Direttore di Gara per iscritto.

9.3.4 **Ora di partenza dei 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, sarà applicata la seguente procedura:

a) i due posti faranno parte di una sola zona di controllo (vedi art. 9.2) ed i relativi cartelli saranno disposti come segue:

- cartello di preavviso giallo con orologio (inizio zona di controllo);
- dopo circa 25 mt., cartello rosso con orologio (posto del controllo orario);
- ad una distanza da 50 a 200 mt. cartello rosso con bandiera (partenza prova);
- infine, 50 mt. dopo, cartello finale beige con tre barre trasversali.

b) al Controllo Orario di fine settore, l'Ufficiale di Gara incaricato trascriverà sulla Tabella di marcia l'ora di transito dell'equipaggio ed anche l'ora di partenza prevista per il settore successivo.

Questa dovrà rispettare un intervallo minimo di 3 minuti 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. L'Ufficiale di Gara incaricato scriverà sulla Tabella di marcia l'ora

prevista di partenza della prova, che normalmente corrisponderà all'ora di partenza prevista per il settore successivo.

Quindi darà la partenza secondo la procedura regolamentare (vedi art. 9.5.4)

9.3.4.3 Se, per un qualsiasi disguido dovesse esistere una divergenza tra le due ore trascritte, farà fede l'ora di partenza per la prova salvo diversa decisione del Collegio dei Commissari Sportivi.

9.3.4.4 In caso di pneumatico forato, verranno permessi 5 minuti addizionali per le riparazioni.

9.3.5 **Esclusione**

9.3.5.1 Tutti i ritardi superiori a 15 minuti sul tempo imposto tra due controlli orari o un ritardo totale di oltre 30 minuti alla fine di ogni Sezione e/o Tappa comporterà l'esclusione dell'equipaggio dalla gara, salvo quanto previsto dall'art. 9.3.6

9.3.5.2 Gli equipaggi che abbiano superato il relativo ritardo massimo non potranno ridurre in alcuna circostanza detto ritardo arrivando in anticipo ai controlli; a parimenti le penalizzazioni per il transito in anticipo ai controlli orari non saranno mai prese in considerazione per il calcolo del tempo massimo autorizzato comportante l'esclusione.

Esempi:

Settore A: partenza ore 12.00 - tempo imposto 1h00' - transito ore 13.10.

Penalizzazione per il ritardo: 100".

Ritardo conteggiato per il tempo massimo 10'

Settore B: tempo imposto 1h30' - transito ore 14.20.

Penalizzazione per anticipo: 1.200".

Ritardo conteggiato per il tempo massimo: 10' (nessun aggravio).

Settore C: tempo imposto 2h00' - transito ore 16.30.

Nuova penalizzazione per il ritardo: 100".

Ritardo conteggiato per il tempo massimo 10'.

Totale settori A+B+C Penalizzazioni totali (per ritardo e anticipo): 100" + 1200" + 100" = 1400"

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

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 alla 2ª 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 della propria intenzione di prendere il via per la seconda tappa prima dell'esposizione della classifica provvisoria della 1ª tappa e quindi si presenti 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 per gli equipaggi riammessi verrà deciso a discrezione del Direttore di Gara.

9.4 **Controlli di riordino**

9.4.1 Sul percorso saranno previste delle zone di riordino. I loro controlli di entrata e di uscita saranno sottoposti alle norme generali che regolano gli altri posti di controllo (art. 9.2 e 9.6).

9.4.2 I riordini servono per ridurre gli intervalli più o meno lunghi che potrebbero crearsi tra le vetture partecipanti a seguito di ritardi o ritiri. Dovrà perciò essere considerata l'ora di partenza del riordino e non la durata dello stesso.

Esempio:

120 vetture alla partenza - primo riordino di 4 ore - ora di partenza del riordino 12.01

a) ora ideale di arrivo della vettura n° 1 al riordino: 8.01;

ora ideale di arrivo della vettura n° 120 al riordino: 10.00;

b) ora effettiva di arrivo della vettura n° 1 al riordino: 8.45;

ora effettiva di arrivo della vettura n° 120 al riordino: 11.50;

c) ora di partenza della vettura n° 1: 12.01;

ora di partenza della vettura n° 120: 13.00.

