

regolamento

COMUNE DI PICO
Amministrazione Provinciale di Frosinone
Ente Prov.le per il Turismo di Frosinone
Pico Gorse
Automobile Club di Frosinone
Comune di Frosinone

Patrocinio:
Assess. Sport Amm.ne Prov.le Frosinone
Assess. Sport Regione Lazio

9^o **RALLY DI PICO**

RALLY INTERNAZIONALE

Domenica 6 Settembre 1987



GARI RADIO

Fm **STEREO**

PROFESSIONISTI IN MASS-MEDIA

CITTA' DI PICO

(Regio Decreto Borbonico 1.8.1802)

Pico, in provincia di Frosinone, tra i monti Ausoni, è situato su una collina (mt. 200 s.l.m.) che affaccia sulla pianura del Liri.

E' un piccolo comune di circa 3.500 abitanti e le sue origini sono antichissime. *Prese la denominazione da « Pico », dio romano dei boschi, che veniva venerato nel Lazio, come si legge nei « Trionfi d'Amore » del Petrarca c. II v. 175. Ma anche Virgilio (Eneide VII, v. 190) Ovidio (Met. XIV, 320) e lo stesso Montale (Occasioni 1939) forse rievocando una sua visita al poeta Tommaso Landolfi, ci tramandano oltre le origini, anche i modi di vita e la posizione geografica.*

Sorse, quasi certamente, come punto di ritrovo di pastori, che nella zona avevano numerosi greggi, favoriti dalla ferace terra, dal clima mite dovuto alla vicinanza del mare e dagli abbondanti boschi di cui erano ricoperte le ondulate terre.

Successivamente dagli sparsi « pagliai », tipiche abitazioni di pastori della zona, venne a svilupparsi, sulle verdeggianti colline, che costituisce la parte antica del paese, un nucleo di case, certamente favorito dall'ottima posizione geografica, tra le strade consolari Casilina ed Appia, dove transitavano le legioni romane e gli illustri cittadini della vicina Fregelle, che si recavano al mare per i loro commerci oppure per la villeggiatura, come *Cicerone* che dalla nativa Arpino andava alla sua villa di Formia.

Nel periodo dell'alto medioevo Pico, che era diventato una roccaforte con il suo castello, fu possedimento di diverse casate, da Giovanni Scinto, primo signore, ai *conti Farnese* dai quali prese l'appellativo di « *Farnese* »; grande importanza ha avuto dopo la creazione degli Stati ad opera del congresso di Vienna; infatti, benché appartenente allo stato Borbonico, era a confine con quello Pontificio e venne toccato dalla attuale strada Civita Farnese, ora anche Strada Statale n. 82 della valle del Liri, di notevole importanza militare, poiché univa Gaeta con Avezzano e fu una delle poche che attraversavano gli Appennini.

A riconoscimento delle antiche origini, Pico fu onorato del titolo di *Regia città* con decreto del sovrano dell'1.8.1802 e con decreto del 16.9.1962 il Presidente della Repubblica concesse uno stemma ufficiale a « Pico Farnese », risultante in uno scudo contenente un castello (esistono solo alcuni ruderi) con tre torri, di cui la centrale è sormontata da una *Pica (ghiandaia)*. Non vi è dubbio che il suo antico nome fosse *Picus* che nel medioevo divenne *Pika*, ma ancora oggi, nel dialetto, esiste l'espressione « *gliu Pica* ».

*Nei due versanti o brulli e spogli sono i
miei monti, o selvosi.*

*Come allora,
vago su questo scrimolo, solingo:
dalla nuda poesia, dalla ricciuta prosa,
egualmente allettato
ed egualmente da ambedue respinto.*

Tommaso Landolfi

AD MAIORA!!!

Ore 0,01 del 6 settembre 1987: partenza della 9^a Edizione del Rally di Pico, di una manifestazione sportiva che, ormai, si è imposta all'attenzione di un pubblico sempre più numeroso, sempre più entusiasta, o che a quella dei più quotati piloti italiani e stranieri che vi partecipano con quell'impegno tecnico ed agonistico che caratterizzano il motorsport sportivo.

Diciamo questo con una punta di giustificato orgoglio perché l'iniziativa, che è stata e continua ad essere nostra, riesce sempre a trovare momenti felici di aggregazione a livello di partecipazione di Enti pubblici, attraverso la collaborazione finanziaria e promozionale sportiva degli Assessorati allo Sport (Amministrazioni provinciali e comunali).

Il che significa, anche, che l'iniziativa, col passar degli anni, assume sempre più una dimensione che, al di là del gretto campanilismo tende a corrispondere alle attese comprensibili, legittime di un pubblico sportivo maturo ed obiettivo. Con indicibile, meritata soddisfazione degli ottimi organizzatori.

ANTONINO CONTI
Sindaco di Pico

AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE DI FROSINONE
ASSESSORATO ALLO SPORT E TURISMO

Si rinnova l'appuntamento con il Rally di Pico giunto quest'anno alla 9^a edizione con un percorso inedito che interessa totalmente la provincia di Frosinone. Nato sulla base di una ferrea volontà, si è sviluppato attraverso le varie manifestazioni, fino a raggiungere una perfezione che lo vede oramai classificato « Internazionale » - Coppa Italia - coeff. 3.

Risultato perseguito e raggiunto con costante lavoro, vivo entusiasmo e coraggio dei membri del Comitato Organizzatore, in primo luogo del suo Presidente, i quali affrontano notevoli difficoltà e sacrifici pur di realizzare una gara fortemente spettacolare e di importanza nazionale.

Anche quest'anno, come per gli anni passati, e, ci si augura, per gli anni futuri, l'Assessorato allo Sport dell'Amministrazione Provinciale di Frosinone si è impegnato al sostegno economico di questa iniziativa che non deve assolutamente cessare ma che deve crescere al fine di valorizzare sempre di più la Ciociaria, le sue bellezze e le sue attrattive e consentire agli sportivi locali e agli appassionati di gare automobilistiche di godere di uno spettacolo particolarmente entusiasmante.

ADALBERTO CARE'

Assessore Provinciale allo sport

VALENTINO D'AMATA

Presidente Amm.ne Provinciale

REGIONE LAZIO
ASSESSORATO SPORT E TURISMO

Saluto con simpatia ed interesse la programmata nona edizione del Rally di Pico - Frosinone.

Sottolineo l'importanza e la classificazione assegnata alla suddetta manifestazione e mi congratulo con il Comune di Pico quale ente organizzatore.

Altresì, intendo rivolgere una nota di sostegno e di augurio affinché tale iniziativa trovi, per il futuro, una sempre maggiore realizzazione qualitativa.

PAOLO ARBARELLO
Assessore Regionale

PRESIDENTE E.P.T. FROSINONE

Rivolgo un sincero saluto di benvenuto ai partecipanti al 9° Rally di Pico, augurando loro un felice soggiorno nella nostra ospitale Ciociaria.

Non posso, inoltre, fare a meno di rendere pubblicamente merito agli organizzatori dell'iniziativa, che si annovera sicuramente tra quelle più importanti e significative per la crescita e lo sviluppo del nostro turismo.

ALFREDO PALLONE
Presidente E.P.T. Frosinone

Con l'occasione mi sia consentito esprimere il più sincero apprezzamento per questa nona edizione del Rally di Pico, nei riguardi degli organizzatori, degli Enti Patrocinanti e di tutti gli sponsor picani e non che contribuiscono alla riproposizione di questa manifestazione sportiva di carattere internazionale portando il nostro paese, Pico, sulle pagine bianche di tutti i quotidiani nazionali.

Con loro, saluto e ringrazio, in particolare, tutti i corridori che, con sempre maggiore coraggio e bravura, entusiasmano i cittadini ciociari.

