

REGOLAMENTO DI SETTORE 2021

VELOCITÀ SU TERRA - AUTOCROSS

PREMESSA

Le competizioni dovranno essere organizzate in conformità al Codice Sportivo Internazionale (Codice) e suoi allegati al Regolamento Sportivo Nazionale (RSN) e sue Norme Supplementari.

Le caratteristiche generali e particolari delle competizioni saranno specificate nel regolamento particolare redatto e pubblicato conformemente al RSN. Le presenti norme prescrivono le condizioni alle quali devono rispondere le competizioni di Velocità su Terra, Autocross, ed alle quali deve uniformarsi il regolamento particolare di gara.

Saranno assegnati n. 6 Titoli di Campione Italiano per ciascun Gruppo e il titolo di Campione Italiano Assoluto al Conducente che avrà conseguito il maggior punteggio, indipendentemente dall'appartenenza a qualsiasi Gruppo; i punteggi di Gruppo non sono cumulabili tra loro.

Sarà assegnato il titolo denominato Campione Assoluto di COPPA ITALIA, dedicato ai concorrenti e conducenti che non presentano i requisiti per l'accesso al Campionato Italiano.

Il concorrente/conducente che parteciperà al Campionato Italiano non conquisterà punti per la Coppa Italia.

Le vetture che rientrano nei regolamenti nazionali ed internazionale elencati (art. 3 vetture), allestite con i sistemi di sicurezza omologati in corso di validità, (sedile, cinture, serbatoio, comprensivo il vestiario del conducente), partecipano al Campionato Italiano ACI Sport.

Nei BUGGY e SUPERBUGGY è consentito l'utilizzo di sedili non omologati, ma è comunque fortemente raccomandato (dal 1° Gennaio 2022, tutte le vetture di nuova costruzione avranno l'obbligo di essere conformi a quanto previsto dal regolamento internazionale FIA, Allegato J art. 279 A dell'anno in corso).

Il Campionato Italiano è open, potranno partecipare conducenti/concorrenti delle diverse nazioni, che saranno trasparenti alla classifica finché non avranno partecipato al 50%+1 delle gare a calendario, per la stagione in corso.

MONTEPREMI CAMPIONATO ITALIANO VELOCITÀ SU TERRA 2021

Al Campionato Italiano VST sarà riservato un montepremi in denaro di **10.000,00 euro** così suddiviso:

Al PRIMO della CLASSIFICA ASSOLUTA **1.000,00 Euro**

Al PRIMO Classificato dei vari Gruppi (0-1-2-3-4-5) **700,00 Euro**

Al SECONDO Classificato dei vari Gruppi (0-1-2-3-4-5) **500,00 Euro**

Al TERZO Classificato dei vari Gruppi (0-1-2-3-4-5) **300,00 Euro**

Il montepremi sarà erogato esclusivamente a chi parteciperà a tutte le gare del Campionato

NB. Le competizioni valevoli per i Campionati, Trofei e Coppe FIA devono rispondere alle prescrizioni dei relativi regolamenti della FIA.

OGNI GARA VALEVOLE PER IL CAMPIONATO ITALIANO SARÀ VALEVOLE ANCHE PER LA COPPA ITALIA.

ART. 1 - DEFINIZIONI

Sono competizioni di autocross o velocità su terra, quelle che si svolgono su circuiti permanenti (crossodromi) o provvisori o temporanei con manto di rivestimento non asfaltato, con più concorrenti che prendono il via simultaneamente. E' prevista anche l'organizzazione di prove su percorsi sterrati in linea.

ART. 2 - CONCORRENTI E CONDUTTORI

Sono ammessi, in qualità di concorrenti e di conducenti, al Campionato Italiano i titolari delle Licenze Nazionali e Internazionali di concorrente/conducente come di seguito riportato:

A int. - B Int. - C/R Int. - C senior - C Naz. - C under 23 - D - Junior OFF-ROAD

Sono ammessi, in qualità di concorrenti e di conducenti, alla COPPA ITALIA i titolari di licenza di concorrente/conducente di tipo: A int. - B Int. - C/R Int. - C senior - C Naz. - C under 23 - D - Junior OFF ROAD - Attività di Base, Abilità Light

Relativamente agli importi delle licenze si rimanda a quanto pubblicato sul sito della Federazione, in materia di tesseramento sportivo.

