
Appendice 7

REGOLAMENTI TECNICI NAZIONALI DELLE VETTURE

REGOLAMENTI TECNICI NAZIONALI DELLE VETTURE

ARTICOLO MODIFICATO	DATA DI APPLICAZIONE	DATA DI PUBBLICAZIONE

CAP. I

CAMPIONATO ITALIANO GT

<http://www.acisport.it/it/CIGT/regolamenti/>

CAP. II

REGOLAMENTO TECNICO GRUPPO VETTURE “RACING START”

<https://www.acisport.it/it/acisport/normativa/regolamenti-tecnici/>

CAP. III

VETTURE PRODUZIONE DI SERIE (ProdS)

<https://www.acisport.it/it/acisport/normativa/regolamenti-tecnici/2018>

CAP. IV

VETTURE PRODUZIONE EVOLUTE (ProdE)

<https://www.acisport.it/it/acisport/normativa/regolamenti-tecnici/2018>

CAP. V

REGOLAMENTO TECNICO VETTURE FGT-RALLY

Premessa

Per tutto quanto non indicato nel presente Regolamento, si rimanda alle disposizioni del Codice Sportivo e dei suoi allegati, ovvero a quanto previsto dal Regolamento Nazionale Sportivo (RNS) e dai Regolamenti di Settore unitamente ai loro successivi aggiornamenti pubblicati sul sito web della CSAI.

ART. 1 - VETTURE AMMESSE

L'elenco delle vetture ammesse è riportato nel successivo Art. 9.

La richiesta di inserimento di una vettura nell'elenco delle vetture ammesse deve essere presentata alla Commissione Rally.

L'elenco delle vetture ammesse è ripartito in 3 classi che tengono conto della potenza delle vetture di serie:

Classe 1: vetture con potenza oltre 300 HP.

Classe 2: vetture con potenza compresa tra 201 HP e 300 HP.

Classe 3: vetture con potenza sino a 200 HP.

Sono ammesse vetture aperte o chiuse dotate di non più di una portiera su ciascun lato, con almeno 2 posti ed abitacolo rispondente alle dimensioni definite per il Gruppo B e quindi inferiori a quelle definite per il Gruppo A.

Le vetture che nascono con quattro ruote motrici possono essere trasformate in vetture a due ruote motrici.

Le vetture devono essere in possesso del Passaporto Tecnico.

Le vetture devono essere immatricolate e targate. Non sono ammesse vetture con targa "Prova".

ART. 2 - MODIFICHE

All'infuori delle modifiche permesse dal presente Regolamento le vetture devono essere strettamente di serie. Tutte le modifiche non espressamente autorizzate sono vietate. Eccezione fatta per le modifiche elencate nel presente articolo, tutte le parti della vettura danneggiate da usura o incidente possono essere sostituite unicamente con pezzi originali prodotti dal Costruttore per quel modello, identici a quelli danneggiati.

2.1 EQUIPAGGIAMENTI DI SICUREZZA

È obbligatorio il montaggio degli equipaggiamenti di sicurezza descritti dall' Art. 3.11 RDS Rally Prescrizioni Generali.

È ammesso, in alternativa al montaggio di una armatura di sicurezza conforme alle prescrizioni dell' Allegato J, il montaggio di un armatura di sicurezza omologato dalla FIA su richiesta del Costruttore, purché conforme alla normativa Rallies.

È consentito il montaggio di una slitta nella parte inferiore della vettura, con l' unico scopo di proteggere motore e trasmissione.

2.2 IMPIANTO FRENANTE

L' impianto frenante è libero, ma qualora venga montato un impianto diverso da quello che equipaggia la vettura di serie, i dischi devono essere in materiale ferroso.

Le pinze, i dischi, le pompe ed eventuali sistemi per la ripartizione della frenata devono essere prodotti da una azienda costruttrice di impianti frenanti ed essere presenti nel catalogo della stessa. Tale catalogo va esibito su richiesta dei Commissari Sportivi della manifestazione, come previsto

dall'Art. 3 della Appendice 5.

I supporti della pinza e le campane dei dischi freno, pur mantenendo la libertà di costruzione (quanto a disegno, dimensioni e materiali, fatte salve le limitazioni intrinseche in questo articolo e nei precedenti) devono essere accompagnati da una scheda tecnica - stilata e firmata da un ingegnere iscritto all'albo - che ne certifichi la correttezza meccanica, oppure devono essere prodotti da una azienda costruttrice di impianti frenanti ed essere presenti nel catalogo della stessa. Tale catalogo va esibito su richiesta dei Commissari Sportivi della manifestazione, come previsto dall'Art. 3 della Appendice 5.

È facoltà di mantenere in vettura il sistema ABS se di serie

È consentito l'utilizzo di freno a mano idraulico nei modi e con le limitazioni previsti dal presente articolo.

È autorizzato il raffreddamento tramite un condotto di una sezione equivalente ad un diametro di 10 cm su ogni freno.

2.3 SOSPENSIONI

I punti di attacco delle sospensioni e dei bracci devono rimanere quelli della vettura di serie.

Gli ammortizzatori sono liberi, purché intercambiabili con quelli di serie.

Le barre stabilizzatrici sono libere, purché vengano mantenuti i punti di attacco originali.

Le molle sono libere.

2.4 TRASMISSIONE

La tipologia dei differenziali (es. meccanico, viscoso) deve rimanere quella di serie.

È ammesso l' utilizzo di differenziali autobloccanti.

La tipologia del cambio (es. meccanico ad H, elettroattuato) deve rimanere quella di serie.