VITTORIO CONTI
Consigliere Roma 8^a

CITTA' DI FROSINONE

L'entusiasmo e la partecipazione dimostrati nei confronti di questo Rally ne confermano coi fatti l'importanza e la giusta collocazione tra le maggiori gare automobilistiche di questo tipo.

L'essere giunti alla nona edizione testimonia della grande passione sportiva degli organizzatori cui va pertanto l'incondizionato plauso e la gratitudine di tutti noi e nello stesso tempo della loro sensibilità verso un territorio, che nello attraversamento di gole, pianure e montagne offre agli equipaggi non solo l'occasione di dimostrare ancora la loro perizia nella particolare disciplina agonistica, ma insieme anche il godimento di un panorama tra i più vari e certamente tra i più belli del nostro Paese. Sotto questo profilo la manifestazione sportiva diventa un efficace strumento di propaganda turistica e concorre a diffondere la conoscenza della nostra bella Ciociaria. E poiché Frosinone è indiscutibilmente il Capoluogo della Ciociaria va apprezzata la decisione di far partire il Rally dalla nostra Città, che se ne sente particolarmente fiera. Voglio in questo segno intendere ed auspicare un vero e proprio salto di qualità della manifestazione che, iniziata in sordina, è venuta negli anni crescendo, registrando un innegabile successo: auguriamo dunque che la gara diventi il vero e proprio « Rally della Ciociaria », con percorsi che coinvolgano tutta la sua Regione geografica e ne divulgino sempre più le attrattive con il crescere della manifestazione a livelli internazionali.

L'Assessore allo Sport e Turismo
Geom. GENNARINO SCACCIA

Il Sindaco
Dott.ssa MIRANDA PANICCIA CERTO

COMITATO D'ONORE

Sig. Pompei Pietro Paolo	Pilota Alitalia
Dott. Calogero Cosenza	Prefetto Frosinone
Dott. Arbarello Paolo	Ass.re Reg.le Sport e Turismo
Dott. D'Amata Valentino	Presidente Amm.ne Prov.le Frosinone
Dott. Carè Adalberto	Ass.re Prov. Sport e Turismo Frosinone
Prof. Conti Antonino	{ Presidente XVI° Com. Montana Lenola Sindaco di Pico
Prof. Certo Miranda	Sindaco di Frosinone
Dott. Marcoccia Giuseppe	Sindaco di Veroli
Dott. Gazzellone Tommasino	Sindaco di Arpino
Dott. Ermenegildo	Sindaco di Castelliri
Dott. Rossini Luciano	Sindaco di Roccasecca
Dott. Coccarelli Manfredi	Sindaco di Pontecorvo
Dott. D'Ovidio Angelo	Sindaco di Pastena
Dott. Merfi Domenico	Sindaco di Castro dei Volsci
Dott. Piccirilli Agostino	Sindaco di Falvaterra
Dott. Ignagni Antonio	Sindaco di Ceprano
Dott. Vesselli Alfredo	Sindaco di Boville Ernica
Dott. Carbone Vincenzo	Sindaco di S. Giovanni Incarico
Dott. Pallaie Alfredo	Presidente E.P.T. Frosinone
Dott. Fanelli Roberto	Sindaco di Casalvieri
Dott. Cristofori Angelo	Presidente A.C. Frosinone

Cap. I Programma

Cap. II Organizzazione

Art. 1 Ente organizzatore, denominazione della gara, data e ufficiali di gara.

Cap. III Norme Generali

Art. 2 Validità.

Art. 3 Caratteristiche della manifestazione.

Art. 4 Vetture ammesse.

Art. 5 Concorrenti ammessi.

Art. 6 Iscrizioni.

Art. 7 Tassa d'iscrizione. Assicurazione.

Art. 8 Modifiche del regolamento.

Art. 9 Applicazione e interpretazione del Regolamento.

Cap. IV Obblighi Generali

Art. 10 Equipaggio.

Art. 11 Ordine di partenza. Targhe e numeri.

Art. 12 Tabella di marcia.

Art. 13 Norme di circolazione. Assistenze.

Art. 14 Pubblicità.

Cap. V Svolgimento della Manifestazione

Art. 15 Parco partenza. Partenza.

Art. 16 Disposizioni generali per i controlli.

Art. 17 Controlli a timbro. Controlli orari. Tempo massimo.

Art. 18 Controlli di riordino.

Art. 19 Prove Speciali.

Art. 20 Parco chiuso.

Cap. VI Verifiche penalità

Art. 21 Verifiche.

Art. 22 Verifiche finali.

Art. 23 Riassunto delle penalità.

Cap. VII Reclami appelli e classifiche

Art. 24 Appelli. Reclami.

Art. 25 Classifiche.

Cap. VIII Premi

Art. 26 Premi e Coppe

Art. 27 Premiazione.

R A L L I E S I N T E R N A Z I O N A L I

Regolamento Particolare - tipo 1987

Note

- a) Il permesso di organizzazione dovrà essere richiesto mediante l'invio, in triplice copia della bozza del regolamento particolare di gara compilato utilizzando il presente modello.

Se tale permesso non verrà richiesto e se, comunque, non verrà data conferma dell'avvenuta richiesta con un anticipo di almeno 90 giorni (Rallies titolati FISA) o di almeno 30 giorni (Rallies titolati CSAI) o di almeno 20 giorni (Rallies non titolati) rispetto alla data di svolgimento, il Rally sarà annullato.

Non si procederà al rilascio del permesso di organizzazione se il Regolamento Particolare sarà sprovvisto della tabella delle distanze e dei tempi (compresa dell'indicazione della lunghezza delle P.S.) dell'elenco completo degli Ufficiali di Gara (art.3), delle firme del Direttore di Gara, del legale rappresentante dell'Organizzatore, del Delegato Regionale CSAI, del visto e della firma dell'A.C. competente per territorio.

- b) Gli Organizzatori dei Rallies Internazionali non titolati CSAI sono tenuti a redigere il loro R.P. utilizzando il presente Regolamento particolare-tipo.

RALLY DI PICO
DATA 5/6 SETTEMBRE 1987

CAP. I - PROGRAMMA

Apertura iscrizioni	giorno	<u>05/8</u>	ore	<u>09.00</u>
Distribuzione Radar ai concorrenti	giorno	<u>20/8</u>		
Chiusura iscrizioni	giorno	<u>29/8</u>	ore	<u>24.00</u>
Pubblicazione elenco iscritti e numeri gara	giorno	<u>01/9</u>	ore	<u>18.00</u>
Verifiche sportive	giorno	<u>05/9</u>	ore	<u>8.00-16.00</u>
Verifiche tecniche	giorno	<u>05/9</u>	ore	<u>8.30-16.30</u>
ingresso parco partenza	giorno	<u>05/9</u>	ore	<u>20.00</u>
Partenza 1 ^a Vettura	giorno	<u>06/9</u>	ore	<u>00.01</u>
Arrivo 1 ^a Vettura	giorno	<u>06/9</u>	ore	<u>10.45</u>
Pubblicazione classifica finale	giorno	<u>06/9</u>	ore	<u>13.30</u>
Premiazione	giorno	<u>06/9</u>	ore	<u>16.30</u>

Albo Ufficiale di Gara

L'albo ufficiale di gara sar  esposto a PICO (direzione gara)

RACCOMANDAZIONE

Si raccomanda a tutti i concorrenti che per qualsiasi motivo si siano ritirati dalla manifestazione di avvertire la Direzione di Gara telefonando al numero

0775 / 544024.

Art. 1

1. Definizione: Ia/II COMUNE DI PICO, in co-
 razione con ASS. SPORTIVA "PICO CORSE", indice ed organizza
 lye internazionale denominato 9° RALLYE DI PICO
 che si disputerà dal 5/ al 6/9/87.