Pertanto la durata della sosta sarà rispettivamente:

- per la vettura n° 1: 3h 16';

- per la vettura n° 120: 1h 10' (60 vetture si sono ritirate in questa parte del Rally).

9.4.3 Al loro arrivo ai controlli di riordino, gli equipaggi consegneranno all'Ufficiale di Gara incaricato la loro Tabella di marcia e riceveranno istruzioni sulla loro ora di partenza.

Inoltre, dovranno immediatamente parcheggiare la vettura nel Parco Chiuso (Art. 9.6) attenendosi alle indicazioni degli Ufficiali di Gara preposti, lasciando nel più breve tempo la vettura, obbligatoriamente con il motore spento.

9.5 Prove Speciali (PS)

9.5.1 Le prove speciali sono tratti di percorso specificamente chiusi per tale tipo di manifestazione.

9.5.2 Durante le prove speciali, gli occupanti della vettura dovranno obbligatoriamente indossare, pena l'esclusione, un casco di tipo omologato, cinture di sicurezza ed un abbigliamento ignifugo omologato come previsto dall' Appendice L, Capitolo III, Articolo 2.

9.5.3 È vietato alle vetture partecipanti percorrere le prove speciali in senso inverso a quello di gara, pena l'esclusione.

9.5.4 La procedura di partenza delle prove speciali 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 dal semaforo e la procedura è descritta nell'allegato n°VII

Una sosta superiore a 20 secondi dopo il segnale di partenza, verrà penalizzata di 2 minuti.

9.5.5 Non applicabile

9.5.6 La partenza di una Prova Speciale potrà essere ritardata in relazione al tempo stabilito da un Capo Posto in caso di "forza maggiore". Nel caso di un equipaggio in ritardo, il Capo Posto apporrà un nuovo tempo ed il ritardo sarà considerato come ritardo registrato in una sezione. Sarà inoltre preso in considerazione per il calcolo del tempo di esclusione.

9.5.7 Una falsa partenza, in special modo una partenza eseguita prima che il cronometrista dia il segnale di partenza, verrà penalizzata come segue:

1ª infrazione 10 secondi.

2ª infrazione 1 minuto (60 secondi).

3ª infrazione 3 minuti (180 secondi).

ulteriori infrazioni a discrezione dei Commissari Sportivi.

Queste penalizzazioni non escludono comunque più gravi provvedimenti presi dai Commissari Sportivi, soprattutto in caso di recidiva.

9.5.8 L'arrivo delle prove speciali sarà "lanciato": è proibita, sotto pena di esclusione, la fermata tra il cartello giallo ed il cartello "STOP". Il rilevamento del tempo sarà effettuato al secondo sulla linea di arrivo, con apparecchi automatici muniti di stampante e con cronometri manuali.

Dopo una distanza di 200-300 metri dall'arrivo, l'equipaggio dovrà fermarsi ad un controllo segnalato con un cartello rosso "STOP" per far scrivere sulla Tabella di marcia il suo tempo di

arrivo. Se i cronometristi non potessero comunicare immediatamente l'ora esatta di uscita agli Ufficiali di Gara, questi apporranno sulla scheda solamente il loro visto e la trascrizione del tempo sarà effettuata presso la successiva zona di neutralizzazione o al successivo controllo di riordino.

9.5.9 Se per colpa dell'equipaggio non si potesse annotare il tempo, verranno inflitte le seguenti penalizzazioni:

a) alla partenza: esclusione;

b) all'arrivo (STOP): penalizzazione oraria di 300".

9.5.10 I tempi realizzati dall'equipaggio in ogni prova speciale, espressi in ore, minuti e secondi, saranno aggiunti alle loro penalizzazioni espresse in tempo.

9.5.11 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 avrà commesso l'infrazione.

9.5.12 Gli intervalli alla partenza delle prove speciali dovranno essere gli stessi di quelli previsti per la partenza della relativa tappa (vedi art. 9.1.2).