Le vetture della Classe 3 hanno l' obbligo di utilizzare il cambio interamente di serie.

Le vetture della Classe 2 hanno l' obbligo di utilizzare il cambio di serie. La coppia conica per le vetture della Classe 2 è libera.

Le vetture della Classe 1 hanno l' obbligo di utilizzare la scatola del cambio di serie. La coppia conica ed i rapporti del cambio per la vettura della Classe 1 sono liberi.

La frizione è libera.

I semiassi possono essere modificati ma devono mantenersi interscambiabili con quelli di serie.

2.5 ELETTRONICA

Per tutto ciò che riguarda l' elettronica si applica il Regolamento Tecnico Gruppo N (Art. 254 Allegato J).

2.6 SCARICO

È obbligatorio mantenere i collettori di scarico originali.

A valle dei collettori lo scarico è libero, purché la vettura sia conforme al limite di rumorosità di 98 decibel conformemente a quanto previsto dalla Appendice 5 al RSN , e sia presente un catalizzatore di serie o omologato.

2.7 CARROZZERIA

Occorre attenersi alla normativa FIA prevista per il Gruppo N (Art. 254 Allegato J).

Alle vetture spider per le quali il Costruttore abbia previsto un hard-top è fatto obbligo di montarlo.

È consentita la sostituzione del lunotto posteriore in cristallo con lunotto posteriore in plexiglas sagomato ad arte, al fine di consentire esclusivamente l'inserimento della ruota di scorta, fermo restando il peso minimo della vettura. È consentita la lavorazione nella parte posteriore della vettura al fine di agevolare l'alloggiamento della ruota di scorta, fermo restando che la telaistica ed il peso della vettura non dovranno subire modifiche. In entrambi i casi le modifiche dovranno fare parte di uno schema tecnico comprendente tutte le lavorazioni proposte da sottoporre all'ACI Sport per approvazione. Tale documentazione entrerà (una volta approvata dall'ACI Sport) a fare parte della

documentazione tecnica della vettura e - come tale - dovrà essere gestita anche ai sensi dell'articolo 3 della Appendice 5.

2.8 RUOTE

La larghezza massima delle ruote non deve eccedere quelle della vettura stradale.

Il diametro delle ruote può essere aumentato o diminuito sino a 2" rispetto a quello della vettura di serie, ma è vietato oltrepassare il diametro massimo di 19".

2.9 ABITACOLO

È consentito lo smontaggio di tutta la selleria

ART. 3 - CONFORMITÀ DELLE VETTURE

La conformità di ciascuna vettura sarà giudicata per comparazione con la vettura di serie ed i pezzi originali riferiti al modello indicato sul libretto di immatricolazione della vettura stessa. È dovere del concorrente produrre la documentazione necessaria a dimostrare la rispondenza della propria vettura al presente regolamento.

ART. 4 - PESO MINIMO E POTENZA

Classe 1

Vetture con oltre 400 hp (risultanti tali nella lista riportata nel successivo Art 6.16)

Il peso minimo per tali vetture è fissato in 1.400 Kg e la potenza massima consentita è fissata in circa 400 HP. Per il raggiungimento di tale limite è obbligatorio il montaggio di apposita flangia.

Tale(i) flangia(e) dovrà(anno) essere o una da 43 mm oppure due da 31 mm. e dovrà(anno) generare un rapporto peso/potenza di 3,5 Kg/hp Le vetture che nascono con un peso inferiore a 1400 Kg ed una potenza superiore a 400HP dovranno adeguare il loro peso al peso minimo di 1400 Kg e la loro potenza a 400 HP . L'adeguamento al peso dovrà avvenire con l'uso di zavorra secondo quanto previsto dalla Appendice 5- Art. 3g). L'adeguamento alla potenza dovrà essere ottenuto come precedentemente riportato (flangia).

Vetture con meno di 400 hp (risultanti tali nella lista riportata nel successivo Art. 6.16)

Nel caso di vetture con potenza inferiore a 400 hp e peso inferiore a 1400 Kg, il peso minimo di tali vetture sarà calcolato moltiplicando il numero dei HP per il coefficiente 3,5 (kg/hp). Ad ulteriore chiarimento il seguente esempio:

PORSCHE 911 GT3 RS mod. 996 (HP381) è Kg 1.380 : peso minimo Kg. 1333.5 (381x3.5). Detto peso dovrà essere registrato sul passaporto tecnico al momento delle verifiche.

Per la verifica del peso, valgono le norme previste dalla N.S. 9- Art. 7 Pesatura vetture rally- Gruppo A

Classi 2 & 3

Il peso minimo delle vetture di classe 2 e di classe 3 è quello dichiarato dal Costruttore per la vettura in ordine di marcia, con pieno di carburante e senza conduttori a bordo.

ART. 5 - PNEUMATICI

È OBBLIGATORIO UTILIZZARE PNEUMATICI racing che siano omologati per uso stradale.

La marca, il fornitore ed il numero degli pneumatici, fatto salvo quanto previsto nel precedente punto, sono liberi.

ART. 6 - CARBURANTE

È obbligatorio l'utilizzo del carburante unico previsto dall' organizzatore ed indicato nel RPG.

È obbligatorio ottemperare a quanto previsto dall' Art. 6.7 della Appendice 5 in merito al prelievo di carburante.

ART. 7 - PUNZONATURE

I concorrenti delle vetture sovralimentate da turbocompressore hanno l'obbligo di sottoporlo a punzonatura secondo quanto previsto dai RDS, al fine di poterne verificare la conformità.