La manifestazione si svolgerà in conformità al Codice Sportivo Internaz
 e suoi allegati della Federazione Internazionale Automobilistica (FIA),
 golamento dei Campionati della Federazione Internazionale dello Sport
 bilistico (FISA), al Regolamento Sportivo Nazionale (e sue N.S.) ed al
 sente Regolamento particolare.

2. Comitato Organizzatore: il Comitato Organizzatore è formato dalle segue
 persone GROSSI GINO (Presidente)
CAPARRELLI ALDO - GROSSI LUIGI
 ed ha sede PICO (FR) P.zza Ferrucci 19

Art. 1

1. Definizione: Ia/II _____ indice ed
 mitato Organizzatore _____
 organizza con la collaborazione di _____
 un Rallye internazionale denominato _____
 che si disputerà dal _____ al _____.

La manifestazione si svolgerà in conformità al Codice Sportivo Internaz
 e suoi allegati della Federazione Internazionale Automobilistica (FIA),
 Regolamento dei Campionati della Federazione Internazionale dello Sport
 tomobilistico (FISA), al Regolamento Sportivo Nazionale (e sue N.S.) ed
 presente Regolamento Particolare.

2. Comitato Organizzatore: Il Comitato Organizzatore è composto dalle seg
 persone _____

 ed ha sede _____

NOTA

La licenza di Organizzatore è rilasciata soltanto agli Enti ed alle Assoc
 con personalità giuridica (Enti Pubblici, SpA, Srl, ecc.)

Per le Associazioni non aventi personalità giuridica la licenza di Organiz
 è invece rilasciata ad un apposito Comitato Organizzatore che tali Associe
 devono costituire con atto notarile.

Gli Organizzatori con personalità giuridica dovranno compilare la parte su
 re di questa pagina, gli organizzatori senza personalità giuridica la part
 feriore.

3. Ufficiali di Gara

	<u>Nome</u>	<u>Provincia</u>	<u>n. Licenza</u>
Direttore di gara	<u>ALBANI P LUIGI</u>		
Direttore di gara aggiunto			
Commissari Sportivi	<u>NAURIA GIOVANNI (Del. CSAI)</u>		
	" "		
	<u>Partini Augusto</u>	<u>LT</u>	<u>87449</u>
	<u>Caparelli Renato</u>	<u>FR</u>	
Commissari Tecnici	<u>TITARELLI DARIO (Del. CSAI)</u>		
	<u>Caparelli Mario</u>	<u>FR</u>	<u>88496</u>
	<u>Carnevale Franco</u>	<u>FR</u>	
Verificatori Tecnici	<u>Conti Adriano</u>	<u>FR</u>	
	<u>Petrucchi Mario</u>	<u>FR</u>	<u>88528</u>
	<u>Sansone Ignazio</u>	<u>FR</u>	
Segret. di manifestazione	<u>Grossi Emanuela</u>	<u>FR</u>	<u>88500</u>
Commissari di Percorso dell'A.C. di	<u>FROSINONE</u>		

Ispettore CSAI

Vinicio Prodanu

Responsabile relazioni con i concorrenti

Carnevale Michele

Responsabile relazioni con la stampa

Masini Maurizio

Cronometristi: della Segreteria provinciale di

FROSINONE

(capo servizio: Sig.

Bianucci Giulio

Compilatore delle classifiche

Responsabile servizio medico

Dot. De Cesare

I Commissari di Percorso ed i capi posto saranno riconoscibili da

Casacca di Servizio - CAPI PROVA con Berretto Rosso

NOTA

E' obbligatorio pubblicare sul Regolamento particolare la foto del responsabile delle relazioni con i concorrenti.

E' consentita l'adozione di carenature di protezione nella parte inferiore delle vetture, tali carenature tuttavia non devono costituire un sostanziale irrobustimento del telaio e delle strutture portanti.

L'uso delle gomme chiodate è disciplinato dalle vigenti disposizioni ministeriali italiane.

Art. 5 - Concorrenti ammessi

Possono partecipare tutte le persone fisiche o giuridiche, titolari di una licenza internazionale di Concorrente F.I.A., valida per l'anno 1987

Non sono ammessi i piloti prioritari FISA e CSAI del 1° e 2° elenco internazionale con le seguenti eccezioni: i piloti prioritari FISA e quelli CSAI del 1° e 2° elenco internazionale sono ammessi, a condizione che risiedano nella provincia in cui si svolge la gara, con vetture di Gr. A e N e senza togliere né prendere punti. I piloti prioritari del 2° elenco internazionale CSAI sono ammessi, indipendentemente dalla residenza, con vettura di Gr. B.

Nel caso che il concorrente sia una persona giuridica, oppure non sia a bordo della vettura, tutti gli obblighi e le responsabilità incombono in solido con il conduttore dichiarato sulla domanda d'iscrizione.

Tutte le manovre sleali, scorrette o fraudolente effettuate dai concorrenti o dai conduttori verranno giudicate dal Collegio dei Commissari Sportivi i quali potranno comminare sanzioni fino all'esclusione.

Art. 6 - Iscrizioni

Coloro che desiderano partecipare alla manifestazione dovranno far pervenire

la domanda di iscrizione debitamente compilata entro le ore 21,00 del giorno 29/8/87.

I dati relativi al secondo conduttore potranno essere compilati fino al momento delle verifiche sportive.

Tuttavia, il cambiamento di un membro dell'equipaggio o l'iscrizione di un nuovo membro dovrà essere approvata dal Comitato Organizzatore.

Il cambiamento di entrambi i membri dell'equipaggio non può essere autorizzato senza la previa approvazione FISA.

Per i concorrenti e conduttori stranieri la domanda di iscrizione dovrà essere obbligatoriamente vistata dall'Autorità Sportiva Nazionale.

Salvo i casi previsti dal presente Regolamento, nessuna modifica potrà essere apportata alla domanda d'iscrizione. E' permesso al concorrente di sostituire la vettura iscritta fino alle verifiche antegara, con un'altra dello stesso gruppo e classe.

Se nel corso delle verifiche tecniche ante-gara una vettura non corrispondesse al gruppo o alla classe per la quale è stata iscritta, la vettura, su segnalazione dei Commissari Tecnici e su decisione dei Commissari Sportivi, potrà essere inserita nel gruppo e classe di reale appartenenza.

Con la sottoscrizione della domanda d'iscrizione il concorrente e i conduttori si impegnano a riconoscere quale unica giurisdizione sportiva quella specificata dal Codice Sportivo Internazionale ed a sottostare alle disposizioni del presente regolamento.

Il Comitato Organizzatore si riserva il diritto di rifiutare l'iscrizione di un concorrente e di un conduttore senza doverne motivare il rifiuto (art.74 CSI). Il Comitato Organizzatore dovrà tuttavia, conformemente alle disposizioni dell'art. III-10 delle Condizioni di Organizzazione Comuni, inviare all'A.S.N. del concorrente o conduttore interessato un dossier circostanziato sulle ragioni del rifiuto qualora si tratti di un pilota classificatosi negli ultimi 2 anni nel Campionato del Mondo o d'Europa.

7. Le iscrizioni saranno aperte il giorno 06/08/87 alle ore 09.00.

8. L'Organizzatore accetterà un massimo di 160 iscrizioni.

Art. 7 - Tassa d'iscrizione - Assicurazione

1. La domanda di iscrizione dovrà essere accompagnata dalla tassa di iscrizione. La tassa d'iscrizione, comprendente la polizza d'assicurazione di responsabilità Civile del Concorrente, è la seguente:

a) £. 200.000 per i concorrenti persone fisiche che accettino la pubblicità dell'Organizzatore;

£. 400.000 per i concorrenti persone fisiche che non accettino la pubblicità dell'Organizzatore (esclusa quella sui numeri di gara e sulle targhe della manifestazione che è obbligatoria);

b) £. 250.000 per i concorrenti persone giuridiche che accettino la pubblicità dell'Organizzatore;

£. 500.000 per i concorrenti persone giuridiche che non accettino la pubblicità dell'Organizzatore (esclusa quella sui numeri di gara e sulle targhe della manifestazione che è obbligatoria).