9.5.13 Interruzione di una Prova Speciale.

In caso di interruzione definitiva di una prova speciale prima del transito dell'ultimo equipaggio, la classifica della prova potrà essere redatta assegnando a tutti gli equipaggi non transitati a causa dell'interruzione il peggior tempo effettivamente realizzato prima dell'interruzione della stessa. Tale classifica potrà essere redatta anche se un solo equipaggio è stato in grado di effettuare la prova in condizioni normali di gara. L'applicazione o meno di tale disposizione 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 gli ulteriori quattro peggiori tempi. Tuttavia, 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 sarà superiore al tempo fittizio assegnato agli altri equipaggi.

9.5.14 Una penalità di 300" sarà inflitta agli equipaggi che, alla partenza di una prova speciale, si rifiutassero di partire all'ora e nell'ordine stabiliti.

9.5.15 Per le prove speciali, effettuate su percorso chiuso al traffico, dovranno essere osservate le seguenti istruzioni:

a) se un conduttore vuole superare una vettura e a tale scopo fa uso dei segnalatori acustici o luminosi, la vettura che precede deve lasciarlo passare e, se necessario, arrestarsi sul lato destro o sinistro della strada segnalandolo con i relativi dispositivi di indicazione di direzione. In caso di infrazione i Commissari Sportivi potranno, a loro discrezione, comminare un'ammenda o escludere il concorrente dalla gara;

b) è severamente vietato fermarsi subito prima o in un tornante o spingere la vettura attraverso la strada o in senso inverso a quello di marcia. I conduttori costretti a fermarsi devono posteggiare sulla banchina ed avvertire i conduttori che seguono con un mezzo appropriato (es. triangolo rosso);

c) se la strada è ostruita a causa di un incidente, deve essere liberata il più presto possibile per lasciar passare i mezzi di assistenza o l'ambulanza. I veicoli danneggiati devono essere spostati sulla banchina fino a quando i responsabili del Rally libereranno la strada. Tutte le infrazioni a questa disposizione comporteranno delle penalizzazioni che possono arrivare fino all'esclusione.

9.6 Parco Chiuso

9.6.1 Le vetture sono in regime di Parco Chiuso:

a) dal loro ingresso nel parco di riordino o di fine tappa e fino alla partenza degli stessi;

b) dal loro ingresso in una zona di controllo e fino alla partenza dalla stessa;

c) dal loro arrivo alla fine della gara e fino allo scadere dei termini per la presentazione dei reclami.

9.6.2 Mentre le vetture sono in regime di Parco Chiuso:

a) è vietata, sotto pena di esclusione dalla gara, ogni forma di riparazione e di rifornimento;

b) tuttavia, se i Commissari Tecnici constateranno che una vettura sia in uno stato incompatibile con una normale circolazione stradale, gli stessi dovranno informare immediatamente il Direttore di Gara, che potrà richiedere la riparazione del veicolo;

c) in questo caso, i minuti impiegati per la riparazione saranno considerati come minuti di ritardo ad un controllo orario, ciò al fine di impedire che un equipaggio cerchi di recuperare il tempo impiegato.

Dopo la riparazione, all'equipaggio verrà eventualmente assegnata una nuova ora di partenza.

9.6.3 Come eccezione al regime di Parco Chiuso, e sotto il controllo di un Ufficiale di Gara, è permesso agli equipaggi, nei parchi partenza, nelle zone di riordino o nei parchi 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; nel caso contrario, l'ulteriore tempo impiegato comporterà le penalizzazioni previste al paragrafo 9.6.2.c.

9.6.4 Una volta parcheggiata la vettura, l'equipaggio lascerà il Parco Chiuso e non potrà più accedervi.

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

9.6.6 Se un equipaggio non potrà presentarsi con la vettura con motore in moto al Parco Chiuso di partenza, di riordino o di fine tappa, solo gli Ufficiali di Gara incaricati e/o i membri degli equipaggi sono autorizzati a spingere una vettura all'ingresso, all'interno o all'uscita di un Parco Chiuso di partenza, di riordino o di fine tappa.

Una batteria addizionale potrà essere utilizzata per aiutare la partenza dell'auto ma non potrà essere caricata a bordo dell'auto.