In deroga a quanto previsto dai RDS le vetture della serie Rally-GT Italia non sono soggette alla punzonatura di cambi, differenziali e pneumatici.

È fatto obbligo di punzonatura della flange previste dai RDS

ART. 8 - ORDINE DI PARTENZA

La compilazione dell'ordine di partenza verrà effettuata con il seguente ordine: Classe 1, Classe 2, Classe 3 e verrà stabilita secondo quanto indicato nei RDS.

Tutte le priorità FIA e ACI decadono, gara per gara, in caso di utilizzo di vetture appartenenti alla categoria GT.

ART. 9 - ELENCO VETTURE AMMESSE E TABELLA PESI

(L'elenco è suscettibile di aggiornamenti. Gli eventuali aggiornamenti saranno pubblicati sul sito ufficiale della CSAI)

Classe 1: oltre 300 hp

ALFA ROMEO 8C - (HP 450) e peso 1560

ASTON MARTIN V8 VANTAGE (HP 385) è Kg. 1.570

ASTON MARTIN DB9 COUPÉ (HP 450) è Kg. 1.760

ASTON MARTIN DB7 VANTAGE (HP 420) è Kg. 1.780 (fuori produzione)

ASTON MARTIN DBS (HP 517) è Kg. 1695

BMW M6 (HP 507) è Kg. 1.710

BMW Z4 M COUPÉ (HP 343) è Kg. 1.420

BMW Z3 M COUPÉ (HP 325) è Kg. 1375 (fuori produzione)

BMW M3 COUPÉ (HP 343) è Kg. 1495 (fuori produzione)

BMW M3 COUPÉ Mod. 2007 - (HP 420) - Kg. 1580

CADILLAC XLR (HP 450) è Kg. 1653

CRYSLER CROSSFIRE COUPÉ SRT (HP 334) è Kg. 1.394

CORVETTE COUPÉ Z6 (HP 513) è Kg. 1.420

CORVETTE COUPÉ ZR1 (HP 647) è Kg. 1.528

DODGE VIPER (HP 506) è Kg. 1.600

FERRARI F430 (HP 490) è Kg. 1.450

FERRARI 550 MARANELLO (HP 485) è Kg. 1.690 (fuori produzione)

FERRARI 355 CHALLENGE (HP 381) è Kg. 1.320 (fuori produzione)

FERRARI 360 MODENA (HP 400) è Kg. 1.390 (fuori produzione)

FERRARI 575 M (HP 515) è Kg. 1.730 (fuori produzione)

FORD GT (HP 550) è Kg. 1.550

JAGUAR XK 4.2 V8 R COUPÉ (HP 416)- Kg. 1665

MASERATI GRANSPORT (HP 400) è Kg. 1.605

MASERATI 3200 GT (HP 368) è Kg. 1590 (fuori produzione)

MERCEDES SLK 55 AMG (HP 360) è Kg. 1465

MERCEDES SL 55 AMG (HP 517) è Kg. 1.885

MERCEDES SLS AMG Coupé (HP 571) - Kg. 1620

NISSAN 350Z COUPÉ mod. 2007 (HP 313) è Kg. 1.534

PORSCHE 911 GT3 mod. 997 (HP 415) è Kg. 1.395

PORSCHE 911 GT3 RS mod. 997 (HP 415) è Kg. 1.375

PORSCHE 911 GT3 mod. 996 (HP 381) - Kg. 1.380 (fuori produzione)

PORSCHE 911 GT3 RS mod. 996 (HP 381) - Kg. 1.360 (fuori produzione)

PORSCHE 911 GT2 mod. 996 (HP 483) è Kg. 1.420 (fuori produzione)

Classe 2: da 201 a 300 HP

BMW Z4 COUPE (HP 265) ê Kg. 1.320
FORD MUSTANG GT 4600 (HP 300) - Kg 1650
HONDA S2000 (HP 241) ê Kg. 1.275
JAGUAR XK 8 4.2 V8 COUPÉ (HP 298) ê Kg. 1.685
LOTUS EXIGE S PERFORMANCE (HP 243) ê Kg. 935
LOTUS EXIGE 240 CUP (HP 240) ê Kg. 935 (fuori produzione)
LOTUS ELISE SC (HP 222) kg. 870
LOTUS EXIGE 255 CUP (HP 255) kg. 935
LOTUS EXIGE 260 CUP (HP 260) kg. 928
LOTUS EXIGE 260 CUP MY 09 (HP 260) kg. 890
LOTUS EXIGE SPP 240 (HP 243) kg. 920
LOTUS EUROPA SE (HP 225) kg. 995
MERCEDES SLK 350 SPORT (HP 272) ê Kg. 1390
NISSAN 350Z COUPÉ (HP 300) ê Kg. 1.450 (fuori produzione)
OPEL GT (HP 264) .- Kg. 1331
PORSCHE CAYMAN 3.4 S (HP 295) ê kg. 1.340
Classe 3: fino a 200 HP
AUDI TT COUPÉ TFSI (HP 200) ê Kg. 1260
LOTUS ELISE MK2 (HP 122) ê Kg. 774 (fuori produzione)
LOTUS ELISE 111R (HP 192) ê Kg. 860
LOTUS EXIGE MK1 (HP 193) ê Kg. 785 (fuori produzione)
LOTUS EUROPA S (HP 200) ê Kg. 995
MAZDA MX-5 (HP 160) ê Kg. 1.170
OPEL SPEEDSTER (HP 200) ê Kg. 930 (fuori produzione)
OPEL TIGRA 1.8 Sport (HP 125) ê Kg. 1.190
TOYOTA MR2 (HP 140) ê Kg. 990 (fuori produzione)