La tassa di iscrizione dovrà essere accompagnata dal premio relativo alla polizza R.C.T. - Danni tra conduttori pari a :

£. 15.000 (1)

2. La domanda d'iscrizione non sarà accettata se non accompagnata dalla tassa di iscrizione o da una ricevuta rilasciata dall'A.S.N. del concorrente.

3. La tassa d'iscrizione comprende il premio d'assicurazione per la responsabilità civile del concorrente contro terzi. L'assicurazione avrà effetto a partire dal momento della partenza e cesserà alla fine della gara o al momento del ritiro o dell'esclusione.

L'ora del ritiro sarà considerata quella della chiusura del Controllo Orario seguente.

4. In caso di incidente, il concorrente o un suo rappresentante, dovrà farne denuncia al più tardi entro le 24 ore.

5. La polizza d'assicurazione non solleva i concorrenti dalla responsabilità verso eventuali passeggeri a bordo della propria vettura.

6. Il Comitato Organizzatore declina ogni responsabilità in conseguenza all'infrazione di leggi e regolamenti 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 e danni agli occupanti delle vetture iscritte; le conseguenze (materiali, penali e sportive) dovranno essere sopportate dagli stessi concorrenti.

7. Le vetture di servizio anche se munite di targa "Assistenza" non verranno considerate in nessun caso come partecipanti al Rally o come vetture ufficiali dell'Organizzazione e pertanto non sono coperte da assicurazione. Esse sono sotto la sola responsabilità dei loro proprietari.

8. La tassa d'iscrizione verrà rimborsata :

a) ai concorrenti la cui iscrizione non sia stata accettata;

b) nel caso in cui il Rally non abbia luogo.

Gli Organizzatori rimborseranno il della tassa ai concorrenti che, per ragioni di forza maggiore (debitamente verificata dalla loro ASN) non potranno presentarsi alle verifiche antegara, previa restituzione di eventuali credenziali a bonifico di servizi (*)

NOTA (*)

Quanto contenuto in questo ultimo paragrafo è facoltativo. Se il rimborso è previsto dovrà essere specificata la percentuale.

Nota

(1) a) Rallyes in unica tappa: £. 15.000

b) Rallyes in più tappe: £. 30.000

ART. 8 - Modifiche del regolamento

Le disposizioni del presente regolamento non potranno essere modificate che nell'ambito di quanto prescritto dall'art.66 del C.S.I.

Tutte le eventuali modifiche saranno portate a conoscenza dei concorrenti con circolari informative datate e numerate che faranno parte integrante del presente regolamento. Le circolari informative saranno affisse presso la segreteria e all'Albo Ufficiale.

In quanto possibile ne verrà data comunicazione, nel più breve tempo possibile, ai partecipanti i quali dovranno firmare per ricevuta salvo i casi di impossibilità materiale nel corso della gara.

ART. 9 - Applicazione e interpretazione del Regolamento

1. Il Direttore di Gara è incaricato di applicare il presente regolamento e le sue disposizioni durante l'effettuazione della gara.

2. Tutti i reclami devono essere trasmessi per la istruzione e decisione al collegio dei Commissari Sportivi (art.171 e seg. del C.S.I.).

3. Tutti i casi non previsti dal presente Regolamento verranno esaminati dal Collegio dei Commissari Sportivi che è l'unico ad avere potere decisionale in merito (art.141 del C.S.I.).

4. Nei casi controversi sull'interpretazione del presente Regolamento, farà fede quello pubblicato in lingua Francese (*)

5. Per l'esatta interpretazione del presente regolamento sarà usata la seguente terminologia:

- a) la parola "concorrente" viene usata sia per le persone fisiche che per quelle giuridiche;
- b) per "equipaggio" si intende il 1° e 2° conduttore;
- c) il 1° conduttore assume la responsabilità del concorrente quando questi non è a bordo della vettura.

CAP. IV - OBBLIGHI GENERALI

ART.10 - Equipaggio

1. La partenza sarà autorizzata solo ad un equipaggio composto da 2 persone. I due membri dell'equipaggio saranno designati come 1° conduttore e 2° conduttore. Entrambi i membri dell'equipaggio potranno condurre la vettura nel corso della gara e dovranno obbligatoriamente essere in possesso della Licenza Internazionale di conduttore FIA e della patente di guida valide per l'anno in corso.

2. Durante tutta la durata della gara, l'equipaggio dovrà trovarsi al completo a bordo della vettura, 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.

3. Le persone costituenti l'equipaggio verranno registrate su una scheda separata dalla tabella di marcia sulla quale saranno apposte le loro foto recenti (cm. 4x4), la loro firma nonché tutti i dati relativi alla vettura. Questo documento che è considerato come una Carta d'Identità della vettura e dell'equipaggio dovrà trovarsi a bordo durante tutta la durata della gara ed essere presentato a tutte le richieste dei Commissari di gara.

La sua assenza comporterà l'esclusione dalla gara.

NOTA

(*) Specificare se francese o inglese.



ART. 11 - Ordine di partenza - Targhe e numeri

1. La partenza per la 1^a tappa sarà data secondo i numeri assegnati partendo dal numero più piccolo.

L'assegnazione dei numeri di gara verrà fatta secondo il seguente ordine:

B4 — 1° elenco nazionale CSAI. Prioritari FISA e CSAI.

B3 — 2° elenco nazionale prioritari di zona: A6, A5, B2, N6, A4, N5, B1, A3, N4, A2, N3, A1, N2, N1.

2. Tutti i ritardi alla partenza di una tappa o di riordino saranno penalizzati in ragione di 1 minuto per minuto di ritardo.

In caso di ritardo superiore a 10 minuti all'equipaggio sarà rifiutata la partenza.

3. Il Comitato Organizzatore fornirà ad ogni equipaggio 2 targhe regolamentari del Rally e due placche contenenti i numeri di gara e la pubblicità.

Le placche contenenti i numeri di gara e le targhe verranno consegnate a tutti gli iscritti, presso Scuola media G. Grossi - Pico a partire da 105/09 - ore 8.00. I concorrenti dovranno presentarsi alle verifiche tecniche con i numeri, le targhe e la pubblicità già applicate. Non verranno verificate le vetture che non avranno ottemperato a quanto sopra.

4. Le targhe del Rally dovranno essere applicate in modo visibile davanti e dietro la vettura per tutta la durata del Rally. Esse non dovranno, in alcun caso, anche parzialmente, coprire le targhe di immatricolazione. Questa infrazione comporterà l'ammenda di £. 50.000 per ogni targa coperta (Art.23).

5. I numeri di gara forniti dagli Organizzatori, nella misura massima di cm.60x60 e recanti la pubblicità dovranno essere applicati integralmente sulle portiere anteriori ai due lati della vettura.

6. L'assenza di una targa o di un numero di gara, in ogni momento del Rally, comporterà l'ammenda di £. 50.000, mentre la mancanza di ambedue le targhe o di ambedue le placche contenenti i numeri di gara comporterà l'esclusione.

7. Il nome del primo conduttore, del co-pilota e la bandiera nazionale, dovranno essere applicati su ciascuna delle portiere anteriori; la loro mancanza comporta l'ammenda di £. 50.000.

ART. 12 - Tabella di marcia

1. Alla partenza ciascun equipaggio riceverà una tabella di marcia sulla quale figureranno i tempi imposti per ogni settore. La tabella di marcia dovrà essere resa alla fine di ogni sezione o tappa.

L'equipaggio è il solo responsabile della tabella di marcia.

2. La tabella di marcia dovrà trovarsi a bordo della vettura durante tutta la gara ed essere presentata personalmente da un membro dell'equipaggio a tutta la gara.

essere vistata.