ART. 3 - VETTURE

Alle gare di AUTOCROSS - VELOCITÀ SU TERRA saranno ammesse sia le vetture del Regolamento Tecnico Internazionale (FIA) sia le vetture conformi al Regolamento Tecnico Nazionale ACI.

Sono ammesse le vetture Kart Cross che rispettano il loro regolamento tecnico.

Vetture e Monoposto conformi al Regolamento Tecnico Internazionale Allegato J 279A anno 2015 e successivi.

Vetture conformi annuario CSAI 2004 N.S. 13 VST art. 18

Regolamento Tecnico Light (Attività di base, tipo Slalom).

I Commissari Sportivi (o il Giudice Unico CSN Delegato ACI Sport) hanno la facoltà di non ammettere alla partenza vetture che per costruzione o per stato di manutenzione presentino elementi di pericolosità.

ART. 4 – COSTITUZIONE e DENOMINAZIONE NAZIONALE DEI GRUPPI O DELLE CLASSI

- **Gruppo 0** - Junior Buggy - Monoposto a 2 o 4 ruote motrici 600 cc conformi All. J 279A 2015
- **Gruppo 1** - Turismo 2000 - Vetture a 2 ruote motrici fino 2000 cc conformi All. J 279A 2015 + Annuario CSAI 2004 (v. All. A)
- **Gruppo 2 - TAX** - Vetture a 4 Ruote Motrici max 3500 cc Touring Autocross conformi All J 279A 2015 + Annuario CSAI 2004 (v. All. A)
- **Gruppo 3 - KartCross** - Kart Cross secondo il proprio regolamento tecnico
- **Gruppo 4** - Buggy1600 - Monoposto a 2 o 4 RM fino a 1600 cc conformi All. J 279A 2015 + Annuario CSAI 2004 (v. All. A)
- **Gruppo 4B** –Buggy 2wd 1600 cc Monoposto 2 RM fino a 1600 cc conformi al regolamento Coppa Italia Costituiranno classe con minimo 5 vetture verificate
- **Gruppo 5** - Super Buggy - Monoposto a 2 o 4 RM da 1601 cc fino 4000cc conformi All. J 279A 2015 + Annuario CSAI 2004 (v. All. A)

ART. 5 - NUMERI DI GARA FISSI

Ai Conduuttori saranno assegnati numeri di gara fissi con il seguente criterio:

- Gruppo 5 – Superbuggy da N° 1 a 99
- Gruppo 4 - Buggy1600 da N° 101 a 199
- Gruppo 4B – Buggy 2wd da N 501 a 599
- Gruppo 2 - TAX da N° 201 a 299
- Gruppo 0 - Junior Buggy da N° 301 a 399
- Gruppo 3 – KARTCROSS da N° 601 a 699
- Gruppo 1 - Turismo 2000 da N° 401 a 499

Ai primi 10 classificati dei vari Gruppi, fra i partecipanti al Campionato Italiano, sarà assegnato un numero di gara fisso, corrispondente al proprio raggruppamento, in funzione della posizione in classifica ottenuta l'anno precedente; a tutti gli altri verranno assegnati numeri a seguire (si raccomanda agli Organizzatori di conservare gli stessi per tutte le prove di Campionato);

Il cambio di Gruppo comporta la perdita del numero fisso.

Ai vincitori dei singoli Gruppi verranno assegnati rispettivamente i numeri 1 (**Gruppo 5**), n 101 (**Gruppo 4**), n 201 (**Gruppo 2**), n 301 (**Gruppo 0**), n 401 (**Gruppo 1**) e n 601 (**Gruppo 3**);

Il vincitore assoluto del Campionato potrà aggiungere al proprio numero la bandiera italiana e/o un festone di alloro.

Alla gara di apertura del Campionato, a propria discrezione, l'Organizzatore potrà individuare tramite tabella porta numero colorata i Campioni ITALIANI dell'anno precedente e, in tutte le altre prove, i primi in classifica di ogni raggruppamento.

E' a carico del concorrente produrre ed installare i numeri di gara sul proprio veicolo, seguendo le queste regole:

- Vetture: fondo bianco di dimensione 50 x 38 cm, numero/i altezza minima 28 cm di colore e carattere leggibile
- Monoposto: fondo bianco di dimensione 24 x 35 cm, numero/i altezza minima 18 cm di colore e carattere leggibile

Ogni organizzatore ed il promoter del campionato possono fornire adesivi con pubblicità obbligatoria da applicare sui veicoli seguendo le regole indicate nel RPG di ogni gara.