CAP. VI REGOLAMENTI NAZIONALI

ART. 1 - FLANGIA VETTURE TURBO

VEDERE REGOLAMENTI FIA

ART. 2 - AVVISO AI COMMISSARI TECNICI E SPORTIVI

Dovendo le vetture iscritte alle competizioni rispettare le norme contenute nell'Allegato J per tutta la durata della competizione stessa (dalle verifiche preliminari alle verifiche finali) esse possono essere oggetto di verifica in tutta la durata della manifestazione; è quindi possibile per i C.T. con il consenso dei C.S. sigillare, punzonare, verniciare parti della vettura da sottoporre eventualmente a smontaggio e verifica al termine della gara.

Vetture Turbo Gr N - L'eventuale controllo di funzionamento del pressostato si può fare collegando tra di loro i due fili che si inseriscono nel pressostato stesso. Il motore si deve arrestare e non potrà andare nuovamente in moto se i fili rimangono collegati tra loro. Ciò perché il pressostato è un interruttore di sicurezza in caso di sovrappressione per impedire danni al motore.

ART. 4 - SERBATOI CARBURANTE

A differenza di quanto previsto dall'articolo 259.6.3.2 All. J per i prototipi nazionali 3000 ed ex Sport Nazionale 2500 partecipanti a gare in circuito, rimane l'obbligo dell'uso del serbatoio F.I.A./FT3 - FT3 1999 anche in caso di capacità inferiore a 20 litri o di durata della gara inferiore a

100 Km.

ART. 5 - C3 / CN / PROTOTIPI SLALOM

In tutte le gare il sedile del passeggero può essere tolto a condizione che le dimensioni dell'abitacolo previste dal regolamento siano sempre rispettate.

ART. 6 - CN

Il regolamento prevede che “le pulegge montate all'esterno del motore sono libere”. Questa libertà è perciò valida per la puleggia della distribuzione (se esterna) sempreché ciò non comporti altre variazioni non permesse dal regolamento.

ART. 7 - RENAULT CLIO 16V WILLIAMS

La Renault ha omologato dal 1° ottobre 1993 una Errata per la Clio Williams in gruppo N. In questa ER si conferma che la VO deve essere presa al completo. Peraltro la F.I.A. ha convenuto con Renault che la VO gruppo A possa essere presa anche parzialmente.

ART. 8 - SOLLEVATORI PNEUMATICI (ART. 255-5.7.2.12. ALLEGATO J)

La F.I.A. ha precisato che il loro montaggio è autorizzato anche nelle gare in salita.

ART. 9 - PESO MINIMO OMOLOGATO PER LE VETTURE DI GRUPPO N

Le vetture dovranno avere almeno il peso indicato sulle singole fiche di omologazione.

ART. 10 - SERBATOI DI SICUREZZA FIA FT3 / FT3 1999

La scadenza dei serbatoi (Art. 253.14.3 Allegato J) deve essere calcolata sul giorno/mese: ad esempio un serbatoio costruito il 15/6/2001 scade il 15/06/2006. Sui nuovi serbatoi è stampigliata la data di scadenza.

ART. 11 - BOCCHETTONI SERBATOI

Per il gruppo N vedere gli articoli 252-9.4 e 254-6.9, per il gruppo A vedere gli articoli 252-9.4 e 255-5.9.2 dell'Allegato J.

ART. 12 - DISTANZIALI RUOTE VETTURE GRUPPO T1

I distanziali sulle ruote sono ammessi purché non saldati ai cerchi. La FIA ha chiarito che la frase dell'Art. 285.8 “È vietato montare elementi intermedi tra le ruote e i pneumatici” si riferisce a pezzi intermedi interposti tra il pneumatico e il canale della ruota.

ART. 13 – SENSORI DELLA PRESSIONE E DELLA TEMPERATURA DEI PNEUMATICI

I sensori che permettono la misura della pressione e della temperatura dell'aria all'interno dei pneumatici mentre la vettura è in marcia sono autorizzati e fortemente raccomandati.

Se questi sensori sono utilizzati essi devono avere almeno una luce di allarme per avvertire l'equipaggio di un probabile danneggiamento del pneumatico.

I sensori che permettono di controllare la carcassa dei pneumatici o la mescola o la temperatura dei cerchi sono vietati.

CAPITOLO IX NORME GENERALI NAZIONALI

ART. 1 - VETTURE CN

In tutte le gare che si svolgono in Italia non valide per titoli F.I.A. le appendici aerodinamiche (ali posteriori e parti aggiustabili degli spoilers anteriori) potranno essere realizzate in fibra di carbonio o kevlar.

Nelle gare titolate F.I.A. si deve rispettare l'articolo 259-3.7.1 dell'Allegato J.

In tutte le gare che si svolgono in Italia non valide per titoli FIA, le vetture possono essere equipaggiate con motore omologato nazionalmente dall'ACI.