9.6.7 Ogni infrazione relativa al Parco Chiuso comporterà (o in caso di riammissione potrà comportare) l'esclusione dalla gara

9.6.8 Dopo il Rally, tutte le vetture che abbiano superato l'ultimo controllo orario, sotto il controllo degli Ufficiali di Gara, entreranno nel Parco Chiuso, dove rimarranno per un tempo di 30 minuti dopo l'esposizione della classifica provvisoria e fino al momento dell'ordine di apertura da parte dei Commissari Sportivi. Qualsiasi vettura in classifica che non riesca a portarsi immediatamente al Parco Chiuso, verrà presa in carico dagli Ufficiali di Gara e dai Commissari Tecnici che, al più presto possibile, provvederanno a condurla nel Parco Chiuso. Le vetture che non entreranno nel Parco Chiuso non saranno classificate.

10. VERIFICHE - PENALITÀ

10.1 Verifiche precedenti la partenza e durante la gara

10.1.1 Tutti gli equipaggi partecipanti alla manifestazione dovranno presentarsi al completo, con le loro vetture, alle verifiche tecnico sportive così come previsto dal Programma della manifestazione (art. 1).

Tutti 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 Passaporto Tecnico Storico al Delegato Tecnico F.I.A. che potrà trattenerlo fino alla fine della manifestazione. In caso di mancata presentazione, l'auto non verrà ammessa alla partenza.

10.1.2 Le verifiche pre-gara saranno d'ordine generale (controllo delle licenze, della marca e modello della vettura, conformità della vettura alla sua fiche d'identità FIA, degli elementi di sicurezza essenziali, della conformità della vettura al Codice della Strada, ecc.).

Si procederà a:

- identificazione dell'equipaggio: ciascun componente l'equipaggio dovrà essere munito di una foto;
- identificazione della vettura: il telaio ed il blocco motore potranno essere punzonati, a discrezione dell'Organizzatore.

10.1.3 Per essere ammessi alla partenza, tutte le auto devono essere equipaggiate di estintore(i) secondo l'articolo 5.7.1 dell'Allegato K.

10.1.4 Non verranno ammesse alla partenza le vetture non conformi al regolamento di sicurezza della FIA.

In ogni momento, durante la gara, potranno essere effettuate verifiche supplementari al riguardo sia dei componenti l'equipaggio che della vettura (art. 10.1.7). Il concorrente è responsabile della conformità tecnica della sua vettura per tutta la durata della manifestazione, sotto pena di esclusione.

10.1.5 Nel caso vengano 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 dalla gara.

10.1.6 Tutte le frodi constatate, ed in particolare il fatto di presentare come intatti dei marchi di identificazione manomessi, comporterà l'esclusione dalla gara dell'equipaggio così come di 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 complice.

10.1.7 Nel corso delle verifiche sportive si procederà al controllo:

- a) della licenza di concorrente;
- b) della licenza dei due conduttori;
- c) delle patenti di guida dei due conduttori;
- d) del libretto di circolazione della vettura;
- e) dell'assicurazione della vettura;
- f) della carta di identità con foto recente di entrambe i conduttori;
- g) dell'autorizzazione a partecipare a gare all'estero (per i concorrenti/conduttori stranieri che provengono da stati non membri della U.E.);
- h) il Passaporto Tecnico Storico FIA, in conformità con l'art. 2 dell'Appendice K. L'Organizzatore rimarrà in possesso della fiche per la durata della manifestazione;
- i) della fiche medica o del certificato medico per i conduttori italiani e FAMS;

10.2 Verifiche finali

10.2.1 Al loro arrivo finale a Udine, ciascun equipaggio condurrà la propria vettura nel Parco Chiuso.

All'interno dello stesso avrà luogo un rapido controllo per verificare:

- la conformità della vettura con quella presentata alle verifiche antegara;
- 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 Senza che sussista l'obbligo, potrà essere effettuata una verifica completa e dettagliata, comportante lo smontaggio della vettura. La decisione spetta ai Commissari Sportivi che agiranno d'ufficio, dietro presentazione di reclamo o su segnalazione del Direttore di Gara. Se tale smontaggio non avviene in seguito a un reclamo, il concorrente dovrà pagare le ragionevoli spese che i summenzionati, nell'esercizio delle loro funzioni, possano richiedere. In caso di smontaggio a seguito di un reclamo, verrà applicato l'articolo 11 del presente regolamento.