3. Tutte le alterazioni o modificazioni riscontrate sulla tabella di marcia comporteranno l'esclusione dalla garaa meno che non siano vistate dal Commissario responsabile del posto di controllo.

4. L'assenza del visto di un qualsiasi controllo o la mancata consegna della tabella di marcia a qualsiasi controllo (orario o a timbro), ai riordini ed all'arrivo comporterà l'esclusione dalla gara.

5. I fogli relativi alle prove speciali fanno parte della tabella di marcia e sono soggetti alle penalità di cui sopra.

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

7. E' dovere dell'equipaggio di presentare la propria tabella di marcia al Cronometrista quando lo riterrà opportuno e di verificare che la registrazione dei tempi sia fatta correttamente. Solo il Cronometrista sarà autorizzato a registrare l'ora sulla tabella di marcia, manualmente o per mezzo di apparecchio stampante.

ART. 13 - Norme di circolazione - Assistenze

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

- a) 1^a infrazione: ammenda di £. 50.000
- b) 2^a infrazione: penalizzazione di 5'
- c) 3^a infrazione: esclusione dalla gara

In caso di infrazione alle norme della circolazione, gli agenti o funzionari, constatata l'infrazione, dovranno contestarla ai conduttori con i mezzi abituali a disposizione.

Nel caso che gli agenti decidano di non fermare la vettura per la contestazione, essi potranno chiedere all'organizzatore di applicare le penalizzazioni previste dal regolamento particolare. Alle autorità amministrative che hanno constatato l'infrazione si assicura l'applicazione delle penalità previste purchè:

- aa) la notifica dell'infrazione pervenga all'organizzazione in forma ufficiale, entro il termine previsto per le classifiche finali;
- bb) il verbale sia sufficientemente dettagliato e il riconoscimento del concorrente indiscutibilmente stabilito; il luogo e l'ora siano precisati;
- cc) il fatto non sia suscettibile di interpretazioni diverse.

Ricognizioni: i conduttori possono effettuare ricognizioni del percorso soltanto con vetture conformi al Codice della Strada. E' vietato applicare targhe e numeri di gara inerenti la competizione. L'Organizzatore provvederà ad eseguire tutti i controlli che riterrà opportuni ai fini del rispetto della presente disposizione. Qualora da parte delle Autorità di Polizia si avessero delle segnalazioni per gravi infrazioni commesse da qualche concorrente, lo stesso potrà non essere ammesso alla partenza del Rally, fatte salve le ulteriori sanzioni che gli venissero inflitte dai Commissari Sportivi. La tassa d'iscrizione verrà incamerata dal Comitato Organizzatore.

L'Organizzatore potrà provvedere a disciplinare le prove sul percorso, stabilendo orari e modalità che verranno segnalati ai conduttori a mezzo di comunicazione inserita nel Radar ufficiale della manifestazione.

2. Le assistenze e riparazioni durante tutta la durata della gara sono libere



ART. 15 - Parco partenza - Partenza

Il Comitato Organizzatore predispone un Parco partenze in località Piazza Kambo - FROSINONE

Il Parco partenze verrà aperto alle ore (*) 20.00 del giorno 05/09/87 i concorrenti potranno portare la propria autovettura in anticipo sull'ora stabilita senza incorrere in penalità, mentre il ritardo verrà penalizzato con ammenda in ragione di L. 1.000 per ogni minuto o frazione con un minimo di lire 5.000 ed un massimo di lire 100.000. Le vetture potranno essere portate al parco partenze da persona di fiducia del concorrente.

Al parco partenza vige il regime di parco chiuso.

La partenza delle vetture sarà data di minuto in minuto a Frosinone - Stazione F.S.

L'intervallo di 1' potrà essere aumentato se possibile ma dovrà essere uguale per tutte le vetture.

L'ora esatta di partenza figurerà sulla tabella di marcia.

Tutti i ritardi nel presentarsi alla partenza della gara, di una tappa o di una sezione saranno penalizzati in ragione di 1' per minuto di ritardo.

Oltre i 10' di ritardo, all'equipaggio non sarà consentita la partenza.

Per gli equipaggi che si presenteranno in ritardo, sempre nel limite massimo di 10', verrà segnata l'ora esatta di partenza sulla tabella di marcia. Al primo controllo orario precedente un prova speciale, l'equipaggio in ritardo sarà inserito nell'ordine di partenza per la prova speciale al posto che i Commissari giudicheranno più opportuno. L'intervallo minimo di un minuto tra i concorrenti dovrà essere rispettato.

I conduttori sono obbligatoriamente tenuti, sotto pena d'esclusione, a far controllare il loro passaggio da tutti i punti elencati sulla tabella di marcia nel loro ordine.

I tempi teorici per percorrere la distanza tra due controlli orari figureranno sulla tabella di marcia.

Le ore ed i minuti saranno sempre indicati da 00.01 a 24.00 e verranno solo considerati i minuti interi.

Per tutta la durata della gara, l'ora ufficiale sarà quella indicata all'Art. 3).

Ogni concorrente riceverà un radar con l'itinerario da seguire obbligatoriamente, pena l'esclusione.

ART. 16 - Disposizioni generali per i controlli

1. I controlli Orari e a timbro, partenza e arrivo di prova speciale, i controlli di riordino e di neutralizzazione, saranno indicati con cartelli standard approvati dalla F.I.S.A.

2. L'inizio della zona di controllo sarà segnalato con un cartello di preavviso di colore giallo. Alla distanza di circa 25 mt. il posto di controllo sarà segnalato da un cartello identico di colore rosso.

3. Alla fine della zona di controllo, circa 50 mt. più avanti, sarà segnalata con un cartello finale di colore beige con tre strisce nere trasversali.

4. Tutte le zone di controllo (cioè le zone comprese tra il primo cartello di

NOTA

(*) Gli orari di convocazione non potranno eccedere le 4 ore prima di ciascuna ora individuale di partenza.

preavviso giallo e l'ultimo finale beige con strisce nere trasversali) sono considerate in regime di parco chiuso.

4. La durata della sosta nello spazio così delimitato non potrà superare il tempo necessario alle operazioni di controllo.
5. E' vietato pena l'esclusione dalla gara:
 - a) entrare nella zona di controllo da una direzione che non sia quella del Rally;
 - b) riattraversare o rientrare nella zona di controllo una volta che la tabella di marcia sia già stata vistata a quel controllo.
6. E' permesso agli equipaggi di consultare l'ora ufficiale sul tavolo di controllo.
10. I Commissari addetti al controllo non potranno dare consigli sull'ora ideale di transito, che rimane soltanto sotto la responsabilità dei piloti.
7. I posti di controllo inizieranno a funzionare 15' prima dell'ora ideale di transito della prima vettura. Salvo decisione diversa del Direttore di Gara cesseranno di operare dopo 15' dall'ora ideale di transito dell'ultima vettura, aumentata del tempo oltre il quale sarebbero fuori tempo massimo.
8. Gli equipaggi sono tenuti, sotto pena di sanzione che può arrivare fino alla esclusione, a discrezione dei Commissari Sportivi, a seguire le istruzioni dei Commissari incaricati a tutti i posti di controllo.

ART. 17 - Controlli a timbro - Controlli orari - tempo massimo

A) Controlli a timbro

I Commissari incaricati ai controlli a timbro dovranno semplicemente timbrare la tabella di marcia presentata dai conduttori, senza rilevare l'ora di passaggio.

B) Controlli orari

Ai controlli orari i cronometristi trascrivono sulla tabella di marcia l'ora di presentazione della stessa.

Procedura di controllo

La procedura inizia nel momento in cui la vettura supera il cartello di entrata nella zona di controllo.