ART. 1.1 VETTURE CN - GARE VELOCITÀ IN SALITA

1.1.1 Vetture conformi alla Regolamentazione Tecnica ACI

In tutte le gare che si svolgono in Italia, non valide per titoli FIA, le vetture dovranno rispettare l'Allegato J (Art. 259) e la normativa seguente:

Struttura di sicurezza

Tutte le vetture costruite ante 1/1/2004 dovranno essere equipaggiate con un roll-bar anteriore che deve rispettare le seguenti specifiche:

essere simmetrico rispetto all'asse longitudinale della vettura;

le parte superiore non deve essere più bassa del punto più alto del volante in condizioni di gara;

il tubo deve avere un diametro minimo di mm. 40 e uno spessore minimo di mm. 2,5;

l'affrancatura di detto roll-bar su telaio deve avvenire per saldatura e/o tramite piastra da mm. 3,0 fissato con n° 3 bulloni per parte avente diametro di mm. 8,0.

Le strutture di sicurezza anteriori e posteriori devono essere separate longitudinalmente fra di loro da una distanza di almeno mm. 760.

Tutte le vetture costruite ante 1/1/2004 devono essere equipaggiate con due bracci che collegano il roll-bar anteriore con quello posteriore. Questi bracci dovranno essere montati su ciascun lato della vettura e i punti di collegamento all'arco posteriore non dovranno risultare più bassi del 25% della sua lunghezza verticale totale. Il diametro dei tubi non dovrà essere inferiore a mm. 30 e lo spessore a mm. 2,0 e potranno essere saldati o imbullonati.

Le strutture di sicurezza in oggetto devono essere realizzate con tubi non saldati in lega d'acciaio ad alta resistenza del tipo 25CD4.

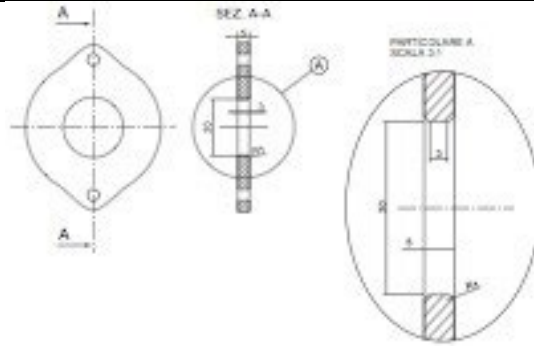
Unicamente per le vetture CN1 - CN2 - CN3 dette strutture potranno essere realizzate da terzi con il materiale su indicato e comunque certificate da tecnici qualificati (ingegneri iscritti all'albo e/o costruttori licenziati ACI).

Per le vetture CN4, in considerazione dell'adeguamento al Regolamento 2002, dette strutture dovranno essere realizzate unicamente dai rispettivi costruttori.

Flangiatura motore

CN1 - CN2 - CN3: di serie.

CN4 con motorizzazione plurifarfalla: flangia avente foro cilindrico di diametro massimo 30,0 mm per una profondità minimo di 3,0 mm, realizzata con una lamiera piana di spessore minimo di 5,0 mm, con due bordi arrotondati di raggio massimo 1,0 mm. Il foro centrale della flangia deve essere posizionato coassialmente al condotto immediatamente a valle della stessa; lo scostamento massimo ammesso tra il centro del foro rispetto al centro del condotto è di 1,0 mm. Detta flangia è da inserire fra ogni cornetto di aspirazione e corpo farfallato e deve essere visibile senza smontaggi; nessun altro dispositivo e/o particolare deve essere aggiunto tra la flangia ed il motore. (vedere disegno sottostante della flangia).



La forma esterna e la posizione dei fissaggi sono indicativi

1.1.2 Vetture conformi normativa FIA 2004

Le vetture costruite a partire dal 1/1/2004 dovranno essere conformi all'Art. 259 dell'allegato J vigente.

ART. 1.2 VETTURE GARE CAMPIONATO ITALIANO PROTOTIPI

1.2.1 Vetture ammesse

Sono ammesse le seguenti vetture: CN, SRWC/SR2.

1.2.2 Vetture CN

Si fa riferimento al regolamento tecnico per vetture Sport Production (CN) così come riportato all'Art. 259 dell'Allegato J, ad eccezione dei punti di seguito riportati:

Peso

Class e	Vetture	Kg
CN4	Vetture da 2500 a 3000 cm ³ motorizzazione BMW indipendentemente dal numero delle valvole	720
CN4	Vetture da 2500 a 3000 cm ³ motorizzazione Alfa Romeo indipendentemente dal numero delle valvole	710
CN3	Vetture da 2501 a 3000 cm ³ a 2 valvole e vetture da 2001 a 2500 cm ³ a 4 valvole	670
CN2	Vetture da 2001 a 2500 cm ³ a 2 valvole e vetture da 1601 a 2000 cm ³ a 4 valvole	620
CN1	Vetture fino a 1600 cm ³ e vetture da 1601 a 2000 cm ³ a 2 valvole	600
CND	Vetture fino a 2000 cm ³	625
CND	Vetture oltre 2001 cm ³	675

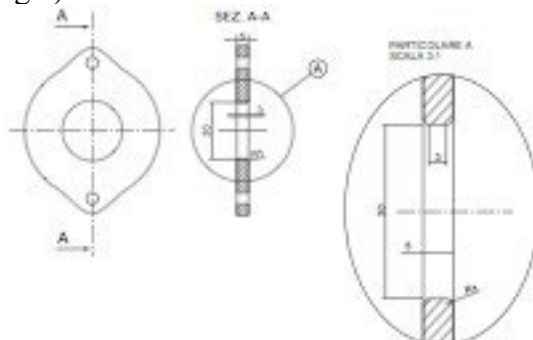
Il peso per tutte le classi è da intendersi con pilota a bordo e con il suo abbigliamento protettivo.