10.2.4 Si veda art. 11.

10.2.5 L'elenco delle vetture da sottoporre a verifica finale, stilato dai Commissari Sportivi, sarà esposto con comunicato affisso all'entrata del Parco Chiuso.

10.2.6 Una vettura non conforme con l'Appendice K e/o il proprio Passaporto Tecnico Storico, potrà essere esclusa dalla manifestazione.

10.2.7 L'H.T.P. (Passaporto Tecnico Storico) verrà restituito al concorrente al Parco Chiuso o al più tardi dopo le verifiche post-gara.

11. RECLAMI - APPELLI

11.1 Ogni reclamo dovrà essere presentato come stabilito dal Codice Sportivo Internazionale (art. 171 del C.S.I. e seguenti).

11.2 Tutti i reclami dovranno essere fatti per iscritto e presentati al Direttore di Gara, accompagnati dalla somma di € 350,00, 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 un deposito a garanzia il cui importo sarà stabilito 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.

11.4 Se le spese per la verifica, trasporto, ecc. fossero superiori al deposito per garanzia, la differenza sarà a carico del reclamante se il reclamo risulterà infondato. Allo stesso modo, se le spese fossero inferiori, la differenza gli verrà rimborsata.

11.5 I concorrenti possono ricorrere in appello contro le decisioni dei Commissari Sportivi, conformemente a quanto stabilito dall'art. 182 del Codice Sportivo Internazionale.

11.5.1 La cauzione d'appello Nazionale viene fissata in € 3.000,00; la cauzione d'appello Internazionale viene fissata in € 6.000,00.

12. CLASSIFICHE

12.1 Le penalizzazioni saranno espresse in ore, minuti e secondi. La classifica finale verrà ottenuta sommando tutte le penalità acquisite durante le tappe e quelle espresse in frazioni orarie 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; l'equipaggio immediatamente di seguito secondo, etc.

Nello stesso modo verranno redatte le classifiche per periodo, categoria e classe.

Tutte le vetture, per essere classificate, dovranno transitare all'ultimo controllo orario della gara, posto a Udine - Piazza Libertà.

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

12.3 Per tutte le categoria, verrà stilata una classifica generale e di classe.

Al solo fine dell'attribuzione del punteggio per il Campionato Italiano, verranno redatte classifiche secondo la N.S. 1 - Cap. IX - Art. 2, del R.N.S.

12.4 I risultati finali saranno esposti come previsto dal Programma della Manifestazione.

12.5 La classifica è provvisoria alla fine della manifestazione e diviene definitiva 30 minuti dopo l'esposizione dei risultati e dell'approvazione da parte dei Commissari Sportivi, il che significa che i reclami avverso le classifiche finali possono essere presentati entro tali 30 minuti. Tuttavia, al termine della 1ª tappa sarà pubblicata una classifica provvisoria che servirà unicamente a stilare l'ordine di partenza della 2ª tappa.

12.6 COPPA SCUDERIE: Verrà assegnata la coppa scuderie sommando i migliori tre risultati.

12.7 Una classifica separata verrà esposta per gli equipaggi iscritti al campionato FIA per le categorie 1, 2 e 3.

13. PREMI E COPPE

13.1 La manifestazione è dotata dei seguenti premi che verranno consegnati presso il Palco arrivo:

- ai primi 3 equipaggi classificati di ogni Raggruppamento;
- al 1° e al 2° nelle classi con più di quattro partenti;
- al 1° nelle classi fino a quattro partenti;
- alla prima scuderia automobilistica licenziata CSAI.
- al conduttore che totalizzerà il miglior tempo delle cat. 1, 2 e 3 verrà assegnato il "Trofeo Walter Croatto".

14. PREMIAZIONI

La premiazione avrà luogo Sabato 3 Settembre 2011, alle 15:30, in Piazza Libertà – Udine (UD).
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.