Tra il cartello di entrata e il posto di controllo è vietato all'equipaggio arrestare la vettura o procedere con eccessiva lentezza.

In nessun caso la tabella di marcia verrà accettata e punzonata se la vettura e l'equipaggio non si trovano nella zona di controllo e in prossimità del tavolo di controllo.

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 apparecchi stampanti, l'ora effettiva in cui detto documento è stato consegnato dal conduttore.

L'ora teorica di transito è quella ottenuta sommando il tempo concesso per percorrere il settore interessato all'ora di partenza per lo stesso. Il tempo sarà espresso in minuti primi.

L'equipaggio non incorre in alcuna penalità per l'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.

L'equipaggio non incorre in alcuna penalità per il ritardo se avrà presentato la tabella durante il minuto della propria ora teorica.

Esempio: una vettura deve transitare alle ore 18.58'; sarà considerata in ritardo se transiterà tra le ore 18.58'.00" e le ore 18.58'.59".

Tutte le differenze tra il tempo reale ed il tempo teorico saranno penalizzate nel seguente modo:

- a) per ritardo : 30" per ogni minuto o frazione di minuto
- b) per anticipo : 3' per ogni minuto o frazione di minuto.

Ora di partenza dei controlli

- a) Se il settore seguente non comincia con una prova speciale l'ora di transito al Controllo Orario costituisce ora di arrivo del settore precedente e ora di partenza per quello seguente.
- b) Quando un controllo orario è seguito da un controllo di partenza di prova speciale sarà seguita la seguente procedura:
 - 1) I due posti di controllo faranno parte di una sola zona di controllo ed i cartelli saranno disposti come segue:
 - a) cartello di preavviso giallo (inizio zona)
 - b) a circa 25 mt. dal cartello di preavviso giallo verrà posto il cartello rosso con quadrante (controllo orario)
 - c) a una distanza compresa tra 50 e 200 mt. verrà posto il cartello rosso con bandiera (partenza prova speciale)
 - d) dopo circa 50 metri verrà posto il cartello finale beige a barre trasversali.
 - 2) Al Controllo Orario di arrivo del settore, il cronometrista trascriverà sulla tabella di marcia, da una parte l'ora di transito dell'equipaggio e da un'altra parte la sua ora di partenza prevista per il settore successivo. Quest'ultima dovrà rispettare uno scarto di 3' per permettere all'equipaggio di presentarsi alla partenza. Inoltre, in caso di foratura, sarà concesso all'equipaggio interessato, un massimo di 5' supplementari. Dopo la riparazione gli verrà assegnato un nuovo orario di partenza.
 - 3) Dopo aver timbrato al Controllo Orario, l'equipaggio si porterà sulla linea di partenza della Prova Speciale. Il cronometrista trascriverà sulla tabella l'ora prevista per la partenza della prova, ora che corrisponderà all'ora di partenza prevista per il settore. Dopodichè verrà data la partenza all'equipaggio secondo la procedura regolamentare (Art.19.4).
 - 4) Qualora esistesse una divergenza tra i due orari trascritti, farà fede l'ora di partenza della prova, salvo decisione contrario del Collegio dei C.S.

Zone di Assistenza: l'ingresso e l'uscita da dette zone verranno regolati da normali controlli orari.

C) Tempo massimo

- 1. Tutti i ritardi superiori a 10' minuti sul tempo imposto tra due controlli orari o un ritardo di oltre 15' minuti alla fine di ogni sezione o tappa o un ritardo totale di più di 15' minuti comporterà l'esclusione dell'equipaggio dalla gara.
- 2. L'anticipo sull'ora teorica di transito non potrà mai ridurre il ritardo comportante l'esclusione. Le penalizzazioni per il transito in anticipo a controlli orari non saranno mai prese in considerazione per il calcolo del tempo massimo comportante l'esclusione.

Esempio: Settore A - partenza ore 12.00 - tempo imposto 1h.00 - transito ore 13.10.

Penalizzazione per il ritardo : 5'

Ritardo conteggiato per il tempo massimo : 10'

Settore B - tempo imposto 1h.30' - transito ore 14.20

Penalizzazione per l'anticipo: 60'



Settore C - tempo imposto 2h.00' - transito ore 16.30

Penalizzazione per il ritardo: 5'

Ritardo conteggiato per il tempo massimo 10'

Totali settori A-B-C:

Penalità totali (per ritardo e anticipo): 5'+60'+5' = 70'

Ritardo totale conteggiato per il tempo massimo: 20'

- Il tempo massimo potrà essere aumentato in qualsiasi momento su decisione dei Commissari Sportivi su proposta del Direttore di Gara.
I concorrenti saranno informati il più presto possibile.
- La decisione di esclusione per il superamento del tempo massimo potrà essere presa solo alla fine di una sezione o di una tappa.

ART. 18 - Controlli di riordino

1. Sul percorso verranno previste delle zone di raggruppamento. I controlli di entrata ed uscita di queste zone saranno sottoposti alle stesse norme che regolano gli altri posti di controllo (art.16 e 10)

I riordini sono previsti a: FROSINONE - Piazza Kambo

2. Questi riordini serviranno a ridurre l'intervallo più o meno lungo che potrebbe crearsi tra le vetture partecipanti, in seguito a ritardi o ritiri. Dovrà perciò essere considerata l'ora di partenza del raggruppamento e non la durata dello stesso.

Esempio: 120 vetture alla partenza del Rally.

Primo riordino di 4 ore

Ora di partenza dal riordino: 12.01

a) ora teorica d'arrivo della 1^a vettura al riordino: 8.01

ora teorica d'arrivo della 120^a vettura al riordino: 10.00

b) ora reale d'arrivo della 1^a vettura al riordino: 8.45

ora reale d'arrivo della 120^a vettura al riordino: 11.50

(60 vetture si sono ritirate fino a questo momento)

c) ora di partenza della 1^a vettura: 12.01

ora di partenza della vettura 120^a: 13.00

pertanto la fermata della 1^a vettura sarà stata di 3h15' e quella della 120^a vettura soltanto di 1h10'.

3. I conduttori, giunti a questi controlli, consegneranno al Commissario incaricato la loro tabella di marcia e riceveranno istruzioni in merito all'ora di partenza.

I conduttori dovranno condurre immediatamente la vettura in parco chiuso (art.20). L'ora di partenza sarà quella di arrivo.

Al momento della partenza da un riordino una nuova tabella sarà consegnata.

ART. 19 - Prove Speciali

1. Le prove speciali sono tratti di percorso nei quali il rispetto dei tempi stabiliti per percorrerli, costituisce fattore determinante per la classifica.

2. Durante l'effettuazione di queste prove entrambi i conduttori dovranno portare un casco omologato ed un abbigliamento ignifugo omologato; infrazioni a questa norma comporteranno l'esclusione dalla gara.

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

4. Le partenze delle prove speciali verranno date come segue: non appena la vettura, con l'equipaggio al completo, si fermerà sulla linea di partenza della prova, un cronometrista segnerà nell'apposito spazio della tabella di marcia l'ora

revista per la partenza della Prova Speciale.
Appena terminata l'operazione, il cronometrista consegnerà all'equipaggio la tabella di marcia e annuncerà a voce alta i 30" 15" 10" e gli ultimi 5 secondi ad uno ad uno.

La via verrà dato trascorsi gli ultimi 5 secondi ed il conduttore dovrà partire senza alcun ritardo.

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

La partenza di una prova speciale all'ora indicata sulla tabella di marcia non potrà essere ritardata se non per causa di forza maggiore.

Una falsa partenza, in special modo eseguita prima che il cronometrista dia il segnale di partenza, verrà penalizzata di 1'.
Questa penalizzazione non esclude comunque più gravi provvedimenti presi dai Commissari Sportivi, soprattutto in caso di recidiva.