Flangiatura motore

CLASSE 1 - CLASSE 2 - CLASSE 3 - CLASSE D: di serie

CLASSE 4 con motorizzazione plurifarfalla: flangia avente foro cilindrico di diametro massimo 30,0 mm per una profondità minimo di 3,0 mm, realizzata con una lamiera piana di spessore minimo di 5,0 mm, con due bordi arrotondati di raggio massimo 1,0 mm. Il foro centrale della flangia deve essere posizionato coassialmente al condotto immediatamente a valle della stessa; lo scostamento

massimo ammesso tra il centro del foro rispetto al centro del condotto è di 1,0 mm. Detta flangia è da inserire fra ogni cornetto di aspirazione e corpo farfallato e deve essere visibile senza smontaggi; nessun altro dispositivo e/o particolare deve essere aggiunto tra la flangia ed il motore. (vedere disegno sottostante della flangia).



La forma esterna e la posizione dei fissaggi sono indicativi

1.2.3 Vetture SRWC/SR2

Sono ammesse le cellule SR2, omologate FIA, con relativo regolamento SRWC 1999 ÷ 2010. Il peso minimo delle vetture equipaggiate con cellule SR2, in ogni momento della gara, è di 720 kg. senza pilota a bordo.

ART. 2 - ANELLO ATTACCO PER RIMORCHIO

Su tutte le vetture che partecipano a competizioni in pista dovrà essere montato un anello di attacco per il rimorchio come previsto dall'Art. 253.10 Allegato J.

La dimensione minima richiesta è: diametro interno: 50 mm.

L'anello e i suoi attacchi alla struttura della vettura dovranno essere di adeguata resistenza.

Nelle gare in circuito qualora l'uso di questo anello risultasse inadeguato alla rimozione della vettura incidentata ACI Sport, si riserva il diritto di infliggere delle sanzioni amministrative a carico del Concorrente incriminato.

ART. 3 – ARMATURE DI SICUREZZA

Dimensioni minime

Periodo	Gruppi	Materiale / dimensioni	
		Acciaio trafilato	Acciaio legato 25 CD4
1981	Vetture chiuse <1200 Kg	38 x 2,6	33,7 x 2,3
	Vetture chiuse / aperte >1200 Kg	48,3 x 2,6	42,4 x 2,6
	Vetture aperte <1200 Kg	44,5 x 2,6	38 x 2,6
Per i Gr. 5 è obbligatoria la centina a gabbia			

Periodo	Gruppi	Materiale	Ø Arco principale x spessore	Ø altre parti x spessore
	Sport e Formule	Vedere Passaporto Tecnico		
dal 01/01/1982 al 31/12/1993	N; A; B		38 x 2,5 40 x 2,0	
Dal 01/01/1989	Tutte le vetture dei Gr. N, A, B condotte da titolari di Licenza ACI devono utilizzare cinture di sicurezza a gabbia			
Dal 01/01/1992	Non sono più accettate per nessuno dei Gr. 1; 2; 3; 4; 5; 6; N; A; B cinture di sicurezza omologate in lega di alluminio o altro materiale che non sia acciaio			
dal 01/01/1994 al 31/12/1996	N; A; B	Acciaio al carbonio trafilato	45 x 2,5 50 x 2,0	38 x 2,5 40 x 2,5

Le armature di sicurezza omologate/certificate dalla FIA o da una ASN, purché accompagnati dalla documentazione originale debitamente timbrata e/o perforata sono validi anche se la vettura è scaduta di omologazione. Lo stesso dicasi per le armature di sicurezza omologate in fiche. Sono vietate le armature di sicurezza in lega leggera o in titanio anche se omologate.

ART. 4 - CINTURE DI SICUREZZA

Tutte le vetture devono avere le cinture di sicurezza omologate. Tranne dove diversamente indicato nei RDS.

ART. 5 - APPLICAZIONE NORMA FIA 8855-1999

La norma Fia 8855-1999 e l'Art. 253.16 Allegato J prevedono che i sedili del pilota e copilota dei veicoli dei Gruppi N-A-B-R-T partecipanti a tutte le competizioni devono essere di origine, modificati soltanto per aggiunta di accessori di marca depositata, oppure omologati CEE, dalla FMVSS o dalla Fia senza subire modifiche. Tranne dove diversamente indicato nei RDS.

ART. 6 - STACCABATTERIA

Lo staccabatteria è obbligatorio nei rallies, nel Fuoristrada e nelle gare di Velocità in circuito e salita (A+N).

ART. 7 - PRESCRIZIONI DI SICUREZZA, MINIME, PER VETTURE DI SCADUTA OMOLOGAZIONE VSO (TUTTE LE SPECIALITÀ)

Per quanto concerne le misure di sicurezza le vetture dovranno essere equipaggiate, come minimo, con i seguenti dispositivi (Tranne dove diversamente indicato nei RDS):

- cinture omologate;
- sistema di estinzione conforme allegato J;
- sedile/i omologato/i FIA
- Serbatoi del carburante conformi a quanto prescritto dall'Allegato J vigente.
- Armature di sicurezza a gabbia seconda la normativa vigente, sono inoltre ammesse quelle omologate a gabbia in fiche o da un A.S. Nazionale a condizione di produrre idonea documentazione.

Sono vietate le armature di sicurezza in lega leggera o in titanio anche se omologate.

È consentito lo smontaggio di tutta la selleria.

ART. 8 - VETTURE AMMESSE ALLE GARE NAZIONALI

In tutte le gare che si svolgono sul territorio Nazionale, non valide per un titolo FIA, sono ammesse le vetture con una omologazione Nazionale ACI Sport o FIA salvo diverse disposizioni emanate per le varie specialità.