Il Direttore di Gara

(Marco Fiorillo)

Il Delegato Regionale CSAI

(Fabrizio Grigoletti)

**Il Presidente del Comitato Organizzatore e
legale rappresentante**

(Giorgio Croce)

ACI - CSAI

Automobile Club Italia-Commissione Sportiva Automobilistica Italiana

Il Dirigente delle Attività Sportive

(Marco FERRARI)

ANNESSO I	<i>Segnaletica del rally</i>
ANNESSO II	<i>Terminologia</i>
ANNESSO III	<i>Addetti ai rapporti con i concorrenti</i>
ANNESSO IV	<i>Sicurezza nel rally</i>
ANNESSO V	<i>Percorso e Tabella distanze e tempi (VEDI TESTO IN LINGUA INGLESE)</i>
ANNESSO VI	<i>Semaforo</i>

APPENDIX I

**RALLY SIGNS
SEGNALETICA DEL RALLY**

Diameter of signs: 70 cm - *Diametro dei segnali: circa 70 cm*

Direction Sensò di marcia	Control type Tipo di controllo	CONTROL ZONE or PARK or SAFETY POINT ZONA DI CONTROLLO o PARCO o PUNTI DI EMERGENZA				Direction Sensò di marcia
		YELLOW GIALLO	RED ROSSO	RED - BLU ROSSO - BLU	BEIGE	
→	PASSAGE CONTROL CONTROLLO A TIMBRO		25m →	← 25m →	← 25m →	→
→	TIME CONTROL CONTROLLO ORARIO		25m →	← 25m →	← 25m →	→
→	TIME CONTROL and START OF SPECIAL STAGE CONTROLLO ORARIO e PARTENZA PROVA SPECIALE		25m →	50m min →	← 25m →	→
→	RADIO COMMUNICATION PUNTO RADIO		← 100m →			→
→	SAFETY POINT PUNTO SICUREZZA		← 100m →			→
→	END OF SPECIAL STAGE FINE PROVA SPECIALE		100m →	100m 300m →	← 25m →	→
			Fling finish non-stop Arrivo lanciato senza fermata		STOP - Stamping of time Fermata - registrazione del tempo	
→	REGROUPMENT RIDORDINAMENTO		25m →	Xm →	← 25m →	→
			Regroupment - PARCO (GRUPPO) Riordino - PARCO (GRUPPO)			
→	SERVICE PARK PARCO ASSISTENZA		← 25m →		← 5m →	→
			5m →	← 25m →		
→	REFUELLING RIFORMIMENTO		0-10m →	← 25m →	← 25m →	→
→	MARKING PUNZONATURA			← 25m →	← 25m →	→
			Tyre marking Punzonatura pneumatico	Tyre marking checking Controllo punzonatura pneumatico		

All distances are approximate - *Tutte le distanze sono approssimative*

APPENDIX II

Settori

I tratti di percorso compresi tra due Controlli Orari (CO) successivi sono chiamati settori.

Sezioni

Ogni parte del Rally compresa tra:

- la partenza del Rally ed il primo riordino
- fra due riordini successivi
- fra l'ultimo riordino e l'arrivo di tappa del rally.

Tappa

Ogni parte del Rally separata da un tempo minimo prefissato di sosta.

Neutralizzazione

Tempo durante il quale gli equipaggi sono fermati dalla Direzione di Gara per qualsiasi ragione.

Riordino

Una sosta prevista dagli Organizzatori con un Controllo Orario all'entrata ed all'uscita, in regime di parco chiuso per permettere sia un ritorno all'orario teorico, sia il raggruppamento degli equipaggi rimasti in gara. Il tempo di sosta potrà essere differente da un equipaggio all'altro.

Parco chiuso

Zona nella quale nessuna riparazione e intervento sulla vettura è possibile, salvo i casi espressamente previsti dalla presente Norma Supplementare o dal Regolamento Particolare di Gara.

Circolari informative

Le circolari informative sono comunicazioni ufficiali scritte facenti parte integrante del Regolamento Particolare di Gara e destinate a modificare, precisare o completare lo stesso.

Le circolari informative devono essere numerate e datate.

