



Automobile Club d'Italia
SPORT

ANNUARIO SPORTIVO NAZIONALE 2023

APPENDICE 5 AL REGOLAMENTO SPORTIVO NAZIONALE

MANUALE VERIFICHE SPORTIVE E TECNICHE

1. PREMESSA

La presente appendice riguarda l'organizzazione e lo svolgimento delle verifiche tecniche e sportive in tutte le competizioni ove sono previste ed integrano quelle contenute nel Cod., nel RNS e sue appendici e nel regolamento particolare di gara (RPG). Benché rivolte in particolare a Organizzatori, Concorrenti e Commissari Tecnici, le presenti indicazioni vanno osservate e fatte osservare, per quanto di competenza di ciascuno, anche dai Commissari Sportivi, dai Direttori di Gara, dagli altri Ufficiali di Gara, dai Conduttori e da ogni altra persona interessata.

2. PER GLI ORGANIZZATORI

PRESCRIZIONI REGOLAMENTARI

L' RPG deve specificare i seguenti dati:

- ora di inizio e termine delle verifiche sportive (che dovranno precedere di norma di almeno mezz'ora le verifiche tecniche preliminari con l'indicazione delle eventuali suddivisioni di orari tra classi, raggruppamenti, ecc. e delle località in cui le verifiche saranno effettuate);
- ora di inizio e termine delle verifiche tecniche preliminari con indicazione delle eventuali suddivisioni di orario tra classi, raggruppamenti ecc.; dell'orario della eventuale pesatura delle vetture se obbligatoria; della località ove si effettuerà la pesatura (obbligatoria o facoltativa); della località ove si effettueranno i controlli fonometrici, le piombature e le
- altre verifiche preliminari;
- ora di inizio e termine delle verifiche tecniche preliminari con indicazione delle eventuali suddivisioni di orario tra classi, raggruppamenti ecc.; dell'orario della eventuale pesatura delle vetture se obbligatoria; della località ove si effettuerà la pesatura (obbligatoria o facoltativa); della località ove si effettueranno i controlli fonometrici, le piombature e le altre verifiche preliminari;
- luogo dove sarà posizionata la bilancia ufficiale della gara;
- luogo dove sarà predisposto il parco chiuso (o i parchi chiusi ove ne sia previsto più di uno);
- luogo dove si effettueranno le verifiche tecniche dopo la gara e quello dove si effettuerà l'eventuale pesatura dopo la gara, se diverso dal primo.

A seconda delle caratteristiche della gara e del percorso (su tracciato aperto o chiuso ad anello), le verifiche preliminari e quelle post-gara potranno essere effettuate in un medesimo luogo o in due luoghi distinti; altrettanto dicasi per la pesatura e gli altri controlli. Il luogo delle verifiche preliminari, inclusa la pesatura dovrà trovarsi nelle adiacenze del traguardo di partenza, o comunque ad una distanza non superiore a 20 km dallo stesso; il luogo delle verifiche post-gara e/o di pesatura relativa dovrà essere, per quanto possibile, in prossimità del traguardo di arrivo o comunque a distanza non superiore a 50 km dallo stesso e facilmente raggiungibile.

Il parco chiuso va previsto nelle immediate vicinanze del traguardo (di partenza, se previsto, e di arrivo).

Le disposizioni di cui sopra, ed in specie quelle relative all'orario, costituiscono parte essenziale del regolamento particolare e non possono essere modificate se non nei casi e nei modi previsti dallo stesso e approvati da ACI Sport, o in quelli previsti dal RSN (Capitolo V).

PROCEDURA PER LE VERIFICHE SPORTIVE

Le verifiche sportive saranno effettuate in base all'elenco degli iscritti (trasmesso ad ACI Sport nei termini previsti, copia del quale dovrà essere consegnata a ciascun Commissario Tecnico preposto

alle verifiche tecniche).

Esse comprenderanno, in ordine di successione:

- la visita medica dei conducenti, se prevista;
- il riscontro della scheda d'iscrizione e in particolare il controllo della firma del concorrente e dei dati caratteristici della vettura (marca, tipo, categoria, gruppo, classe cilindrata dichiarati);
- il controllo delle licenze della tessera ACI, del certificato di idoneità fisica, della patente e, per i conducenti disabili, il controllo della certificazione della FISAPS relativa all'uscita rapida della vettura.

Nelle gare in circuito chiuso (circuito, velocità su terra, ecc.) la patente di guida non viene richiesta all'atto delle verifiche pre-gara; deve essere naturalmente esibita nelle gare in cui è prevista la circolazione su strade pubbliche (rallies, ecc.). La patente e la licenza possono essere sostituiti esclusivamente dalla denuncia di smarrimento o di furto presentata alle Autorità competenti e dalla richiesta di duplicato del documento vidimato dalle Autorità competenti. Il verificatore addetto alle verifiche sportive compilerà, per la parte che gli compete, la scheda di verifica, sottoponendola al visto del Direttore di gara o del Segretario della Manifestazione e rilasciandola al concorrente per la presentazione ai Commissari Tecnici preposti alle successive verifiche tecniche.

È fatta viva raccomandazione ai conducenti di portare al collo o al polso, per tutta la durata della gara, una placchetta con l'indicazione del proprio gruppo sanguigno e del fattore RH.

PROCEDURE PER LE VERIFICHE TECNICHE PRE-GARA

Le verifiche pre-gara saranno di carattere generale: controllo della marca e del modello della vettura, apparente conformità della stessa al gruppo/formula e/o classe nei quali è stata iscritta e conformità degli elementi di sicurezza.

Nel corso delle verifiche pre-gara dovrà essere riscontrata la conoscenza/padronanza, da parte del/i Conducente/i, dei dispositivi di sicurezza (attivi e passivi) della vettura prima del rilascio del documento di ammissione alla gara.

In tutte le gare, in Autodromo, dovrà essere obbligatoriamente effettuato il controllo fonometrico sulla rumorosità delle vetture secondo le procedure descritte nell'art. 10.1

Per tutte le vetture deve essere controllata la rispondenza del numero di telaio con il Passaporto Tecnico.

AMMISSIONE DELLE VETTURE SUL PERCORSO

Il Direttore di gara è tenuto a controllare mediante un Commissario all'ingresso del percorso che ogni vettura ed il relativo conducente abbiano effettuato le prescritte verifiche rispettivamente tecniche e sportive, a tal fine il Commissario ritirerà da ogni Conducente l'apposito documento di ammissione. Il documento dovrà essere conservato dall'organizzatore come parte integrante dell'incartamento di chiusura.

VERIFICHE TECNICHE SUPPLEMENTARI E VETTURE FUORI GARA

Verifiche tecniche supplementari: è facoltà dei Commissari Sportivi richiedere ai Commissari Tecnici l'effettuazione di eventuali verifiche supplementari; ciò non potrà comportare tuttavia alcuna modifica degli orari e delle altre norme relative alle verifiche contenuti nel regolamento particolare.

Controllo vetture fuori gara: l'organizzatore dovrà provvedere al controllo delle vetture arrestatesi sul percorso per incidente od altra causa di forza maggiore quando le stesse, avendo coperto la

distanza minima prevista, possono essere classificate. A tal fine queste vetture possono essere, o trasportate al parco chiuso o sorvegliate sul posto, o eventualmente piombate a cura dei commissari muniti di mezzi necessari sino alla scadenza del tempo previsto per le eventuali verifiche post-gara.

APPRESTAMENTI PER LE VERIFICHE TECNICHE

Il luogo delle verifiche tecniche preliminari dovrà essere coperto per almeno 6 metri x 8 metri chiuso o transennato, a pavimentazione orizzontale di tipo compatto e in buone condizioni di visibilità per l'intero orario delle verifiche.

Per ragioni di sicurezza è consigliata una buca di dimensioni adeguate oppure la presenza di un sollevatore avente una portata di almeno 1500 kg.

Nel caso di partecipazione molto numerosa, essendo buona norma provvedere all'effettuazione delle verifiche tecniche "per stazioni", il luogo delle verifiche deve essere ampliato in modo che per ogni stazione sia disponibile uno spazio pari a quello di cui sopra. L'accesso al luogo delle verifiche tecniche deve essere tale da consentire il regolare incolonnamento delle vetture. A tale proposito l'organizzatore dovrà predisporre il personale necessario.

Numero minimo di Commissari Tecnici/Verificatori Tecnici, escluso il Commissario Tecnico delegato e gli eventuali uditori, I Commissari Tecnici devono essere almeno il 50%. in base al numero di vetture da verificare, eventualmente basandosi sui dati storici, ed alle ore a disposizione. La permanenza di queste persone deve essere garantita per l'intero periodo dello svolgimento della manifestazione. Stesso numero vale per i Verificatori Sportivi.

N° Ore N° Tecnici	3	4	5	6	7	8	9	10	11
2	21	28	35	42	49	56	63	70	77
3	42	56	70	84	98	112	126	140	154
4	63	84	105	126	147	168	196		
6	84	112	140	168	196				
8	105	140	175						
9	126	168							
10	147	196							
12	168								

N° vetture da verificare

oltre al personale per eventuali punzonature.

La decisione sul sistema di svolgimento delle verifiche è lasciata al C.T. Delegato di ACI Sport.

Il luogo delle verifiche tecniche post-gara deve essere chiuso (preferibilmente officina meccanica o autorimessa attrezzata per le necessarie operazioni) e adibito esclusivamente a tale uso per tutto il tempo necessario all'effettuazione delle verifiche.

Le sue dimensioni devono essere tali da consentire lo smontaggio ed il rimontaggio simultaneo di quattro vetture.

L'attrezzatura deve includere un sollevatore della portata di almeno 1500 kg o una buca di dimensioni adeguate, nonché una adeguata illuminazione; due meccanici qualificati per l'assistenza alle operazioni di smontaggio e montaggio devono essere messi a disposizione dall'organizzatore.

Per la pesatura deve essere prevista una pesa del tipo previsto da ACI Sport.

L'organizzatore deve prevedere mezzi di trasporto per quelle vetture che non possono raggiungere il luogo di verifica con i propri mezzi.

Nelle gare in Salita, qualora l'officina non fosse ubicata nella località di arrivo, è ammesso e consigliato, di predisporre presso il Parco Chiuso una struttura, eventualmente non fissa purché chiudibile da tutti i lati, e un furgone attrezzato come un'officina mobile fornito degli attrezzi che consentano di effettuare le verifiche e i controlli che non necessitano di un trasferimento delle vetture presso il luogo previsto per le verifiche post-gara. Nelle gare valevoli per il CIVM, se sussistono le condizioni innanzi citate, è consigliato allestire quanto sopra.

Il parco chiuso dovrà essere di dimensioni adeguate e recintato anche con mezzi di fortuna ma in modo da garantire l'efficacia della sorveglianza ai fini di evitare che chiunque possa accedere durante la presenza delle vetture. La sorveglianza dovrà essere esercitata da un Commissario a ciò designato dall'organizzatore, coadiuvato da altro personale. Il Commissario al parco chiuso è responsabile del suo funzionamento dall'ingresso all'uscita delle vetture e ha l'incarico di impartire ogni necessaria disposizione al riguardo ai concorrenti, di registrare l'ingresso e l'ubicazione di ogni vettura, segnando sull'apposito registro l'ora, il numero della vettura, la sua ubicazione e il nome di chi l'ha consegnata, in ordine cronologico di entrata.

Se il parco chiuso dista più di 300 m. dal traguardo, il percorso di accesso va segnato e sorvegliato a cura dell'organizzatore.