ART. 9 - SCHEDE DI OMOLOGAZIONE FIA – ACI Sport

<https://www.acisport.it/it/acisport/licenze-e-servizi/fiches-HTP>

ART. 9.1 - FIA

Si rende noto a tutti gli interessati che la FIA sta inviando le schede di omologazione delle vetture, di tutti i gruppi, su carta filigranata con il logo e la scritta FIA (allegato) pertanto dette schede non avranno più il timbro FIA a perforazione.



ART. 9.2 – ACI Sport

Si rende noto a tutti gli interessati che a far data dal 15/12/2017 le Schede di Omologazioni Nazionali (fiche), le Omologazioni di Armature di Sicurezza, di Catalizzatori, di Fari da Pioggia, ecc ecc e i documenti che necessitano il timbro a perforazione saranno inviati con il nuovo logo ACI come sotto rappresentato.



I documenti inviati in precedenza con il timbro a perforazione CSAI come sotto rappresentato



rimangono validi.

ART. 10 - OMOLOGAZIONI NAZIONALI

I particolari e/o le vetture con Omologazioni Nazionali sono valide solo per le Gare Nazionali e non

sono ammesse per le Gare titolari FIA come ribadito dalla FIA stessa. I particolari in oggetto di Omologazioni Nazionali rilasciate entro la data del 01/04/2001 potranno essere utilizzati sulle rispettive vetture purché munite di passaporto tecnico vidimato entro il 30/04/2001 e ciò anche nel caso di presenza di Omologazione FIA per analoghi particolari. Chi si avvale della possibilità di utilizzare i particolari Omologati Nazionalmente, in presenza di omologazione FIA per analogo particolare, dovrà dichiararlo alle verifiche tecniche ante-gara al Commissario Tecnico, il quale lo annoterà sul passaporto tecnico della vettura. In tale circostanza, nel caso di verifiche tecniche post-gara, sia d'ufficio che su reclamo, l'utilizzo di particolari oggetto di Omologazione Nazionale, non annotati sul passaporto tecnico, comporterà la dichiarazione di non conformità della vettura. Qualora la vettura, equipaggiata con particolari omologati nazionalmente, venga aggiornata con particolari Omologati dalla FIA questo dovrà essere dichiarato alle verifiche tecniche ante-gara affinché il Commissario Tecnico provveda ad eliminare le note relative trascritte sul passaporto tecnico. Una volta esercitata questa scelta non sarà più consentito rimontare gli stessi particolari omologati nazionalmente. Per le vetture con il passaporto tecnico vidimato dopo il 01/05/2001 sarà consentito utilizzare esclusivamente i particolari Omologati FIA anche in presenza di Omologazione Nazionale per analoghi particolari.

ART. 11 - PROROGA FIA PER VETTURE GR. A-N

Il Consiglio Mondiale della FIA nella riunione del 4 ottobre 2000 ha stabilito quanto segue:
“Salvo indicazioni contrarie sulla fiche di omologazione tendente ad escludere alcune evoluzioni, le vetture dei Gruppi A e N sono autorizzate, per un periodo supplementare di 4 (quattro) anni successivo allo scadere dell'omologazione, a partecipare ai rallies internazionali con l'esclusione delle gare valide per il Campionato del Mondo. Tali vetture parteciperanno e saranno classificate con le vetture omologate senza alcuna distinzione.

La partecipazione di tali vetture sarà accettata solo dietro presentazione alle verifiche della fiche di omologazione, anche se scaduta, e del Passaporto Tecnico a condizione che esse rimangano in assoluta conformità con le specifiche tecniche di origine e siano in buono stato a giudizio dei Commissari Tecnici.

La misura della flangia dei turbocompressori utilizzati e il peso minimo di tali vetture dovranno essere conformi a quelli in vigore per le vetture aventi analoghe caratteristiche” (applicazione dal 01/01/2001)

Nella sua riunione del 10-11 novembre 2000 il Consiglio Sportivo Nazionale della CSAI ha deliberato di estendere, per un periodo di 4 (quattro) anni successivo allo scadere dell'omologazione le vetture di Gruppo A e N, a tutte le gare che si svolgono in Italia.

ART. 11.1 VETTURE CHE USUFRUISCONO DELLE PROROGHE FIA DI 4 ANNI - RESTRIZIONI

Il Consiglio Mondiale della FIA nella sua riunione del 21/03/2001 ha deciso che le vetture che usufruiscono della proroga di 4 anni dopo la scadenza di omologazione devono rispettare l'Allegato J in vigore al momento della cessazione di omologazione.

Per una precisa ragione di sicurezza, di facilità di verifica da parte dei Commissari Tecnici, e di equità sportiva ACI Sport dispone, per le gare nazionali non valide per un titolo FIA, che queste vetture possano essere aggiornate con le normative tecniche vigenti.

Si ribadisce che chi si avvale di quanto sopra esposto non potrà partecipare a gare titolate FIA.

ART. 12 - PROROGA CSAI PER VETTURE CON ESTENSIONE WR

In analogia con quanto stabilito dalla Fia per le vetture di Gruppo A e N, le vetture con estensione WR sono autorizzate per un periodo supplementare di 4 (quattro) anni allo scadere dell'omologazione, a partecipare ai Rally dove sono ammesse. Tali vetture parteciperanno e saranno classificate con le vetture omologate senza alcuna distinzione.