I concorrenti, o i membri dell'equipaggio, devono darne firma per ricevuta.

Le circolari sono emesse:

- dagli Organizzatori prima dell'apertura delle iscrizioni.
In questo caso esse saranno sottoposte all'approvazione della CSAI (o della FIA in caso di gare valevoli o candidate FIA);
- dai Commissari Sportivi durante la manifestazione, con eccezione delle modifiche riguardanti il percorso, per le quali le circolari informative possono essere emesse dal Direttore di Gara.

Tabella di marcia

Documento destinato a raccogliere i visti e la registrazione dei tempi ai differenti controlli previsti sul percorso.

Prove Speciali

Tratti di percorso obbligatoriamente chiusi al traffico da percorrersi a velocità cronometrata e compresi tra due controlli orari.

APPENDIX III

ADDETTO ALLE RELAZIONI CON I CONCORRENTI

Incarico principale

Informare i Concorrenti e tenere con essi costantemente un dialogo conoscitivo. Per essere facilmente individuabili gli Addetti ai Rapporti con i Concorrenti porteranno un bracciale di colore rosso con la scritta "Addetti alle relazioni con i concorrenti". Gli Addetti ai Rapporti con i Concorrenti possono assistere alle riunioni del Collegio dei Commissari sportivi al fine di tenersi informati sulle decisioni prese.

Presenza durante la gara

Gli Addetti ai Rapporti con i Concorrenti saranno costantemente a disposizione degli equipaggi ed in particolare saranno presenti:

- alle verifiche sportive e tecniche;
- presso la segreteria;
- alla partenza del Rally e alla partenza della 2a tappa.
- ai parchi di riordino
- in prossimità dei parchi di fine tappa;
- in prossimità del parco chiuso all'arrivo finale.

Quanto sopra secondo le possibilità di orari della Gara.

Funzioni

Fornire a tutti i richiedenti delle risposte precise agli interrogativi posti. Fornire le informazioni e tutte le precisazioni supplementari relative alla regolamentazione e allo svolgimento della Gara.

Finalità

Evitare la trasmissione al Collegio dei Commissari Sportivi di tutte quelle richieste che possono trovare una soluzione nell'ambito del Regolamento e del Regolamento Particolare di Gara (es. fornire precisazioni su tempi in contestazione in collaborazione con i Cronometristi) purché non si tratti di argomentazioni oggetto di reclamo. Gli Addetti ai Concorrenti dovranno astenersi dall'esprimere pareri suscettibili di essere interpretati come giudizi o tali da suscitare delle proteste o ingenerare errore.

APPENDIX IV

L'organizzazione del 16° Rally Alpi Orientali Historic, pubblicherà un "Piano di sicurezza" dove saranno descritte tutte le misure richieste dalla FIA e dalla CSAI, oltre a quelle dell'Organizzazione, inerenti a:

Direzione di gara

- Componenti
- Coordinatore servizi sanitari

Ufficiali di gara

Apprestamenti di sicurezza

- Ospedali
- Servizio Sanitario
- Collegamenti radio
- Carri attrezzi

Piano di sicurezza particolareggiato nelle Prove Speciali

Sicurezza degli equipaggi e degli ufficiali di gara

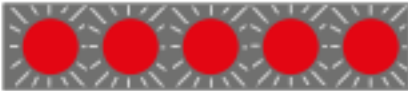






Vettura apripista

- Orari
- Finalità

Sicurezza del pubblico

- Manifesti
- Vetture d'informazione
- Comunicazioni attraverso la stampa, radio e televisioni.

**Tipologia di semaforo in uno per la partenza delle autovetture in P.S.
e allo shakedown**

Count down	Comportamento del semaforo - Behaviour of the semaphore Note - remarks	
-10 sec		Breve accensione di tutti i moduli. All modules light for a short while.
-5 sec		
-4 sec		
-3 sec		
-2 sec		
-1 sec		
GO! VIA! LOSI		Spegnimento simultaneo di tutti i moduli. All modules go off simultaneously.

Rimangono inalterate le penalità di partenza anticipate
Penalties due to a jump start remain unchanged.