3. PER I CONCORRENTI

I Concorrenti sono tenuti al rispetto delle seguenti indicazioni:

- gli orari delle verifiche ante-gara devono essere rigorosamente osservati, l'inosservanza, salvo comprovata causa di forza maggiore accolta dai Commissari Sportivi, comporterà la non ammissione alla gara;
- alle verifiche ante-gara dovranno essere presenti anche i conduttori;
- la vettura dovrà procedere sulle proprie ruote, incolonnata con le altre vetture, verso il luogo delle verifiche, munita del proprio numero di gara; devono essere pulite e in buono stato di manutenzione, quelle sporche all'esterno o all'interno o nel vano motore o nell'abitacolo o che abbiano la scocca danneggiata o che non dessero sufficienti garanzie di idoneità e sicurezza, non devono essere ammesse alla competizione;
- alle verifiche tecniche dovrà essere presentata, pena la non ammissione alla gara, oltre alla scheda di verifica, quella di omologazione della vettura, compresi tutti gli eventuali fogli aggiuntivi di estensione, tale scheda di omologazione, dovrà essere emessa dagli appositi uffici di ACI Sport o della FIA e risultare chiaramente consultabile; Per essere valida, la scheda deve riportare la perforazione CSAI o FIA o stampata su apposita carta. Ogni giudizio sulla regolarità della vettura, verrà espresso sulla base della scheda completa delle necessarie estensioni, presentata dal concorrente.
- le vetture scritte da un Concorrente titolare di Licenza ACI Sport [e-FAMS](#), oltre alla scheda d'omologazione e alla scheda di verifica tutte dovranno essere munite - pena la non ammissione alla gara - del passaporto tecnico ACI Sport. In caso di riscontrata irregolarità della vettura il CTN segnalerà la non conformità all'area tecnica (areatecnicadsa@aci.it) con una relazione documentata con foto. L'area tecnica, sentita la direzione della DSA, potrà sospendere il passaporto tecnico. In caso di avvenuta sospensione l'area tecnica potrà riattivare il passaporto eseguiti gli opportuni accertamenti;
- inoltre il/i Conduttore/i dovrà/anno presentarsi alle verifiche tecniche ante-gara con tutto l'abbigliamento ignifugo e di sicurezza previsto dalla tipologia di gara.
- nessun concorrente la cui vettura abbia superato le verifiche preliminari può rifiutare di sottoporre la vettura stessa ad altra verifica che sia comunque disposta, pena l'esclusione

- dalla gara e il deferimento ad ACI Sport per l'adozione di ulteriori sanzioni disciplinari;
- tuttavia, prima dell'inizio della gara, il concorrente potrà evitare lo smontaggio delle parti meccaniche dichiarando per iscritto, sotto la propria responsabilità, che le caratteristiche del veicolo rispondono pienamente alle prescrizioni dei regolamenti e che si impegna in qualunque caso, anche di abbandono, a presentare la vettura alle verifiche al termine della gara; in questo caso la sigillatura e/o marchiatura è obbligatoria; la mancata ottemperanza a quanto sopra equivale a rifiuto di verifica; in qualunque momento della manifestazione potranno essere effettuati controlli sulla regolarità tecnica delle vetture nonché sulla idoneità e/o abilitazione alla guida dei conduttori;
 - in caso di parti della vettura sigillate, punzonate o verniciate, da sottoporre a smontaggio e verifica al termine della gara, è fatto obbligo ai concorrenti di consegnare ai Commissari Tecnici tali parti, qualora ne sia ammessa la sostituzione, al termine della manifestazione stessa;
 - sarà cura del Concorrente / Conduttori vegliare sulla integrità dei sigilli, o di quanto altro applicato, fino al termine della gara, la loro assenza comporterà l'esclusione dalla stessa;
 - dopo i controlli di cui sopra sarà cura dei concorrenti e dei conduttori verificare che tutti gli elementi della vettura verificati siano stati ricollocati a dovere;
 - eventuali comportamenti dilatori adottati dal(i) Concorrente(i) sottoposto(i) a verifica, volti a rendere più gravose e/o difficoltose le operazioni equivale a rifiuto di verifica;
 - i Concorrenti ed i conduttori sono responsabili della rispondenza delle loro vetture alle norme regolamentari e sono quindi passibili di sanzioni anche nel caso di irregolarità riscontrata successivamente alle verifiche;
 - zavorra: sarà permesso l'impiego di zavorra per raggiungere il peso minimo prescritto, alle condizioni precisate dall'Allegato J o dal regolamento tecnico della specialità (es. CIT, GT); i concorrenti con vetture zavorrate devono dichiarare la zavorra ed il peso relativo in sede di verifiche ante-gara, mancando tale dichiarazione, la zavorra eventualmente impiegata non sarà considerata in sede di verifiche post-gara.
 - alle verifiche post-gara deve essere presente il concorrente o persona munita di sua delega scritta, a tale persona viene riconosciuta una rappresentanza volontaria, essa pertanto è legittimata a presentare la difesa del delegante, a proporre appello o a rinunciarvi. In tutti i casi il suo operato è vincolante per il concorrente; in caso di Concorrente Persona Giuridica, si vedano le espresse previsioni della Appendice 1.
 - Per l'espletamento delle verifiche post-gara il Concorrente, con licenza ACI SPORT, dovrà presentare i seguenti documenti: licenza del Concorrente; la fiche d'omologazione della vettura, compresi tutti gli eventuali fogli aggiuntivi; il passaporto tecnico ACI Sport la mancanza di tali documenti, qualora rendesse impossibile la verifica, sarà considerato come rifiuto della stessa; tali documenti devono essere sempre disponibili e, fatta eccezione per le gare in circuito, devono essere a bordo della vettura;
 - I concorrenti con licenza estera possono partecipare alle gare senza avere il passaporto tecnico ACI SPORT. ~~I concorrenti con licenza FAMS devono avere il passaporto FAMS.~~
 - in caso di smontaggio, il Concorrente ha facoltà di avvalersi, oltre che dei meccanici messi a disposizione dall'organizzatore, anche di meccanici di propria fiducia che dovranno essere però presenti al momento della verifica e che agiranno sotto il controllo del Commissario Tecnico Delegato;
 - è fatto obbligo ai Concorrenti di rendere possibile lo smontaggio delle parti delle proprie vetture anche in caso di utilizzo di utensili speciali (che dovranno essere forniti dal concorrente stesso); l'eventuale impossibilità di intervenire per effettuare le verifiche entro il

termine stabilito dal Collegio dei Commissari Sportivi, sarà intesa come “rifiuto di verifica”.

- Si ricorda che tutte le vetture devono avere almeno 3 litri di carburante a bordo, in qualsiasi momento della manifestazione.

4. RECLAMI - SPESE DI VERIFICA - APPELLI

I reclami contro una vettura devono essere compilati secondo lo schema di cui Allegato A alla presente appendice.

In caso di reclamo contro una vettura, il reclamante è tenuto a versare, oltre al deposito cauzionale di reclamo, una ulteriore cauzione per le spese di verifica (smontaggio e rimontaggio) della vettura stessa o per le spese di analisi comunque richieste o disposte.

In caso contrario i Commissari Sportivi non daranno seguito al reclamo.

L'ammontare della cauzione sarà fissato inappellabilmente dai Commissari Sportivi, sentiti i Commissari Tecnici, sulla base della seguente tabella, **che deve intendersi di carattere orientativo:**

TARIFFARIO SPESE VERIFICA RIMONTAGGIO PER VETTURE CATEGORIA I, CATEGORIA II, FORMULE

VERIFICHE			CATEGORIA I	CATEGORIA II
			EURO	EURO
MOTORE	sino a 1150 cm ³	cilindrata	400.00	500.00
	sino a 1150 cm ³	testa completa	500.00	600.00
	sino a 1150 cm ³	motore completo	1000.00	1250.00
	da 1151 a 1600 cm ³	cilindrata	480.00	600.00
	da 1151 a 1600 cm ³	testa completa	600.00	750.00
	da 1151 a 1600 cm ³	motore completo	1050.00	1400.00
	da 1601 a 2000 cm ³	cilindrata	550.00	850.00
	da 1601 a 2000 cm ³	testa completa	750.00	1050.00
	da 1601 a 2000 cm ³	motore completo	1300.00	1900.00
	oltre 2000 cm ³	cilindrata	700.00	1000.00
	oltre 2000 cm ³	testa completa	850.00	1200.00
	oltre 2000 cm ³	motore completo	1600.00	2500.00

Questi costi sono da intendersi per motori a 4 cilindri, nel caso di con un numero superiore di cilindri la cifra sopra indicata deve essere divisa per 4 e moltiplicata per il numero dei cilindri			
VERIFICHE		CATEGORIA I	CATEGORIA II
		EURO	EURO
TRASMISSIONE	sino a 1150 cm ³	450.00	800.00
	Da 1151 a 1600 cm ³	600.00	1000.00
	Da 1601 a 2000 cm ³	800.00	1200.00
	oltre 2000 cm ³	1000.00	1500.00
	Questi costi sono da intendersi per vetture a 2 ruote motrici per le vetture a 4 ruote motrici la cifra deve essere moltiplicata per il coefficiente 1.5		
FORMULE /E2SS			
	cilindrata	1000.00	
	testa completa	1200.00	
	motore completo	2000.00	
	trasmissione	500.00	
Tutte le altre vetture sono convenzionalmente equiparate al Gruppo N			
Tutte le altre Formule sono convenzionalmente equiparate al Gruppo A			
Il costo di eventuali analisi materiali saranno esaminati dal GDL Tecnico sentiti i Laboratori specializzati.			
Per i costi delle analisi benzine vedere il successivo articolo 6.3.2 - Costi analisi			
Rimborso minimo per controlli : attacchi bracci, sospensioni, freni, ruote, scocca		EURO 200.00	

Per testata completa si intende anche l'albero a cammes, in caso di motori OHC o DOHC, (Gr. N) e la cilindrata.

Le spese di verifica saranno a carico del reclamante se il reclamo risulta infondato, ed a carico del reclamato in caso contrario.

Se il reclamo risultasse infondato e le spese di smontaggio/rimontaggio fossero superiori al deposito a garanzia, la differenza sarà a carico del reclamante. Al contrario, se le spese fossero inferiori, la differenza gli verrà rimborsata.

Qualora durante la verifica sia indispensabile il danneggiamento di un particolare, oggetto di verifica il Commissario Tecnico dovrà segnalarlo al fine di poterlo rimborsare, nel limite del listino ufficiale del Costruttore, al Concorrente in caso di conformità (esempio: verifica di un particolare montato a pressione e sigillato dal Costruttore che non potrà più essere riassemblato in modo conforme all'Annesso J). In nessun caso il costo del pezzo che potrebbe essere danneggiato durante tali operazioni sarà considerato al fine di non procedere alla verifica (sia essa d'ufficio o su reclamo).

In caso di appello, il concorrente reclamante ha l'obbligo di consegnare il particolare meccanico

contestato ai C.S..

Qualora il concorrente non consegni il particolare ai C.S. decadrà il suo diritto di appello.

A tale obbligo è soggetto anche il concorrente che ha ottenuto una decisione favorevole dai C.S. nel caso in cui il soccombente reclamante ha preannunciato appello.

Il particolare meccanico oggetto di ricorso alla Corte Sportiva di Appello dovrà essere inviato, a cura dell'Organizzatore, alla direzione dell'Autodromo di Vallelunga - 00063 Campagnano di Roma, accompagnato da un documento firmato dal concorrente e dal Commissario Sportivo (Nazionale Delegato, ove esista), nel quale dovrà essere dichiarato che il particolare si identifica con quello contestato. Il particolare meccanico di dimensioni massime di 0,9 x 0,5 x 0,5 m dovrà essere sigillato in una scatola chiusa riportante all'esterno le seguenti diciture PARTICOLARE OGGETTO DI RECLAMO DESTINATO ALLA CORTE SPORTIVA DI APPELLO.- MANIFESTAZIONE – DATA – NOME DEL CONCORRENTE RICORRENTE).

L'Organizzatore dovrà dare contestuale comunicazione, alla Segreteria della Corte Sportiva di Appello (00185 Roma, via Solferino 32, fax 06 – 4940961 email: tna@aci.it) dell'avvenuto invio all'Autodromo di Vallelunga del particolare meccanico oggetto di ricorso. Particolari meccanici di dimensioni maggiori dovranno essere sigillati e custoditi in locali messi a disposizione dall'organizzatore.

Il particolare meccanico dovrà essere debitamente piombato dal Commissario Tecnico (Nazionale Delegato, ove esista). La piombatura dovrà essere realizzata in maniera tale da non creare ostacoli ad eventuali operazioni di controllo o di verifica o di misurazione. Un cartellino riportante il numero di gara, la marca e il modello della vettura, il nome del concorrente, la denominazione della gara, le firme dei Commissari Sportivi e Tecnici (Nazionali, ove esistano) e del concorrente o del suo legale rappresentante (la lettera di delega dovrà essere allegata al rapporto per il T.N.A.) dovrà essere inserito nel filo che successivamente sarà piombato. Il pacco utilizzato per la spedizione del particolare meccanico oggetto di ricorso dovrà essere sigillato e dovrà riportare all'esterno i dati relativi al ricorso stesso (denominazione e data della gara, nome del concorrente, descrizione del particolare).