L'arrivo delle prove speciali sarà lanciato. La fermata tra il cartello di avvertenza fine prova ed il cartello STOP è proibita sotto pena dell'esclusione dalla gara. Il rilevamento del tempo verrà effettuato sulla linea di arrivo con apparecchi scriventi e ripreso pure con cronometraggio manuale. Superata la linea di fine prova speciale il conduttore, dopo circa 100/300 metri dovrà fermarsi ad un controllo visibilizzato da un cartello rosso con scritto STOP per far annotare sulla scheda il suo tempo d'arrivo.

Qualora il cronometrista non potesse immediatamente comunicare l'ora esatta al Commissario addetto alla trascrizione, questi firmerà soltanto la scheda del conduttore e l'annotazione del tempo avverrà al riordino successivo.

8. Se per colpa dei conduttori non si potesse annotare il tempo saranno applicate le seguenti penalità:

- a) alla partenza - esclusione dalla gara
- b) all'arrivo (STOP) - penalizzazione di 5'.

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

10. Nel corso delle prove è permessa l'assistenza, ma la stessa non deve in alcun modo intralciare il corso regolare della prova.

11. Gli intervalli per le partenze delle Prove Speciali dovranno rispettare le disposizioni previste per la partenza di una tappa (ART.15.2).

12. Interruzione di 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 stessa. Tale classifica potrà essere redatta anche se un solo equipaggio avrà potuto 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.

Infine, tutti gli equipaggi responsabili o corresponsabili dell'interruzione di una prova speciale non beneficieranno in alcun caso della presente disposizione. Pertanto sarà loro assegnato il tempo effettivamente realizzato se tale tempo sarà superiore al tempo fittizio assegnato agli altri equipaggi.

13. Alla partenza di una P.S., a tutti gli equipaggi che si rifiuteranno di partire all'ora e nell'ordine stabiliti sarà inflitta una penalità di 5'.

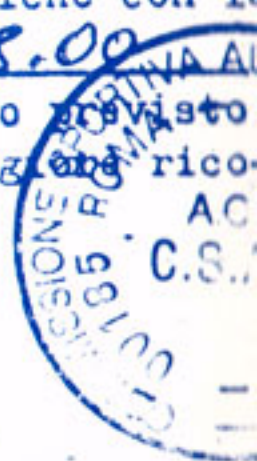
ART. 20 - Parco chiuso

1. Le vetture saranno in parco chiuso:
 - a) dall'ora di entrata nei parchi di partenza, di riordinamento e di fine tappa fino alla loro ora di partenza dagli stessi;
 - b) dall'ora in cui entreranno nella zona di controllo fino alla loro uscita dalla stessa;
 - c) dal loro arrivo alla fine dell'ultima tappa, fino allo scadere dei termini dei reclami.
2. a) Durante il regime di parco chiuso è vietato sotto pena dell'esclusione dalla gara procedere a qualsiasi riparazione o rifornimento.
 - b) Se i commissari Tecnici accerteranno che una vettura può essere pericolosa per la circolazione, essi dovranno informare immediatamente il Direttore di Gara.
 - c) I minuti impiegati per una eventuale riparazione saranno considerati come minuti di ritardo in un settore; questo al fine di impedire che un concorrente cerchi di recuperare il tempo perso per la riparazione. Dopo la riparazione il conduttore riceverà eventualmente una nuova ora di partenza.
 - d) In nessun caso il tempo impiegato per la riparazione potrà superare il tempo massimo.
3. Eccezionalmente durante il regime di parco chiuso, ma sotto il controllo di un Commissario, è permesso all'equipaggio nei parchi chiusi di partenza, di riordino o di fine tappa, di:
 - a) cambiare con i mezzi di bordo, un pneumatico bucatato o danneggiato;
 - b) procedere alla sostituzione del parabrezza, avendo per questa operazione l'autorizzazione ad un aiuto esterno.Questi interventi devono essere totalmente terminati entro l'ora di partenza, in caso contrario il tempo impiegato in più verrà penalizzato come previsto al p.2.
4. Una volta parcheggiata la vettura, l'equipaggio lascerà il parco chiuso e non potrà più accedervi.
5. L'equipaggio è autorizzato ad entrare nei parchi chiusi di partenza, di riordino, di fine tappa 10' prima della propria ora di partenza.
6. Qualora un concorrente non si presenti con il motore in moto:
 - a) all'uscita del parco partenza, di riordino, di fine tappa o ai controlli orari sarà penalizzato di 30".
Dall'uscita del parco chiuso alla linea di partenza, qualora un equipaggio si trovasse con la vettura non in moto, potrà partire a spinta, anche con aiuto esterno; ferma restando la penalità di 30". Questa penalizzazione non influirà sul tempo massimo;
 - b) alla partenza di una prova speciale comporterà l'esclusione.
7. Tutte le infrazioni al regime di parco chiuso comporteranno l'esclusione.

CAP. VI - VERIFICHE PENALITÀ

ART. 21 - Verifiche

1. Ogni equipaggio partecipante al Rally dovrà presentarsi alle verifiche con la propria vettura il giorno 05/09/87 alle ore 08.00.
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.



le sue eventuali estensioni.

In caso di mancata presentazione, i Commissari Sportivi potranno non ammettere l'equipaggio alla partenza.

2. Le verifiche pre-gara saranno d'ordine generale (controllo delle licenze, patenti, tessere ACI-per i piloti italiani-, libretto medico, certificato di idoneità fisica, marca e modello della vettura, elementi di sicurezza essenziali, conformità della vettura al Codice della Strada, ecc.). Qualora sussistano dei dubbi sulla regolarità della vettura all'allegato "J", i Commissari Tecnici metteranno al corrente il concorrente ed informeranno i Commissari Sportivi del fatto.

Si procederà a:

- a) identificazione dell'equipaggio che dovrà essere presente; ogni conduttore dovrà presentare una fotografia recente formato 4x4 cm.
 - b) identificazione della vettura che potrà essere punzonata, a discrezione degli Organizzatori.
3. Tutte le vetture dovranno essere necessariamente munite dei seguenti dispositivi:
- a) centine di sicurezza conformi all'allegato J;
 - b) cinture di sicurezza
 - c) due paraspruzzi alle ruote posteriori di larghezza superiore di cm.4 a quella dei pneumatici con bordi inferiori distanti dal terreno non più di 8 cm.;
 - d) appoggiatesta;
 - e) il montaggio di una carenatura inferiore e di una griglia di protezione è autorizzato;
 - f) per gli equipaggi italiani è obbligatorio il montaggio di un impianto di estinzione secondo le norme CSAI e la presenza a bordo di un estintore da 3 Kg;
 - g) gli equipaggi stranieri che non montano quanto previsto dal punto f) hanno l'obbligo di avere a bordo 1 o 2 estintori il cui contenuto totale non sia inferiore a quello prescritto dall'All. J
 - h) cartello di segnalazione per soccorso medico.

4. Non verranno ammesse alla manifestazione quelle vetture non conformi al Regolamento di sicurezza della FISA.

5. Durante tutta la manifestazione potranno essere disposte dai Commissari Sportivi verifiche supplementari sia dei membri dell'equipaggio che della vettura.

6. La eventuale punzonatura è sotto cura dell'equipaggio che è unico responsabile della sua integrità fino al termine della manifestazione. L'assenza delle punzonature comporterà l'esclusione.

7. Tutte le frodi accertate e in particolare ogni manomissione ai sigilli di punzonatura comporteranno l'esclusione dalla gara dell'equipaggio e di tutti gli altri concorrenti o equipaggi che abbiano aiutato o facilitato l'equipaggio nel compiere l'infrazione. Gli stessi potranno essere inoltre deferiti alle rispettive A.S.M. per ulteriori sanzioni.

ART. 22 - Verifiche finali

1. Al loro arrivo finale a FROSINONE (P.zza Kambo.) 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 tecnico-sportive ante-gara;
- se esiste la necessità di infliggere penalizzazioni previste all'art.23.