La partecipazione di tali vetture sarà accettata solo dietro presentazione alle verifiche della Fiche di

Omologazione, anche se scaduta, e del Passaporto Tecnico a condizione che esse rimangano in assoluta conformità con le specifiche tecniche di origine e siano in buono stato a giudizio dei Commissari Tecnici. La misura della flangia dei turbocompressori utilizzati e il peso minimo di tali vetture dovranno essere conformi a quelli in vigore per le vetture aventi analoghe caratteristiche.

ART. 14 - VETTURE GRUPPO R4 (ARTICOLO 260 ALLEGATO J FIA)

In ottemperanza a quanto deciso dal Comitato Esecutivo della CSAI nella sua riunione del 04 Novembre 2011 qui di seguito si elencano i particolari che potranno essere oggetto di Omologazione Nazionale o modifiche per le vetture del Gruppo R4 (Articolo 260 Allegato J Fia).

Parti che potranno essere omologate:

Paraurti anteriore, paraurto posteriore, parafanghi anteriori, porte posteriori e cofano baule posteriore potranno essere realizzati in fibra di vetro fermo restando la forma e le dimensioni di origine;

Eliminazione, dalla scocca, di particolari non strutturali (piastrine, supportini, ecc. ecc.);

Prese aria e doppia pompa Freni;

Parti che potranno essere modificate:

Il diametro interno massimo della brida potrà essere di 36 mm (fermo restando quanto previsto dal disegno 254-4).

Il peso minimo della vettura dovrà rispettare quanto previsto dall'articolo 260.201 Rallye4 Allegato J Fia (Peso minimo).

Le vetture che monteranno i particolari oggetto di questa deroga non potranno avere zavorra a bordo.

E' ammesso l'utilizzo del cambio di tipo sequenziale a 5 o 6 marce (piu RM) con omologazione nazionale.

Il leveraggio di comando (asta, leva, cavi...) è libero, ma il fissaggio della leva di comando deve essere posizionato sul pavimento, o tunnel, del veicolo.

Nessuna modifica ai semiassi omologati o all'albero di trasmissione è ammessa per l'installazione del nuovo cambio, così come nessuna modifica alla scocca.

ART. 15 - VETTURE GRUPPO N4

Il Comitato Esecutivo della CSAI nella sua riunione del 25 ottobre 2012 ha deciso quanto segue: di concedere alle vetture N4, con l'omologazione in corso di validità, la modifica del diametro interno massimo della brida che potrà essere di 36 mm (fermo restando quanto previsto dal disegno 254-4 Allegato J Fia).

Acì Sport si riserva di apportare, in qualsiasi momento, dei correttivi tecnici al fine di uniformare le prestazioni.

E' ammesso l'utilizzo del cambio di tipo sequenziale a 5 o 6 marce (piu RM) con omologazione nazionale.

Il leveraggio di comando (asta, leva, cavi...) è libero, ma il fissaggio della leva di comando deve essere posizionato sul pavimento, o tunnel, del veicolo.

Nessuna modifica ai semiassi omologati o all'albero di trasmissione è ammessa per l'installazione del nuovo cambio, così come nessuna modifica alla scocca.

ART. 16 - USCITA SCARICO VETTURE FORMULA LIBERA (Art. 277 All J - Gruppo E)

La parte terminale dello scarico deve trovarsi all'interno del perimetro della vettura, a meno di 10 cm da questo perimetro e dietro il piano verticale passante per la mezzeria del passo."

ART. 17 – VETTURE DI CATEGORIA II (SALITA)

MODIFICHE TECNICHE PER LE VETTURE DELLA CATEGORIA II

n. 1 POSIZIONE SEDILE

Per le vetture CN o E2-SC, costruite a partire dal 1/1/2004, è permesso montare il sedile del pilota simmetricamente in rapporto all'asse longitudinale del veicolo, a condizione che la struttura di sicurezza sia conforme all'articolo 277.2 dell'appendice J per i veicoli costruiti dal 1/1/2004.

n. 2 CARROZZERIA FONDO VETTURA

La carrozzeria costituente il fondo della vettura deve essere conforme con il primo paragrafo dell'articolo 259-3.7.6 e con l'articolo 259-3.7.7 dell'allegato J.

n. 3 TOLLERANZA DI PLANARITA', MISURAZIONI E ALTEZZA DA TERRA

Un valore di altezza minima da terra deve essere rispettata in ogni istante durante un evento.

Tutte le parti sospese del veicolo, ubicate a più di 500 mm lateralmente dalla linea longitudinale passante per il centro del veicolo, devono essere più alte di 45 mm rispetto al suolo. La misurazione va eseguita con il pilota a bordo aggiungendo 100 kg di peso sulla vettura in una qualsiasi posizione scelta dal delegato tecnico.

n. 4 REGOLAZIONI SOSPENSIONI

Le sospensioni possono essere regolate solo quando la vettura è ferma ed attraverso un intervento di natura meccanico diretto. Nessuna regolazione dall'interno dell'abitacolo è permessa.

n. 5 PESO MINIMO VETTURE CATEGORIA 2

Le vetture di categoria II devono rispettare la seguente tabella dei pesi.

up to	1150 cm ³	390 kg
over	1150 cm ³ and up to 1400 cm ³	450 kg
over	1400 cm ³ and up to 1600 cm ³	480 kg
over	1600 cm ³ and up to 2000 cm ³	500 kg
over	2000 cm ³ and up to 3000 cm ³	590 kg
over	3000 cm ³ and up to 6500 cm ³	1200 kg