Gli eventuali supporti audiovisivi, magnetici, ecc. che dovessero essere allegati alla documentazione del ricorso dovranno essere inviati alla Segreteria del T.N.A. (00185 Roma, Via Solferino 32) con plico sigillato sul cui esterno dovranno essere riportati i dati relativi al ricorso al quale il supporto si riferisce (denominazione e data della gara, nome del concorrente). Al supporto deve essere allegata una nota che indichi in quale giro o in quale fase della gara è avvenuto l'episodio in contestazione.

I verbali di gara devono essere trasmessi in originale; sui verbali devono essere sempre specificati la marca della vettura, il modello, il gruppo, la classe ed il numero di omologazione.

5. PER I COMMISSARI TECNICI

Nelle verifiche tecniche ante gara e/o per il rilascio delle certificazioni generali di conformità, i Commissari Tecnici si limiteranno a semplice ispezione visiva sull'aspetto esteriore dei dispositivi di sicurezza e dei particolari della vettura visibili dall'esterno, nell'abitacolo, nel vano motore e nel vano bagagli, comunque ispezionabili senza l'ausilio di attrezzi o strumenti e senza che il Commissario si ponga al di sotto della vettura.

Nell'espletamento dei loro compiti, in sede di verifiche i Commissari Tecnici che, come previsto dal Codice Sportivo internazionale, potranno essere assistiti da verificatori (o allievi Commissari Tecnici), dovranno attenersi alle norme regolamentari che reggono la Gara (Codice Sportivo e relativo Allegato "J", Regolamento Nazionale Sportivo e relative appendici, Regolamento Particolare e relative circolari, nonché prescrizioni nazionali diramate a mezzo circolari o in altra forma dall'Area Tecnica ACI Sport). Devono quindi tenere presente tale loro veste sia quando

procedono alle verifiche previste dai regolamenti che a quelle loro richieste dall'ACI, dai Commissari Sportivi, o dal Direttore di Gara, sia infine, in sede consultiva, alla formulazione di giudizi a richiesta di tali organi su altre questioni strettamente attinenti alla gara.

In ogni caso dovrà comunque sempre essere consultato il Commissario Tecnico delegato ACI Sport (ove esista) e il suo parere, se in disaccordo con quello degli altri Commissari Tecnici, sarà vincolante.

I loro giudizi vengono emessi singolarmente e nel corso di durata del loro mandato per ogni singola manifestazione.

Benché sia naturalmente ammessa la consultazione tra Commissari Tecnici il giudizio non può essere il risultato di una decisione collegiale, ma comporta la responsabilità personale di chi lo emette: similmente ciascun commissario Tecnico può avvalersi della consultazione dell'ACI Sport o di altre fonti competenti per formulare il suo giudizio, ma non può rinviarlo alle stesse né procrastinarlo oltre i suddetti limiti di tempo.

Le verifiche verranno condotte in conformità alle disposizioni impartite dal Commissario Tecnico delegato ACI Sport (ove esista) il quale dovrà obbligatoriamente intervenire e al quale spetta di apporre il visto su tutti i documenti relativi sottoscritti dagli altri Commissari Tecnici.

In caso di ritardo del Commissario Tecnico delegato ACI Sport, il Direttore di Gara ha la facoltà di far iniziare le verifiche, nel rispetto degli orari previsti.

Le verifiche tecniche post-gara devono essere completate in sede di gara. In caso di impossibilità di completarle in sede di gara, le verifiche devono proseguire nel o nei giorni successivi, fino alla emissione del giudizio.

I Commissari Tecnici devono:

- essere presenti sul luogo delle verifiche dall'ora di inizio delle verifiche preliminari a quella di termine delle verifiche post-gara e supplementari;
- tenersi costantemente aggiornati con i regolamenti, norme e prescrizioni, anche a carattere interpretativo, emanati da ACI Sport attraverso le sue pubblicazioni, circolari od altro.

6. VERIFICA CARBURANTE - PROCEDURE

Qualora in una competizione venisse richiesta la verifica del carburante di una vettura d'ufficio o sureclamo si dovranno prelevare dalla vettura interessata 3 litri di carburante e porlo, equamente distribuito, in tre distinti recipienti, evitando di riempirli completamente, che dovranno essere sigillati e piombati, con la normale prassi usata per il materiale in contestazione, accertandosi che il tappo non possa essere svitato senza rompere il filo. Detto filo deve essere del tipo previsto per sigilli. I contenitori devono essere esclusivamente in metallo con tappo a chiusura stagna, esenti all'interno da ogni sostanza inquinante.

Gli Organizzatori hanno l'obbligo di tenerne un congruo numero (almeno 30) a disposizione dei Commissari Tecnici. Successivamente, a seconda che la verifica avvenga d'ufficio o su reclamo, si seguirà la procedura di seguito indicata.

Potranno essere eseguite le seguenti verifiche/analisi:

- analisi comparativa
- analisi su specifica ridotta
- analisi su specifica completa

Nel caso di verifiche d'ufficio le spese di verifica saranno a carico dell'Organizzatore in caso di carburante conforme, ma a carico del Concorrente soccombente in caso di carburante non conforme nella misura sotto indicata.

Nel caso di verifiche su reclamo le spese di verifica saranno a carico del reclamante nel caso il carburante risulti conforme (l'Organizzatore incamererà l'importo versato dal reclamante) mentre nel caso in cui il carburante risulti non conforme saranno a carico del reclamato soccombente.

In caso di reclamo dovrà essere versata, oltre alla tassa di reclamo, una cauzione il cui importo sarà stabilito dai Commissari Tecnici sulla base dell'art. 6.1.

Sia nel caso di verifiche d'ufficio o su reclamo, oltre alle spese di cui sopra, si dovrà considerare, il trasporto dei campioni.

ART. 6.1 COSTI ANALISI CARBURANTE

Qui di seguito si elencano i costi delle analisi carburante praticati dai laboratori riconosciuti FIA ed ACI SPORT.

a) analisi comparativa

Nel caso dell'analisi comparativa vengono considerate due prove sostanziali quali:

- analisi gascromatografica
- analisi all'infrarosso

Questa tipologia di analisi prevede il confronto di campioni provenienti da diversi concorrenti con campioni di riferimento (ATB) al fine di evidenziare manipolazioni dei carburanti.

Il costo previsto è di Euro a camp. + IVA vedi listino sul sito

b) analisi su specifica ridotta

Nel caso dell'analisi su specifica ridotta sono previste le determinazioni di:

- numero di ottano RM
- densità

Il costo previsto è di Euro camp. + IVA vedi listino sul sito

c) analisi su specifica completa

Nel caso dell'analisi su specifica completa sono previste le determinazioni di:

- numero di ottano MM e numeri di ottano RM
- piombo
- benzene
- ossigeno
- densità
- distillazione
- perossidi
- nitrossidi
- azoto
- tensione di vapore Reid

6. 2 LABORATORI RICONOSCIUTI FIA ED ACI SPORT

I laboratori con riconoscimento ACI SPORT sono quelli presenti nella lista tecnica n. 2 FIA con sede in ITALIA.

Per il 2022 essi sono:

1. Innovhub

Stazioni Sperimentali Per L' Industria
Divisione Stazione Sperimentale per i Combustibili
Via Galileo Galilei, 1
ITA-20097 San Donato Milanese, Milano
Tel: +39 02 8515 35009 davide.faedo@mi.camcom.it
claudio.biffi@mi.camcom.it

2. AmSpec Italia S.r.l.

Via del Pascone 8A
ITA-80143 Napoli
Tel: +39 081 5592822
Fax: +39 081 5597576
M: +39 346 872 1843
angela.rivieccio@amspecgroup.com
web: www.amspecllc.com

6. 3 TRASPORTO CAMPIONI

La ditta Trasports Docks - Via Bocconi, 10/12 - 26838 Tavazzano con Villavesco (LO) - tel. 0371/477051 e-mail commerciale@trasportsdocks.it è disponibile ad effettuare il trasporto dei campioni. Altre ditte sono reperibili su internet.

ART. 6. 4 CARBURANTE CARATTERISTICHE

I concorrenti saranno tenuti ad impiegare durante tutto l'evento esclusivamente carburante del tipo prescritto.

L'uso di carburante diverso da quello stabilito comporterà l'esclusione dalla classifica.

Qualora non sia prevista benzina unificata e fornita dall'organizzatore, i concorrenti sono gli unici responsabili della conformità del carburante impiegato.

È obbligatoria l'utilizzazione di "carburante commerciale", vale a dire carburante acquistabile da una stazione di servizio senza aggiunta di additivi che possano aumentare la potenza.

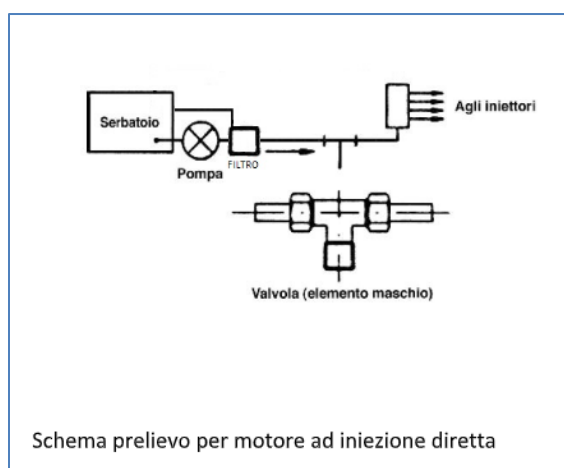
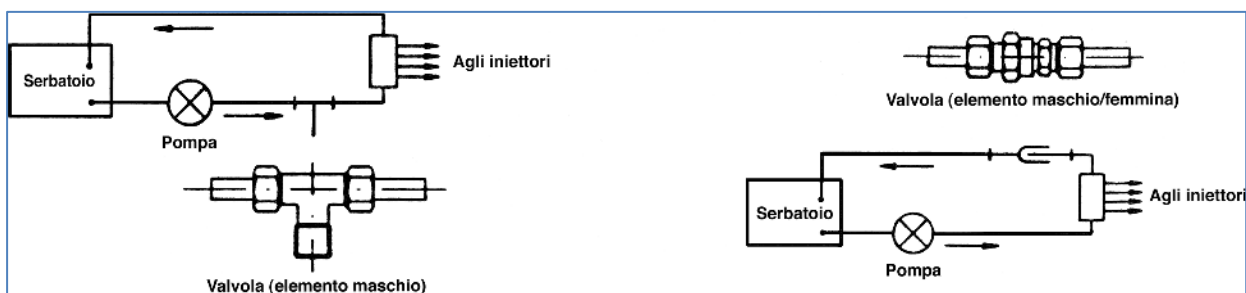
Il carburante dovrà avere le seguenti specifiche:

- a) Benzina (specifiche art.252.9.1 allegato J FIA 2022)
- b) Gasolio (specifiche art.252.9.2 allegato J FIA 2022)
- c) Metano
- d) GPL

Il gas naturale (metano) ed il GPL da utilizzare sono quelli normalmente in commercio.

6. 5 RACCORDO PRELIEVO CARBURANTE

Tutte le vetture, ad eccezione delle auto storiche, partecipanti a competizioni automobilistiche dovranno essere munite nel tratto di tubazione prossima al motore di un raccordo montato come dai disegni onde poter provvedere ad un prelievo rapido della benzina in qualsiasi momento.



Tutte le vetture dovranno essere equipaggiate da un tubo flessibile lungo un metro che abbia, nel suo terminale, l'innesto da inserire nel raccordo montato nella tubazione del carburante, al fine di rendere rapidi gli eventuali prelievi.

Detto tubo flessibile deve sempre essere a bordo della vettura.

Si ricorda che tutte le vetture devono avere almeno 3 litri di carburante a bordo in qualsiasi momento.

Il raccordo dovrà essere di marca e modello riportato sulla lista tecnica FIA n. 5

https://www.fia.com/sites/default/files/lt_05-prise_carb_2021.01.18.pdf

6. 6 PROCEDURA DI PRELIEVO ED ANALISI DEL CARBURANTE

6.6.1 Avvertenze

Questa procedura non contempla tutti i problemi di sicurezza, salute ed ambiente associati alle operazioni di prelievo dei carburanti.

In ogni caso, devono essere prese precauzioni appropriate per la sicurezza, la salute e l'ambiente mentre vengono eseguite le procedure di prelievo dei campioni di carburante. È responsabilità della persona addetta al prelievo mettere in pratica le misure appropriate.

Un addetto antincendio dovrà essere presente durante la procedura di prelievo.

6.6.2 Disposizioni Generali

In qualsiasi momento di una competizione, un campione di carburante potrà essere preso da una

vettura, da un fusto di carburante o da un sistema di rifornimento, da un ufficiale di gara dell'ACI SPORT. Durante questa operazione dovrà essere presente un rappresentante del concorrente.