2. L'assenza di una marca di identificazione prevista dall'art.21.2b comporterà l'esclusione.

3. Ad insindacabile giudizio dei Commissari Sportivi, potrà essere fatta per le vetture classificate nei primi posti della classifica generale o di gruppo come pure per qualsiasi altra vettura a seguito di reclamo o su segnalazione del Direttore di Corsa una verifica completa e dettagliata.

Alle ore 11.30 del 06/09/1987 potrà essere esposto, presso la Direzione di Gara, l'elenco delle vetture da sottoporre a verifica d'ufficio.

Il concorrente deve presentarsi entro 30' (trenta minuti) al parco chiuso per portare la propria vettura al luogo delle verifiche. Un ritardo superiore sarà considerato un rifiuto e pertanto il concorrente verrà escluso dalla classifica.

4. In caso che lo smontaggio di una vettura derivasse da un reclamo, le spese relative a questa operazione saranno a carico del reclamante che dovrà anticiparle.

Se il reclamo sarà fondato questa somma verrà rimborsata al reclamante e sarà a carico del concorrente contro il quale è stato sporto reclamo.

ART. 2] - Riassunto delle Penalità

Art.	Oggetto	Partenza Rifiutata	Esclusione	Penalità	
				in tempo	in denaro
10.1		X			
11.3		X			
14.2		X			
15.2		X			
21.1.4		X			
10.2.3			X		
11.7			X		
12.3.4.5			X		
13.1c.3.4.			X		
15.3.5			X		
16.5			X		
170.1			X		
19.2.3.5a			X		
20.2a.6b.7			X		
21.6.7			X		
22.2			X		
11.3	-Partenza: per ogni minuto di ritardo			1'	
13.1b	-Codice Strada: 2° infrazione			5'	
17B	-per ogni minuto di ritardo ad un C.O.			30"	
	-per ogni minuto di anticipo ad un C.O.			3'	
19.4	-sosta oltre 20" dopo lo Start P.S.			2'	
19.6	-falsa partenza			1'	
19.5b	-mancata registrazione allo Stop			5'	
19.13	-Rifiuto a partire in Prova Speciale			5'	
20.2c.3	-riparazione in parco chiuso-per ogni min.			30"	
20.6a	-partenza con motore non in moto			30"	
11.5	-per ogni targa d'immatricolazione coperta			£. 100.000	£. 100.000
11.7	-assenza di 1 targa o numero gara				£. 100.000
11.8	-assenza nomi cond. e bandiera nazionale				£. 100.000
13.1a	-1° infrazione C.I.S.				£. 100.000
14.3	-Pubblicità				£. 100.000
15.1	-Parco Partenza				200.000
22.1	-Assenza o non funzionamento di uno dei fari ant. previsti dal C.d.S., di uno dei fari posteriori o delle luci della targa o delle luci Stop o delle frecce(per ognuno)				£. 100.000

Penalizzazioni a discrezione dei C.S.

5.3	Manovre fraudolente
11.6	Numeri di gara
13.1.2.6	Norme di circolazione, Assistenze, Ricognizioni
14.3	Pubblicità
16.8	Istruzioni Commissari
19.6	Recidiva
19.10	Assistenza P.S.
19.12	Interruzione P.S.
21.1.2.3	Verifiche



ART. 24 - Appelli - Reclami

1. Ogni reclamo dovrà essere fatto secondo il Codice Sportivo Internazionale (art. 71 e segg.)
2. Tutti i reclami dovranno essere fatti per iscritto e presentati al Direttore di Gara con la somma di £.100.000, che non sarà restituita se il reclamo verrà giudicato infondato.
3. Se il reclamo esige lo smontaggio ed il rimontaggio di parti della vettura, il reclamante dovrà fare un deposito
 - a) di £. V.N.S. 9 Art. 3 se il reclamo verte su di una parte determinata della vettura (motore, trasmissione, sterzo, freni, parti elettriche, ecc.);
 - b) di £. V.N.S. 9 Art. 3 se il reclamo verte su una parte non determinata della vettura.
4. Le spese per i lavori ed il trasporto della vettura saranno a carico del reclamante se il reclamo risulta infondato, ed a carico del reclamato in caso contrario.
5. Se il reclamo risulterà infondato e se le spese per la verifica, trasporto, ecc. fossero superiori al deposito per garanzia, la differenza sarà a carico del reclamante. Allo stesso modo se le spese fossero inferiori, la differenza sarà rimborsata allo stesso.
6. I concorrenti hanno diritto di appello come previsto dall'art. 181 C.S.I.
7. Per ogni appello deve essere versato alla CSAI (Via Solferino 32 - Roma), entro 48 ore dalla notifica della decisione o del provvedimento impugnato, un deposito cauzionale pari a £. 300.000.

ART. 25 - Classifiche

1. Le penalizzazioni saranno espresse in ore, minuti e secondi. La classifica finale sarà ottenuta sommando tutte le penalità acquisite durante le tappe 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. Le classifiche di gruppo saranno ottenute nello stesso modo.
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 e così via.
3. I risultati finali saranno esposti come previsto dal programma della manifestazione (vedi cap. I)
4. La classifica ufficiale è quella pubblicata alla fine della manifestazione. Alla fine delle singole tappe verrà pubblicata una classifica ufficiosa secondo quanto previsto dal programma. (1)
I concorrenti potranno presentare reclami contro queste classifiche entro i termini previsti dall'art. 174 del C.S.I.
5. Oltre alla classifica generale del Rally, verrà redatta una classifica indipendente riservata ai conduttori "Promotion".
Saranno considerati Promotion tutti i conduttori non classificati FIA o CSAI (1° e 2° elenco Rallies internazionali).
Oltre alle classifiche finali verranno redatte le classifiche di Gruppo, Classe, stranieri, femminile e scuderie.

Nota

- (1) Indicare orari e luoghi di affissione delle classifiche ufficioso.

CAP. VIII - PREMI

ART. 26 - Premi e Coppe

1. Gli equipaggi al completo dovranno presentarsi per ritirare i propri premi. Gli equipaggi che non si presenteranno alla premiazione perderanno il diritto ai premi loro assegnati senza che la classifica venga modificata. Gli equipaggi che non si presenteranno al completo perderanno il 50% dell'ammontare dei premi in denaro.

2. Il Rally di Pico è dotata del montepremi di £. 3000.000 ripartito nel seguente modo:

Classifica di gruppo: £. 1'000.000 1^o Cir. B
1'000.000 1^o Cir. A
1'000.000 1^o Cir. N

Premi d'onore per i primi 10 equipaggi della classifica generale, i primi 3 delle classifiche di classe e i primi 3 delle classifiche di gruppo.

ART. 27 - Premiazione

I premi verranno distribuiti alle ore 16.30 CIRCA del giorno 06/09/87.

Firma del Direttore di Gara per accettazione
e per presa visione del presente Regolamento

Firma del legale rappresentante dell'Ente
Organizzatore

Firma del Presidente del Comitato Organizzatore

Visto dell'Automobile Club competente per
territorio e firma del suo legale rappresentante

Firma del Delegato Regionale CSAI per presa
visione



[Handwritten signature]
Automobile Club Frosinone
Sede Provinciale A.C.I.
IL PRESIDENTE

[Handwritten signature]
[Handwritten signature]

Visto si approva
Commissione Sportiva Automobilistica
Italiana
Il Presidente

IL PRESIDENTE DELLA CSAI
Dr. Fabrizio Serena



Il presente regolamento particolare di gara è stato approvato dalla
CSAI in data 15/3/84 con il numero RH172
e dalla FISA in data _____ con il numero _____

RISTORANTE

Dell'Orsa Maggiore

LENOLA (LT)

☎ 0771/589855-580203