6.6.3 Prelievo

Durante il prelievo da una vettura o da sistema di rifornimento il carburante dovrà essere prelevato con l'ausilio di un tubo.

È raccomandato che il tubo utilizzato, sia dotato di un raccordo auto otturante corrispondente a quello installato sull'impianto di alimentazione della vettura o sul sistema di rifornimento e dall'altro lato sia dotato di un rubinetto.

Se il prelievo verrà effettuato da un fusto di carburante il tubo dovrà essere lungo circa 1500 mm. È raccomandato che prima di procedere al prelievo venga fatto scorrere del carburante nel tubo approssimativamente per una quantità pari a 3 volte il volume dello stesso.

Il carburante prelevato deve essere versato entro tre contenitori metallici idonei con approvazione UN (United Nation)

La dimensione e il tipo di contenitori dipenderà dal parametro che si vorrà analizzare.

Per i test comparativi (GC Gas cromatografia e FTIR Spettroscopia ad infrarossi con la trasformata di Fourier) può essere prelevato un campione di 5 ml, mentre per la maggior parte delle analisi può essere preso un campione di 200 ml.

Per i test per determinare i numeri RON, MON e l'indice di Cetano è necessario prendere un campione di 1000 ml.

Il contenitore deve essere del tipo sigillabile.

Il contenitore deve essere riempito al meno all'85% del volume totale.

Le vetture alle quali sia stato prelevato carburante sulla griglia di partenza devono essere esentate dal prelievo a fine gara.

Il prelievo può essere effettuato in qualsiasi momento, anche sulla griglia di partenza, prima del giro di ricognizione senza possibilità di rimbocco, e non c'è obbligo del tre litri di carburante a bordo all'arrivo.

6.6.4 Identificazione dei campioni

Dopo il prelievo tutti e tre i contenitori dovranno essere etichettati e sigillati.

Sulla etichetta dovranno essere riportati la data ed il nome dell'evento, il concorrente, il numero di gara, il numero di sigillo, il nome del rappresentante del concorrente (con la sua firma in calce) ed il nome del delegato ACI SPORT (con la sua firma in calce)

6.6.5 Campioni

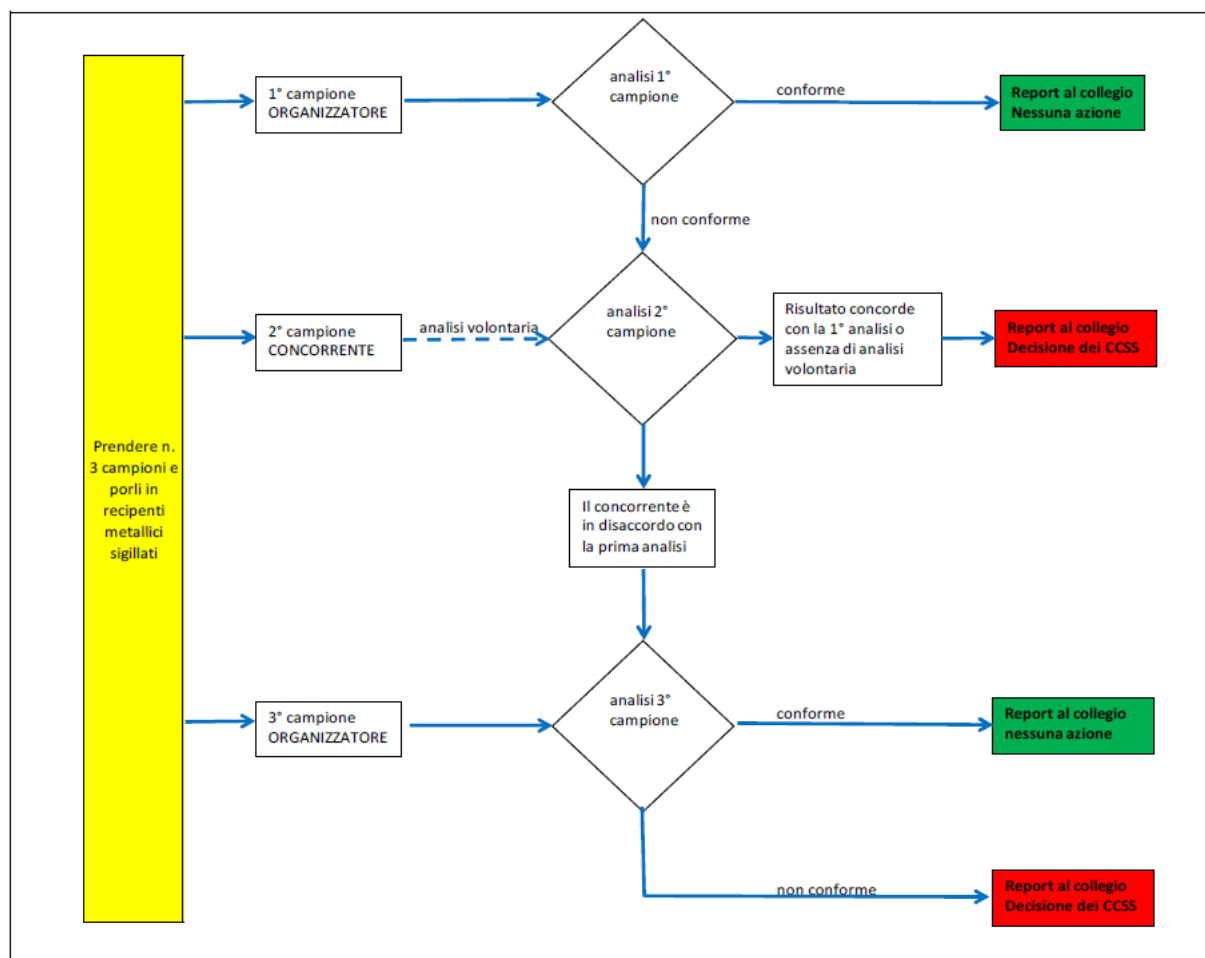
Dopo il prelievo il concorrente dovrà essere autorizzato a scegliere quale dei tre campioni potrà prendere. Gli altri due campioni dovranno essere consegnati dal delegato ACI SPORT all'organizzatore dell'evento

6.6.6 Procedura di analisi

1. Prendere i tre campioni sigillati, come sopra descritto.
2. Uno dei due campioni in possesso dell'organizzatore dovrà essere mandato ad uno dei laboratori autorizzati (vedi paragrafo 6.2). Nel caso di laboratorio mobile presente sul luogo dell'evento verrà utilizzato questo.

3. Se il risultato è all'interno della tolleranza prevista dal metodo, il delegato tecnico ACI SPORT informerà il collegio dei commissari sportivi.
4. Se il risultato è al di fuori della tolleranza prevista dal metodo di misura, il delegato tecnico informerà il collegio dei commissari sportivi e questi informeranno il concorrente dei risultati ricevuti. A questo punto il concorrente potrà manifestare la sua volontà di far analizzare il campione in suo possesso, da un laboratorio indipendente ed entro 15 giorni, dalla data di ricevimento del 1° risultato, dovrà fornire il risultato dell'analisi volontaria. Se il concorrente approverà il risultato della prima analisi (eventualmente in seguito ai risultati dell'analisi del suo campione) verranno informati i commissari sportivi per le decisioni inerenti la non conformità riscontrata. Superato il termine dei 15 giorni, senza che i commissari sportivi ricevano il risultato delle analisi volontarie, essi procederanno con la decisione sulla base del primo risultato.
5. Se il risultato della prima analisi sarà contestato dal concorrente, il secondo campione sigillato e custodito dall'organizzatore sarà inviato ad un secondo laboratorio autorizzato. Un rappresentante dell'ACI ed un rappresentante del concorrente potranno assistere all'analisi di questo campione.
6. Se il risultato è ancora al di fuori della tolleranza del metodo di misura utilizzato, nessun'altra analisi potrà essere effettuata ed i commissari sportivi saranno informati al fine di prendere la decisione sul caso.
7. Non sarà possibile proporre appello sui risultati di questa procedura.
8. L'Organizzatore, dovrà far pervenire un recipiente ad uno dei sopra elencati laboratori (paragrafo 6.2), specificando che i risultati delle analisi dovranno essere comunicati esclusivamente all'area tecnica di ACI Sport areatecnicadsa@aci.it mentre la fattura dovrà essere intestata ed inviata all'Organizzatore che ha inoltrato i campioni.
9. In caso di distribuzione di un mono carburante a cura dell'organizzatore e/o del promotore si dovrà procedere come segue: conservazione, sigillatura, ripartizione ed inoltro dei campioni al laboratorio così come già previsto; al laboratorio dovrà essere inviato anche il campione prelevato dalla cisterna erogatrice o dai fusti sigillati e dovrà essere richiesta, in sostituzione delle attuali analisi quali-quantitative, l'analisi spettrografica o gas-cromatografica allo scopo di stabilire l'identità tra i campioni sottoposti a controllo ed il campione di riferimento.

PROCEDURA PER ANALISI CARBURANTE



6.7 PROCEDURE DA OSSERVARE IN CASO VENGA DISTRIBUITO UN

CARBURANTE UNICO PER TUTTI I CONCORRENTI

In caso di distribuzione di un mono carburante a cura dell'organizzatore e/o del promotore si dovrà procedere come segue:

conservazione, sigillatura, ripartizione ed inoltro dei campioni al laboratorio così come già previsto; al laboratorio dovrà essere inviato anche il campione prelevato dalla cisterna erogatrice o dai fusti sigillati e dovrà essere richiesta, in sostituzione delle attuali analisi quali-quantitative, l'analisi spettrografica o gas-cromatografica allo scopo di stabilire l'identità tra i campioni sottoposti a controllo ed il campione di riferimento.

7. VERIFICA DEL PESO DELLE VETTURE – PROCEDURE – HANDICAP PESO

Nelle gare svolgentesi sul territorio nazionale e non valide per i campionati FIA, per tutti i gruppi e formule, le vetture verranno pesate nelle condizioni in cui tagliano il traguardo a fine batteria o gara, anche se mancanti di pezzi.

Per eventuali controlli al termine delle prove di qualificazione le vetture saranno pesate senza che venga effettuato alcun rabbocco e con i serbatoi lavavetro, raffreddamento freni e benzina vuoti.

Le modalità di pesatura potranno essere oggetto di un esposto ACI Sport. ma non oggetto di

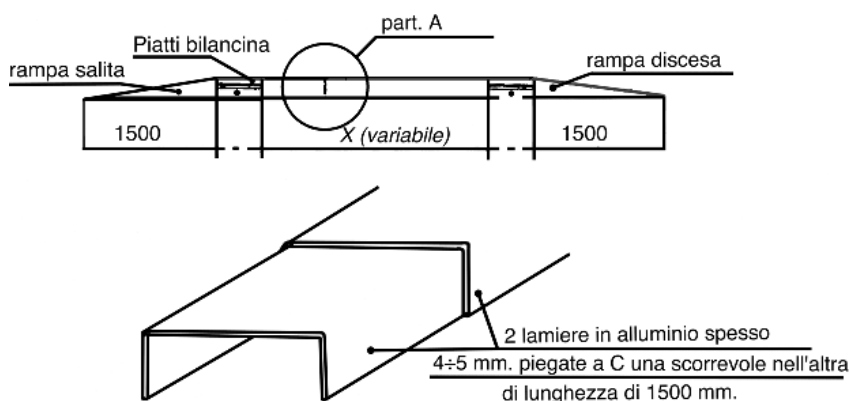
appello.

In tutte le gare in Salita la bilancia sarà posta al Parco chiuso.

Nelle gare in circuito munite di pesa coperta sarà possibile usare le bilance a tale scopo installate. Gli Organizzatori delle competizioni in circuito e in salita e dei rallies Internazionali e Nazionali hanno l'obbligo di disporre di una bilancia elettronica.

Si consigliano gli organizzatori di predisporre, onde facilitare il compito della pesa delle vetture, due pedane di congiungimento delle celle di carico e di sostituire le rampe di accesso alle celle stesse con altre di una lunghezza di circa 1500 mm.

In questo modo le vetture Sport (ed anche molte vetture Gr. A) potranno salire sulla pesa senza problemi.



La zavorra, costituente **I'HANDICAP PESO**, ove previsto dal regolamento tecnico, deve essere costituita da blocchi solidi metallici e deve essere fissata nell'abitacolo o sul fondo. La zavorra deve essere fissata con viti di qualità almeno 8.8 e con un diametro minimo di 8 mm nei punti previsti dal costruttore, oppure con delle contro piastre, come indicato nel disegno 253-65 (allegato J FIA). La minima area di contatto tra la carrozzeria/telaio e la contro piastra deve essere di almeno 4000 mm² per ogni punto di fissaggio. Qualsiasi zavorra mobile è vietata. La zavorra deve essere dichiarata al commissario tecnico e deve essere realizzata in maniera tale da poter essere sigillata.

8 SERBATOI DI SICUREZZA – PROCEDURE – OBBLIGO DI MONTAGGIO

Al fine di permettere il controllo dei serbatoi di sicurezza, per ciò che concerne la loro conformità all'Allegato "J", i Concorrenti sono tenuti a rispettare quanto segue:

- a) O la presenza di una apertura sull'involucro di protezione del serbatoio che permetta di effettuare direttamente il controllo su accennato;
- b) O la presentazione della dichiarazione (copia originale) firmata dal Costruttore della vettura o dall'installatore del serbatoio sulla vettura nella quale siano indicati n° telaio della vettura, n° matricola del serbatoio, tipo del serbatoio, marca, data di fabbricazione.

N.B. Nel caso b) la dichiarazione del Costruttore dovrà essere convalidata per iscritto dal Concorrente.

Dal 1/1/2023 tutte le vetture partecipanti alle gare di rally, velocità in circuito, salita, slalom dovranno essere equipaggiate con un serbatoio di sicurezza conforme alle specifiche FT3-1999, FT3.5-1999 o FT5-1999 (rif. Allegato J art. 253.14).

9. VERIFICA ABBIGLIAMENTO PROTETTIVO E CASCHI - PROCEDURE

9.1 DICHIARAZIONE (VED. ALLEGATO "B" ALLA PRESENTE APPENDICE)

Come è noto in tutte le gare nazionali e/o internazionali di qualsiasi specialità è obbligatorio indossare le tute omologate secondo la norma FIA e gli altri capi approvati secondo la stessa norma.

È essenziale che tutti i conduttori si presentino sui campi di gara con l'abbigliamento protettivo in regola, poiché non verranno assolutamente concesse deroghe di alcun tipo.

I conduttori all'atto delle verifiche sportive ante gara devono presentare una dichiarazione confermando che il tipo di abbigliamento di protezione e casco siano quelli omologati e che garantiscono l'uso dei medesimi.

Tale dichiarazione non elimina il fatto che i C.T. debbano eseguire dei controlli, sia pure a campione, per verificare l'attendibilità e la veridicità delle dichiarazioni stesse.

Ai conduttori che vengano trovati in difetto rispetto alla dichiarazione presentata, saranno comminate le seguenti penalità: ammenda di almeno 258,00 Euro, esclusione dalla gara, deferimento al Giudice Sportivo per falsa dichiarazione. In caso di conduttori iscritti da concorrenti persone giuridiche, il provvedimento sarà notificato, per conoscenza, anche a questi ultimi.

10. SILENZIATORI E SCARICHI

RUMOROSITÀ

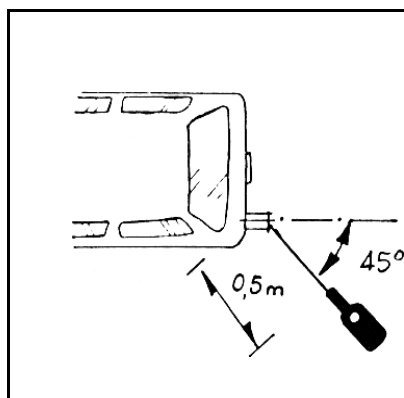
Tutte le vetture, in qualsiasi tipo di gara, dovranno essere munite di un silenziatore che garantisca il rispetto del limite max di rumorosità di 98 dB(A), misurati con la seguente metodologia:

veicolo fermo, suolo asciutto, superficie rigida (senza erba, neve, ecc.

ecc.); il fonometro dovrà essere posto secondo il disegno seguente:

si faranno tre misure e la media sarà il risultato definitivo;

il livello sonoro in queste condizioni non dovrà superare i limiti previsti.



Per motori benzina ed i motori alimentati con
carburanti Gassosi:
motore a 3800 g/minuto

Per motori Diesel:
motore a 2500
g/minuto

N.B.: angolo di 45 gradi tra l'asse del tubo di scarico ed il fonometro, ad una distanza di 50 cm dalla fine del tubo di scarico.

Se l'asse dello scarico non è posto orizzontale il fonometro dovrà essere posto all'altezza dell'asse di uscita dello scappamento.

RUMOROSITÀ Formule

Le vetture dotate di scarico nelle pance dovranno rispettare i sotto elencati parametri misurati con la seguente metodologia:

veicolo fermo, suolo asciutto, superficie rigida (senza erba, neve, eccetera).

Il fonometro dovrà essere posto a 100 cm. +/- 5 cm. dietro il punto più arretrato dell'ala posteriore rilevato sull'asse longitudinale della vettura con una tolleranza di +/- 10 cm. rispetto a questo.

L'altezza da terra del fonometro deve essere di 35 cm. +/- 10 cm.

Il fonometro deve essere in posizione orizzontale e con il rilevatore verso le vetture.

Il fonometro deve essere regolato su misure "slow" (lente) con il filtro tipo "A".

Il regime motore deve essere mantenuto a 3800 giri/motore.

Il livello di rumore massimo deve essere quello previsto dall'articolo 10.7.1 della presente appendice.

APPLICAZIONE

Sempre, in tutte le gare, per tutte le vetture.

I regolamenti tecnici specifici potranno imporre l'utilizzazione obbligatoria di un silenziatore monotipo, approvato da ACI Sport.

Gli Organizzatori delle competizioni in Circuito, Rallies, Salita e Slalom valevoli per un titolo Nazionale hanno l'obbligo di disporre di un proprio fonometro atto alle misurazioni indicate nel presente articolo munito di certificazione.

CATALIZZATORI

In tutte le gare che si svolgono sul territorio Nazionale (rallies, pista, salita, ecc.) per le vetture di Gruppo A e N commercializzate dopo il 01/01/1993 o per vetture prodotte prima di detta data che venivano consegnate con lo scarico catalizzato, l'obbligo del catalizzatore. Tutto ciò per rispettare le norme relative all'inquinamento.

È consentito il montaggio di convertitori catalitici di serie indicati nelle schede di omologazione delle vetture.

È consentito il montaggio dei convertitori catalitici elencati nella lista 8 della Fia con esclusione di quelli omologati per una utilizzazione specifica (tipo vetture e/o cilindrata massima).

Un convertitore catalitico omologato può essere utilizzato anche per una cilindrata inferiore o per un gruppo con una preparazione minore (esempi un convertitore catalitico omologato per una vettura di cilindrata di 2000cc può essere utilizzato su una vettura di cilindrata di 1600cc. - un convertitore catalitico omologato per una WRC può essere utilizzato su una vettura S1600)

DEROGHE RUMOROSITÀ GARE

RUMOROSITÀ GARE IN SALITA

Tutte le vetture dovranno rispettare, per una precisa questione di sicurezza, i seguenti limiti: Gruppi N - Formule cilindrata inferiore a 1600 cc max 98 db(A)

Tutte le altre vetture min. 98 max 110 db(A)

RUMOROSITÀ GARE FUORISTRADA

Il limite massimo di rumorosità è fissato a 110 dB(A).

RUMOROSITÀ GARE AUTODROMO

Il limite massimo di rumorosità è fissato, per tutte le vetture a 95 dB(A) (con le deroghe relative agli articoli 10.7.1 e 10.7.2)

DEROGHE RUMOROSITÀ VETTURE

Rumorosità vetture Formula / Prototipi

Tenendo conto dei rumori secondari (trasmissione, cambio, vibrazioni della carrozzeria e la vicinanza del motore al tubo di scarico) delle vetture di Formula / Prototipi si precisa che le stesse dovranno rispettare i seguenti limiti massimi:

Vetture con cilindrata superiore a 1600 cc e vetture con gruppo motore e cambio di derivazione motociclistica 105 db(A)

Formula 3 (ved. Allegato J FIA Art. 275.5.6.4)

Vetture con cilindrata inferiore a 1600 cc 95 db(A)

Rumorosità vetture GT

Il limite massimo di rumorosità è fissato a 110 dB(A)

REGOLE F.I.A. DI VERIFICA DEI COMPONENTI TOSSICI DEI GAS DI SCARICO

Generalità

Da regolamento i veicoli possono partecipare alle gare se sono equipaggiati di un sistema anti-inquinamento (regole di progetto) e se questo sistema è configurato in maniera tale da ridurre al minimo l'emissione di sostanze tossiche (regole di efficacia).

Le regole di concezione sono riepilogate nel regolamento per l'omologazione dei catalizzatori; la verifica dell'efficacia è trattata qui di seguito:

Verifiche

Verifica visiva

La verifica visiva deve essere eseguita con un endoscopio o uno specchio attraverso il foro di verifica situato a monte del catalizzatore. In caso di dubbio il catalizzatore deve essere smontato, cosa questa resa semplice con i catalizzatori omologati grazie al loro accoppiamento mediante flange. Si dovrà controllare che il substrato del catalizzatore sia in condizioni normali. Non dev'esserci nessun danneggiamento meccanico o danneggiamento causato da malfunzionamento del motore. Il substrato deve avere il numero prescritto di celle per pollici quadrato (cioè 100 cpsi). Le celle, inoltre, non potranno essere ingrandite.

Le modifiche del substrato (difetto, fusione) dovute a malfunzionamento del motore devono essere contestate.

I fori nel substrato causati dai metodi di produzione sono accettati fino a una grandezza di 0,5 cm² e vi potranno non essere di un massimo di tre fori per substrato.

Verifica di efficacia

Per la valutazione dell'efficacia deve essere controllato il tasso di conversione del contenuto di CO nei gas di scarico.

A questo scopo il contenuto di CO deve essere misurato a monte e a valle del catalizzatore.

Metodo di misura:

veicolo fermo, in assetto da gara;

il più alto regime di minimo costante del motore tra 3000 e 6000 giri/minuto o, meglio, il regime

di minimo di prova prescritto nella scheda di omologazione del catalizzatore (tra 3000 e 6000 giri/minuto);

se è necessario evitare temperature elevate del motore, installare un ventilatore supplementare davanti al radiatore;

annotare la quantità di CO nei gas di scarico a monte del/dei catalizzatore/i: il flessibile del dispositivo di misura del gas di scarico deve essere fissato a un tubo di estrazione (diametro esterno = 6 mm.) avvitato nel foro di verifica prescritto sull'entrata del catalizzatore;

registrare la quantità di CO all'estremità del sistema di scarico;

annotare la velocità del motore.

Criteri

Riduzione del 50% del CO contenuto nei gas di scarico nel catalizzatore.

Quantità di CO all'estremità del sistema di scarico: max 1% in volume.

Dispositivi di misura

Contagiri, precisione classe I.

Analizzatore dei gas di scarico Bosch tipo ETT 008.11 o dispositivo equivalente.

Note

Non sarà accettato nessun reclamo concernente il metodo o i risultati delle misure.

11. CINTURE DI SICUREZZA

Si ricorda ai Commissari Tecnici che in sede di verifica ante gara dovrà essere anche controllata la rispondenza delle cinture di sicurezza alle norme ad esse relative

Tutte le vetture dovranno essere equipaggiate con cinture di sicurezza omologate secondo la norma F.I.A. tranne dove diversamente indicato nei RDS.

12. METODI DI VERIFICA

METODO FIA DI MISURAZIONE DELLA CARREGGIATA MASSIMA

Articolo 207: Carreggiata massima

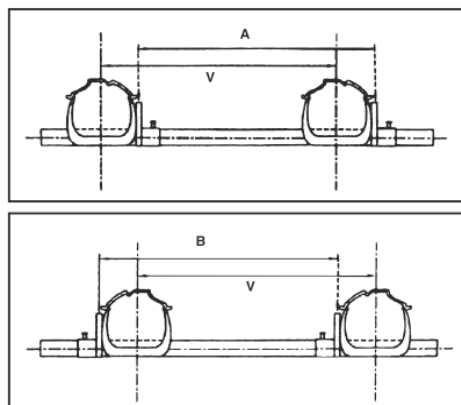
Articolo 207a a) Anteriore:

In millimetri misurata orizzontalmente a livello del suolo, le ruote direttrici in posizione mediana.

La vettura sarà senza benzina né persone a bordo. Il metodo di misura è il seguente:

Articolo 207b b) Posteriore:

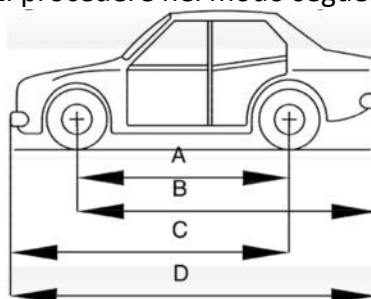
Stesso metodo di misura



$$V = \frac{A+B}{2}$$

CONTROLLO VALORI SBALZI

Per controllare il valore degli sbalzi procedere nel modo seguente



Sulle misure A, B, C e D si applica una tolleranza dell'1%.

Esempio:

Passo = 2580 mm (A)

Sbalzo anteriore = 780 mm

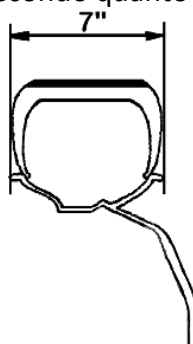
Misura di C = 3326,4 (2580 + 780) +/- 1% 3393,6 mm

Nota Bene: questa nota non si applica al Superturismo

MISURAZIONE LARGHEZZA CERCHIO-PNEUMATICO

In riferimento all'Art. 255.5.4 Ruote e pneumatici dell'Allegato J di Gruppo A si precisa che la misura riportata nel suddetto articolo, larghezza dell'insieme cerchio-pneumatico, è da intendersi tra il punto di accoppiamento del pneumatico sul cerchio e la sommità del pneumatico stesso (vedere disegno sottostante) fermo restando quanto specificato nel 1 capoverso.

La misurazione dovrà essere effettuata secondo quanto previsto dall'Art. 252.6 Ruote Allegato J.



CAMME GRUPPO N

Il Gruppo di lavoro "Tecnica ed Omologazione" della FIA ha recentemente ribadito per il Gruppo N:

- le camme devono essere di serie cioè identiche a quelle che equipaggiano il motore di una vettura venduta dalla normale rete dei concessionari;
- ogni pezzo deteriorato per usura o per incidente non può essere sostituito che da un pezzo d'origine identico al pezzo danneggiato. (Allegato J art. 254.4 Modifiche e Aggiunte Autorizzate o Obbligatorie);
- le tolleranze di lavorazione delle camme, (quota A e B art. 325 g della fiche di omologazione) devono essere tutte dello stesso segno o tutte + (più) o tutte - (meno) (dati forniti dalle case Costruttrici);
- in caso di dubbio sull'originalità del componente, fa fede un particolare di ricambio fornito dalla casa costruttrice.

Detta norma va applicata a tutte le vetture del Gruppo N.

METODO FIA DI MISURAZIONE DEL RAPPORTO DI COMPRESSIONE

Si porta a conoscenza di tutti gli interessati la metodologia, adottata dalla FIA, per la misurazione de rapporto di compressione.

SENZA SMONTARE LA TESTATA

- piazzare il pistone al PMS (punto morto superiore), con le valvole di aspirazione e scarico chiuse
- riempire la camera di combustione con olio attraverso il foro della candela (motori a benzina) o dell'iniettore (motori diesel), sino all'apparizione dell'olio all'inizio della sede
- misurare il volume di olio introdotto (V1)
- misurare corsa C ed alesaggio D e calcolare la cilindrata unitaria (V2)

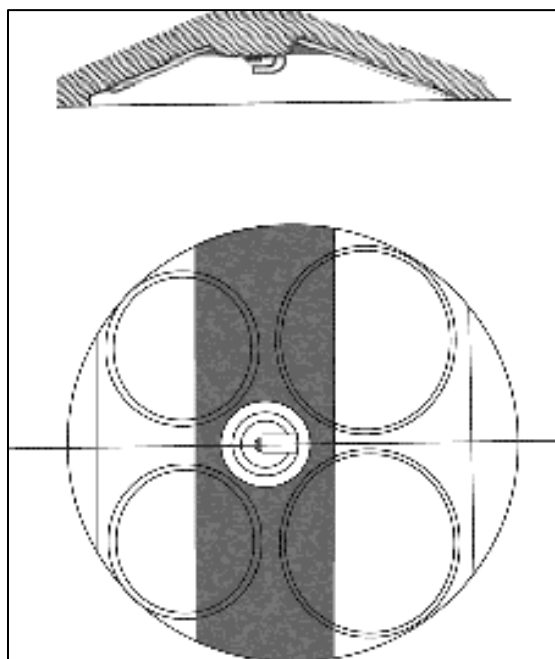
$$V2 = (0,25 \times 3.1416 \times D^2) \times C$$

$$\text{Rapporto di compressione } R = (V1 + V2) / V1 \quad 0 / -0,15^*$$

*: tolleranza da applicare ai risultati della misura

Potenziali problemi:

- accuratezza della misurazione
- controllo del livello olio difficile o impossibile se la candela o l'iniettore sono allocati alla base di un pozzetto di piccolo diametro il motore non deve essere inclinato
- impossibile misurare alesaggio e corsa se la candela o l'iniettore non sono centrali
- sui motori di produzione corrente, in particolare i plurivalvole con candela o iniettore centrale, la forma della sede della candela o iniettore all'interno della camera di combustione ostacola il riempimento completo con olio della camera stessa (vedi disegno sotto)



CON RIMOZIONE DELLA TESTA CILINDRI

Una volta tolta la testata dal motore, il metodo consiste nel misurare separatamente il volume della camera di combustione, il volume generato dalla guarnizione testa ed il volume generato dalla sommità del pistone, al fine di determinare il volume totale della camera di combustione.

NB: con l'eccezione della faccia della guarnizione testa, nessuna operazione di pulizia è ammessa

Caso 1: la testata ha una camera di combustione in cui penetra la sommità del pistone (vedi disegno 1).

1. Volume della camera di combustione nella testata (V_c)

- con candela o iniettore montati, piazzare una piastrina di vetro (o un cilindro o un cono) con un foro di riempimento sul piano di appoggio della testata sulla guarnizione
- riempire di olio la camera di combustione attraverso il foro del vetrino, sino a quando l'olio raggiunge il piano della guarnizione
- il foro deve essere in posizione tale da evitare delle bolle d'aria
- misurare il volume d'olio introdotto (V_c)

2. Volume generato dalla guarnizione della testata (V_j)

- misurare lo spessore della testata (E_j) ed il suo diametro al livello del cilindro (D_j)
- calcolare il volume come segue

$$V_j = (0,25 \times 3,1416 \times D_j^2) \times E_j$$

3. Volume generato dalla sommità del pistone (V_p)

- piazzare il pistone al PMS
- muovere il pistone verso il basso sino ad una profondità sufficiente a portare la sommità del pistone alcuni millimetri sotto il piano della guarnizione sul blocco

cilindri

- misurare l'altezza (Hp)
- sigillare il cilindro riempiendo con grasso il volume (Va) (vedi disegno)
- piazzare un vetrino con il foro sul piano della guarnizione testa
- riempire di olio il cilindro attraverso il foro del vetrino, sino a quando l'olio raggiunge il piano della guarnizione misurare il volume di olio introdotto (Vp_o)
- calcolare il volume della parte che sporge nella camera di combustione (Vp)

$$Vp = (0,25 \times 3.1416 \times D^2) \times Hp - Vp_o$$

Volume totale della camera di combustione:

$$V1 = Vc + Vj - Vp$$

Misurare corsa (C) ed alesaggio (D), calcolare la cilindrata unitaria (V2)

$$V2 = (0,25 \times 3.1416 \times D^2) \times C$$

$$\text{Rapporto di compressione } R = (V1 + V2) / V1 \quad 0/-0,15^*$$

*: tolleranza da applicare ai risultati della misura

Caso 2: la testa ha una camera di combustione (vedi disegno 2)

Il pistone ha una sua camera di combustione e / o le sacche per le valvole

1. Volume della camera di combustione nella testa (Vc)
 - applicare la procedura del caso 1
2. Volume generato dalla guarnizione della testa cilindri (Vi)
 - applicare la procedura del caso 1
3. Volume generato dalla sommità del pistone (Vp)
 - applicare la stessa procedura del caso 1
 - misurare il volume di olio introdotto (Vp_o)
 - calcolare il volume della camera e/o delle sacche (Vp)

$$Vp = Vp_o - (0,25 \times 3.1416 \times D^2) \times Hp$$

volume totale della camera di combustione è:

$$V1 = Vc + Vj + Vp$$

Misurare corsa (C) ed alesaggio (D), calcolare la cilindrata unitaria (V2)

$$V2 = (0,25 \times 3.1416 \times D^2) \times C$$

$$\text{Rapporto di compressione } R = (V1 + V2) / V1 \quad 0/-0,15^*$$

*: tolleranza da applicare ai risultati della misura

Caso 3: la testa è piana, non c'è camera di combustione (vedi disegno 3)

La camera di combustione è nel pistone

1. Volume generato dalle valvole (Vs)
 - la candela o l'iniettore deve essere montato, piazzare un cilindro di vetro di volume definito (Vcyl), dotato del foro di riempimento, a contatto con il piano della testa cilindri
 - riempire di olio attraverso il foro, sino al riempimento totale
 - misurare il volume introdotto (Vs_o)
 - il foro dev'essere posto in maniera da evitare bolle d'aria
 - calcolare il volume generato dalle valvole (Vs)

$$V_s = V_{cyl} - V_{s_o}$$

2. Volume generato dalla guarnizione testa cilindri (V_j)

- Applicare le stesse regole del caso 1

3. Volume generato dalla sommità del pistone (V_p)

- Applicare la procedura del caso 1
- Misurare il volume d'olio introdotto (V_{p_o})
- calcolare il volume della camera e/o delle sacche (V_p)

$$V_p = V_{p_o} - (0,25 \times 3.1416 \times D^2) \times H_p$$

il volume della camera di combustione è:

$$V_1 = V_p + V_j - V_s$$

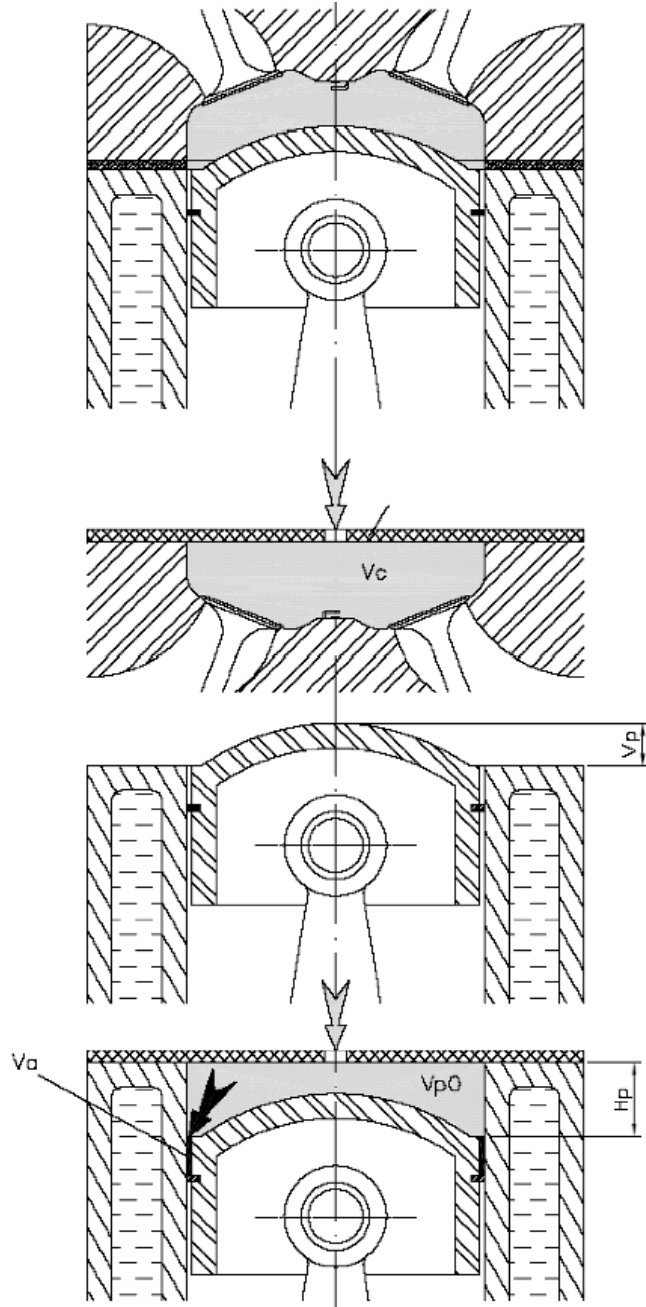
Misurare corsa (C) ed alesaggio (D), calcolare la cilindrata unitaria (V_2)

$$V_2 = (0,25 \times 3.1416 \times D^2) \times C$$

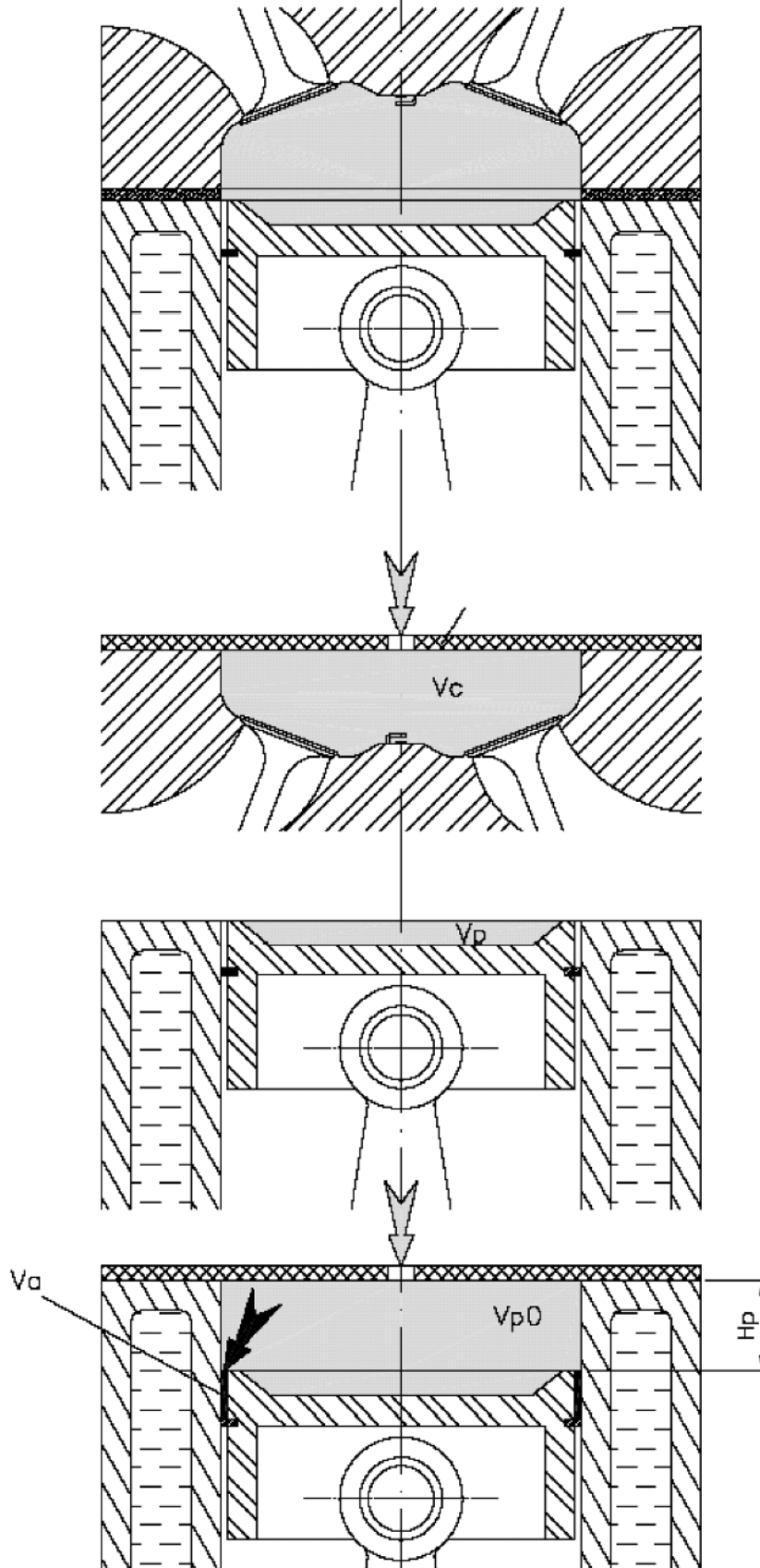
$$\text{Rapporto di compressione } R = (V_1 + V_2) / V_1 \quad 0/-0,15^*$$

*: tolleranza da applicare ai risultati della misura

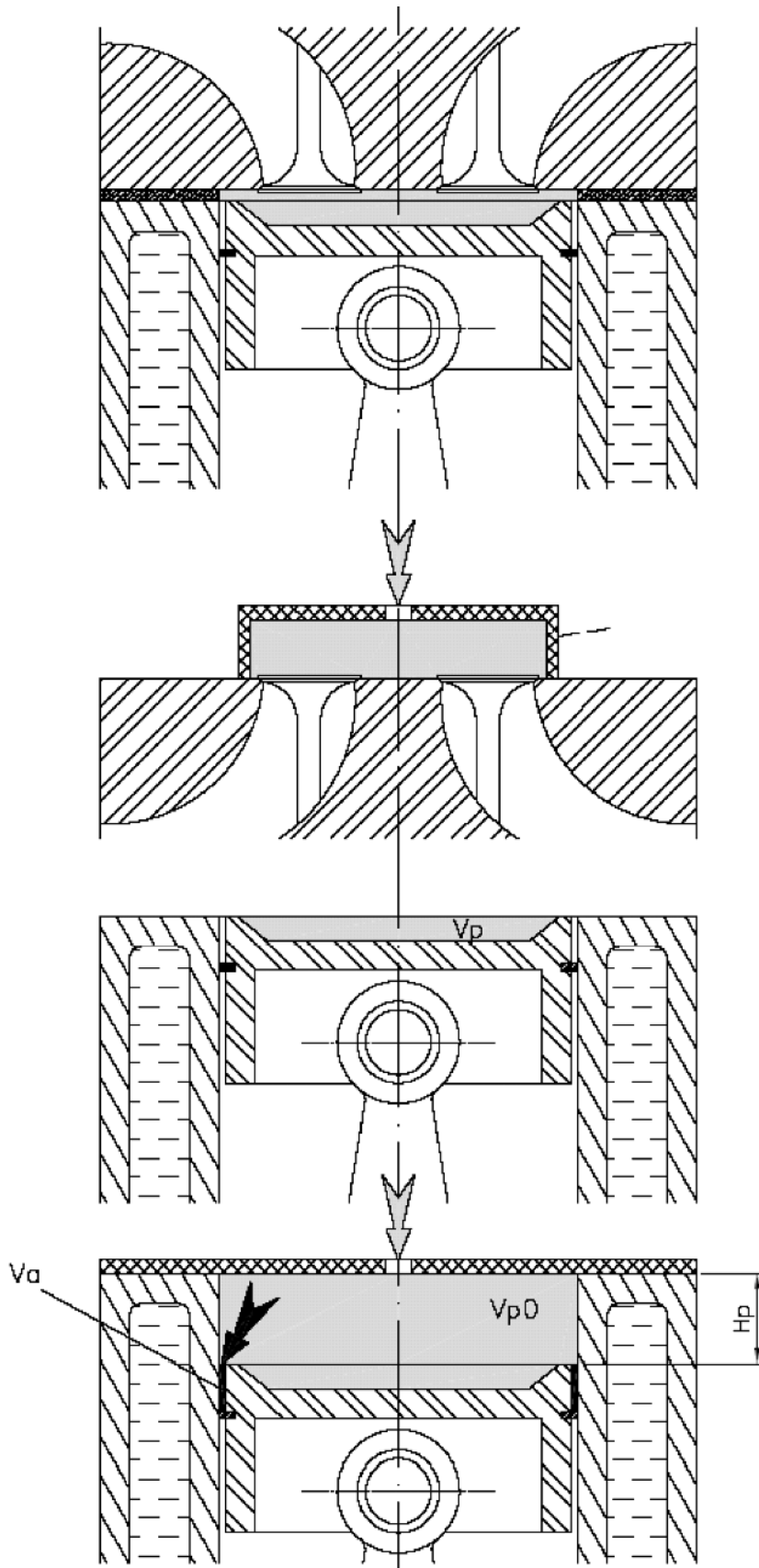
DISEGNO 2



DISEGNO 2



DISEGNO 3



13. AVVERTENZE GENERALI

- 1) Le verifiche, oltretutto in modo uniforme e sistematico, devono essere eseguite in condizioni di tranquillità e senza interferenze. Poiché avviene spesso che le operazioni di verifica sono disturbate da un affollamento di persone estranee che rendono precarie le condizioni in cui si svolge il lavoro dei Commissari Tecnici, si invitano i Commissari stessi a sospenderle in casi simili e a riprenderle soltanto quando sia possibile lavorare indisturbati: tutto ciò va esteso anche alle verifiche di fine gara.
- 2) Ai Commissari Tecnici viene vivamente raccomandato di non fermarsi alla prima irregolarità tecnica riscontrata, anche se questa è di per sé stesa sufficiente per l'esclusione dalla classifica. Nel caso in cui, in una verifica disposta su reclamo, venga riscontrata l'irregolarità di uno o più particolari, che non fanno oggetto del reclamo stesso, i Commissari Tecnici ne dovranno tenere conto nell'emissione del giudizio sulla regolarità della vettura.
- 3) I Commissari Tecnici non devono accettare dichiarazioni scritte dal concorrente attestanti irregolarità della vettura al fine di evitare lo smontaggio. Le verifiche devono essere eseguite in ogni caso, sia che si tratti di verifiche disposte d'ufficio, sia che si tratti di verifiche disposte in seguito a reclamo.
- 4) Nel caso in cui un particolare costruttivo della vettura verificata risulti essere irregolare, questo deve essere trattenuto ed identificato con un cartellino, firmato anche dal Concorrente, dai Commissari Tecnici e consegnato al concorrente interessato soltanto alla chiusura dei termini di reclamo o di appello. In caso di appello il "pezzo" irregolare deve essere inviato al Tribunale Nazionale di Appello presso la ACI - Roma (vedere articolo 3, lettera h).
- 5) In caso di reclamo contro una vettura, potrà essere sottoposta a verifica d'ufficio anche la vettura del reclamante sugli stessi particolari oggetto del reclamo, ed eventualmente quelle che seguono immediatamente in classifica. Il concorrente di una vettura che non sia presente in parco chiuso o che non sia stata messa a disposizione degli U.G. non può proporre reclami tecnici.
- 6) Si invitano i Commissari Tecnici a verificare scrupolosamente, all'atto dell'ingresso delle vetture in pista prima della partenza, che le sicure e i rubinetti dei sistemi di estinzione siano aperti e che le cinture di sicurezza siano correttamente allacciate. I Commissari Sportivi affiancheranno i Commissari Tecnici per le decisioni immediate da adottare.

I conduttori che non provvederanno alla sistemazione dei particolari suddetti, non saranno ammessi allo schieramento di partenza.

14. NORME PER LE VERIFICHE TECNICHE D'UFFICIO POST-GARA

GENERALITÀ

Il delegato tecnico della manifestazione propone, per iscritto, al collegio dei commissari sportivi, o giudice unico, l'effettuazione di verifiche tecniche da eseguirsi durante e dopo la manifestazione. Nella scelta del tipo di verifiche da proporre al collegio, il delegato tecnico deve privilegiare quelle che non siano onerose per i concorrenti (es. peso, dimensioni, diametro flange dei turbocompressori, rapporti al cambio, freni, sospensioni, acquisizione dati, configurazione aerodinamica, pop off). Per quanto riguarda i costi di verifiche particolari (smontaggio motore, cambio, differenziale) si seguirà il seguente criterio:

Gare Valide per i titoli ACI SPORT e gare non titolate – costo a carico dei concorrenti

Gare dei trofei di marca – costo a carico del promotore o della casa costruttrice.

Ai soli concorrenti interessati deve essere data comunicazione dei particolari che

saranno controllati verificati in sede di verifica tecnica postgara.

NORME PER GLI ORGANIZZATORI

Onde poter assicurare una buona esecuzione delle verifiche tecniche post-gara e fatte salve le prescrizioni di cui all'art. 2.6 della presente appendice, si raccomanda agli Organizzatori di curare in modo particolare i seguenti apprestamenti:

Officina con locale ben illuminato atto a contenere almeno 4 vetture.

Un ponte sollevatore per i controlli della parte inferiore vettura e relativi smontaggi. Banchi lavoro per i controlli.

Almeno due meccanici.

Chiavi e attrezzatura di base.

Bilancia della portata di 20 Kg e bilancia da 2 Kg.

Per gli Autodromi: se hanno officina interna si possono accettare anche le fosse al posto dei ponti, purché siano disponibili almeno due crick a carrello.

L'ACI Sport si riserva di controllare, prima dell'effettuazione della gara, l'idoneità dei suddetti apprestamenti.

DISPOSIZIONI VARIE

- a) I Commissari Sportivi e Tecnici delegati sono invitati ad una scrupolosa ispezione degli apprestamenti previsti dall'organizzatore, al fine di garantire la corretta effettuazione delle verifiche. l'organizzatore dovrà garantire che l'ispezione possa essere effettuata prima dell'inizio della manifestazione.
- b) In caso di reclami, ove si eguagli o superi il numero delle vetture che dovrebbero essere verificate d'ufficio, è facoltativa l'applicazione delle verifiche d'ufficio stesse, a condizione di giustificarne i motivi in apposito verbale.

15. LINEE GUIDA PER IL RISPETTO DEI REGOLAMENTI TECNICI (RIF. ART.128 R.S.N.)

GENERALITÀ

In caso di non conformità tecnica la sanzione dovrà essere comminata secondo i principi della seguente tabella (criterio di proporzionalità della sanzione in funzione della categoria della non conformità

CLASSIFICAZIONE

<i>Categoria</i>	<i>Criterio di massima</i>	<i>Sanzioni</i>
A	Non conformità dovute a errori di montaggio o mancanze che certamente non comportano ne vantaggi, ne violazioni di norme di sicurezza.	Da ammonizione ad ammenda da decidere caso per caso.
B	Non conformità dovute a regolazioni o errori di montaggio che potrebbero essere non volontarie, e che potrebbero comportare vantaggi o violazione di norme di sicurezza.	Da ammenda ad esclusione da decidere caso per caso. Proposta di sospensione del passaporto tecnico da 1 a 12 settimane alla Giustizia Sportiva. In caso di acclarato incremento delle prestazioni la sanzione dovrà essere l'esclusione.
C	Non conformità dovute a lavorazioni o altre operazioni eseguite scientemente, indipendentemente dal fatto che comportino o meno vantaggi.	Esclusione con proposta di deferimento alla Procura Federale. Proposta di sospensione del passaporto tecnico da 12 a 52 settimane alla Giustizia Sportiva
D	Rifiuto di verifica.	Esclusione del concorrente con proposta di deferimento alla Procura Federale. Sospensione cautelare immediata del passaporto tecnico da parte dell'Area Tecnica sino alla decisione della Giustizia sportiva.

DEFINIZIONI

DEFINIZIONI	
Lavorazioni	Variazioni della geometria o delle proprietà fisiche del componente
Regolazioni	Variazioni reversibili, ottenute senza alcuna modifica dei componenti della vettura.
Vantaggio	Incremento delle prestazioni della vettura o diminuzione dei costi di gestione.
Entità in %	Differenza tra il valore effettivo ed il massimo/minimo consentito (incluse le tolleranze) diviso il valore di riferimento.

ESEMPI

ESEMPI DI NON CONFORMITA' DI TIPOLOGIA A	
<u>Descrizione</u>	<u>Esempi</u>
non corrispondenza estetica dei particolari con quanto illustrato nelle foto della fiche	Volanti, finestrini e loro aperture, comandi, ecc.
	Convivenza di soluzioni appartenenti ad evoluzioni diverse omologate (e perciò non regolamentarmente compatibili).
Applicazione di sticker pubblicitari	Livrea della vettura non conforme al regolamento
ESEMPI DI NON CONFORMITA' DI TIPOLOGIA B	
<u>Descrizione</u>	<u>Esempi</u>
Violazione norme di sicurezza	Non utilizzo delle indicazioni obbligatorie, utilizzo di particolari scaduti o non omologati (in tali casi le non conformità sono dovute a modifiche successive alle verifiche antegara)
Montaggio di componenti non omologati ma con caratteristiche (geometriche e fisiche) identiche ai particolari omologati.	Utilizzo di componenti privi di marcatura del promotore (nei Campionati monomarca) ma identici all'originale.
Regolazioni o parametri fuori dai limiti imposti.	Vettura sotto peso (fino all'1%)
	Valori del set up della vettura al di fuori dei range fissati (senza modifica dei componenti)
	Ammortizzatori fuori taratura (senza modifica dei componenti)
	Parametri sospensioni (camber, altezza ecc. angolo di custer)
Utilizzo di componenti non dichiarati	Pneumatici, turbine ecc. non punzonati
Non rispetto di prescrizioni regolamentari	Cancellazione dei dati dall'acquisizione dati
Apposizione di sticker pubblicitari o nastri adesivi	Sticker apposti sulle giunture delle parti di carrozzeria
Pneumatici	Uso di pneumatici non punzonati o con errata punzonatura
Carburante	Mancanza della quantità minima
Aspirazione	Mancata tenuta del sistema di aspirazione (non volontaria)

ESEMPI DI NON CONFORMITA' DI TIPOLOGIA C

<u>Descrizione</u>	<u>Esempi</u>
Lavorazioni su componenti omologati relativi a motore, trasmissione, sospensioni, aerodinamica.	Modifiche di particolari riportati in fiche o particolari vincolati da regolamenti tecnici
	Modifica dei cuscinetti (mancanza sfere, anelli paraolio o parapolvere, riduzione diametro sfere, utilizzo lubrificanti diversi)
	Lavorazione pinze freno per facilitare il rientro delle guarnizioni di attrito
	Valori del set up della vettura al di fuori dei range fissati per mezzo di modifica di componenti (angoli di camber, custer...)
	Mancata tenuta del sistema di aspirazione (con modifica dei componenti)
Montaggio o utilizzo di dispositivi supplementari non autorizzati	Utilizzo di sensoristica non permessa, utilizzo di termocoperte ove non permesse, ecc...
Elettronica: hardware e software	Modifiche, sostituzione o aggiunte di hardware
	Modifiche software centraline elettroniche
	Parametri motore modificati (limite di giri, pressione di sovralimentazione, ecc.)
Benzine e lubrificanti non conformi	Additivi, alterazioni o utilizzo di carburanti o lubrificanti diversi
Massa	Vettura sotto peso (oltre l'1%)
Montaggio di componenti diversi da quelli originali o omologati in fiche.	Impianto frenante (dischi, pinze, pompa ecc.)
	Trasmissione (rapporti cambio, frizione, ecc.)
	Motore (pistoni, bielle, distribuzione, alimentazione carburante, impianto di scarico, ecc.)
	Componenti elettronici diversi o supplementari: centraline, cablaggi, sensori, acquisitori dati
	Impianto elettrico (alternatore, ecc.)
Modifica di componenti	Catalizzatori svuotati,
	Rimozione fondo antirombo

ALLEGATO "A" ALL'APPENDICE 5 - SCHEMA TIPO DI RECLAMO

Al Direttore di gara (1)
S.P.M.

Oggetto: Gara (2)

Reclamo

il concorrente (3)

numero di gara numero di licenza ACI Sport

residenza o sede

propone reclamo avverso (4).....

Allega tassa di reclamo di Euro 350,00 e si impegna a versare la cauzione delle spese di verifica nella misura stabilita dai Commissari Sportivi (6)

..... li ore

..... firma (5)

reclamo presentato dal concorrente della vettura n.

alle ore del giorno

accompagnato dalla tassa di €

(firma del Direttore di Gara o del
Commissario Sportivo che ha ricevuto il
reclamo)

.....

il concorrente ha versato la cauzione per le spese di verifica, stabilita in Euro (6)

NOTE:

1- In caso di assenza del Direttore di Gara, il reclamo deve essere presentato ad uno dei Commissari Sportivi;

2- indicare la denominazione, la sede e la data di svolgimento;

3- cognome e nome, se trattasi di persona fisica, denominazione se trattasi di P.G.;

4- ved. R.N.S. artt. 172 e seguenti;

5- in caso di P.G. la firma deve essere quella del legale rappresentante o di persona delegata o del conduttore interessato;

6- in caso di reclamo sportivo depernare i riferimenti alle cauzioni per spese di verifica.

mod. B

Spett.le Automobile Club d'Italia
Federazione Sportiva Nazionale Automobilistica
via Solferino 32 00185- Roma

DICHIARAZIONE CONFORMITÀ ABBIGLIAMENTO DI SICUREZZA

Il sottoscritto, Conduttore/Navigatore:

- cognome: _____ nome: _____
- luogo e data di nascita: _____
- documento di identità: Selezionare... (tipo di documento)
numero: _____ rilasciato da: _____ il: _____
valido fino al: _____ (Allegare copia di tale documento di identità)
- titolare della licenza sportiva: _____ in corso di validità;

iscritto alla Manifestazione / Campionato:

- denominazione: _____
- data e luogo: _____

consapevole delle sanzioni sportive

DICHIARA

sotto la propria responsabilità,

- di essere a conoscenza della regolamentazione (appendice L al codice sportivo FIA);
- che tutti i componenti dell'abbigliamento di sicurezza utilizzati sono conformi alle norme in vigore;
- si impegna ad utilizzare esclusivamente l'abbigliamento di sicurezza indicato nella presente dichiarazione.
- **Unicamente per i Conduttori/Navigatori iscritti ad un Campionato, tale certificazione varrà per tutta la durata del Campionato e solamente per le gare dello stesso, inoltre, chi la sottoscrive si impegna a comunicare tempestivamente qualunque variazione avvenga nel corso del Campionato stesso.**

1. CASCO + DISPOSITIVO DI RITENUTA FRONTALE DELLA TESTA			
	1°	2°	3°
CASCO			
Standard FIA:			
Omologazione:			
DISPOSITIVO DI RITENUTA FRONTALE DELLA TESTA			
Standard FIA:			
Omologazione:			

(firma del conduttore o navigatore)

mod. B

2. TUTA, SOTTOTUTA, GUANTI E SCARPE

	1°	2°	3°
TUTA			
Standard FIA:			
Omologazione o marca:			
SOTTOTUTA - MAGLIA			
Standard FIA:			
Omologazione o marca:			
SOTTOTUTA - PANTALONI			
Standard FIA:			
Omologazione o marca:			
SOTTOCASCO			
Standard FIA:			
Omologazione o marca:			
CALZE			
Standard FIA:			
Omologazione o marca:			
SCARPE			
Standard FIA:			
Omologazione o marca e modello:			
GUANTI			
Standard FIA:			
Omologazione o marca e modello:			

(*) utilizzare le colonne nel caso lo stesso conduttore durante la manifestazione utilizzi diversi dispositivi.

Dichiara, altresì, di essere informato, avendo prestato il relativo consenso al momento dell'affiliazione sportiva, che i dati personali raccolti saranno trattati, anche con strumenti informatici, nell'ambito del procedimento per il quale la presente dichiarazione viene resa.

In fede:

(luogo e data della sottoscrizione)

(firma del conduttore o navigatore)

ALLEGATO "C" ALL'APPENDICE 5

RICEVUTA ATTESTANTE LA CONSEGNA DEL
CAMPIONE DI BENZINA

parte per il Concorrente

Gara Data

Concorrente N° Lic. Conduttore

N° Lic.

N° Gara Vettura Gruppo Classe

Delegato del Concorrente Sig.

Io sottoscritto Concorrente, Conduttore o Delegato dichiaro di ricevere il campione, di sua pertinenza, della benzina prelevata dalla vettura sopra citata. Il campione da me ritirato risulta ermeticamente sigillato e piombato secondo quanto previsto dalla Appendice 5 - Art. 6 - VERIFICA CARBURANTE - PROCEDURE.

Il Concorrente, Conduttore o Delegato del Concorrente

.....

Il Commissario Tecnico

Data ora

parte per l'incartamento di chiusura

Gara Data

Concorrente N° Lic. Conduttore

N° Lic.

N° Gara Vettura Gruppo Classe

Delegato del Concorrente Sig.

Io sottoscritto Concorrente, Conduttore o Delegato dichiaro di ricevere il campione, di sua pertinenza, della benzina prelevata dalla vettura sopra citata. Il campione da me ritirato risulta ermeticamente sigillato e piombato secondo quanto previsto dalla Appendice 5 - Art. 6 - VERIFICA CARBURANTE - PROCEDURE.

Il Concorrente, Conduttore o Delegato del Concorrente

.....

Il Commissario Tecnico

Data ora