ART. 6 - GARE RISERVATE

Sono riservate le gare che rispettano le disposizioni dell'art. 19 R.N.S.

ART. 7 - COMPETIZIONI

TASSE DI ISCRIZIONE ALLE GARE OFF ROAD:

Autocross gare titolate **Importo € 200,00 più iva (22%)**

Autocross gare non titolate **Importo € 140,00 più iva (22%)**

ART. 8 UFFICIALI DI GARA

Ad ogni manifestazione deve essere previsto un Giudice Unico, titolare di Licenza di Commissario Sportivo Nazionale, designato da ACI Sport ed un Commissario Tecnico Nazionale Delegato da ACI Sport.

Al Giudice Unico spetteranno i compiti previsti dalla R.N.S

Almeno un Commissario Tecnico Regionale, Commissari di Percorso e personale addetto alle verifiche sportive.

Dovrà essere designato un Covid Manager in possesso di licenza ACI Sport in corso di validità al fine della integrale applicazione del Protocollo Anti-Covid 19 Varato dalla Federazione Sportiva Automobilistica ACI.

ART. 8.1 - SERVIZI ANTINCENDIO E SANITARIO

a) Servizio antincendio

In ogni gara deve prestare servizio una vettura per il pronto intervento contro l'incendio. La vettura deve essere equipaggiata con estintori di capacità minima complessiva di 40 Kg. e con personale munito di adeguato abbigliamento di protezione contro il fuoco (tuta e guanti). E' obbligatorio il Team di De-carcerazione (adeguato anche mezzo unico De-carcerazione/Antincendio).

b) Servizio sanitario

Nelle competizioni velocità su terra devono essere rispettate le seguenti prescrizioni sanitarie:

Il Medico Capo di gara con i compiti previsti dall'art.11.4, in servizio alla partenza e con dotazione strumentale e sanitaria adeguata. In accordo con il Direttore di Gara, lo stesso potrà svolgere il ruolo di medico di servizio su uno dei mezzi di soccorso adibito alla zona partenza.

Almeno una (1) ambulanza di rianimazione completa di equipaggio con a bordo un Medico Rianimatore e/o medico che opera nel Servizio Nazionale 118.

Nel caso in cui l'unica ambulanza di Rianimazione dovesse abbandonare la zona di gara per il soccorso o per altra ragione, la gara va sospesa fino al ripristino del servizio medico di emergenza (ambulanza completa con equipaggio).

ART.8.2 - VERIFICHE SPORTIVE E TECNICHE ANTE-GARA

Le competizioni devono essere precedute dalle operazioni di controllo effettuate, conformemente alle prescrizioni della N.S. 9, nei confronti dei concorrenti, dei conduttori e delle vetture. Per ogni vettura verificata devono essere rilasciati n. 2 pass per meccanico.

ART. 8.3 - CRONOMETRAGGIO

Il cronometraggio avviene tramite transponder, ogni pilota è responsabile del corretto posizionamento durante tutta la manifestazione. E' possibile il rilevamento con fotocellula sui percorsi in linea.

Nelle gare non valevoli per il Campionato Italiano il servizio di cronometraggio è facoltativo. Se l'Organizzatore non lo prevede deve indicarlo nel regolamento particolare di gara.

ART. 8.4 SVOLGIMENTO DELLE GARE

Lo svolgimento delle gare deve essere conforme a quanto previsto nel regolamento particolare di gara. "L'annaffiatura" della pista sarà programmata e prevista dal Direttore di Gara.

ART. 8.4.1 - Prove Cronometrate Ufficiali

Le sessioni di prove cronometrate saranno 2, la prima in ordine numerico e la seconda in ordine inverso. Sono ammesse in pista un max. di 6 vetture.

Ogni sessione di prova cronometrata dovrà avere la durata minima di 4 giri, a partire dal momento che la vettura attraverserà la linea del traguardo tutti i giri saranno cronometrati.

Per determinare la posizione di partenza nelle successive batterie si terrà in considerazione il miglior tempo sul giro effettuato nella propria miglior qualifica.

Nell'eventualità che ci fosse un ex-aequo, verrà preso in considerazione il secondo miglior tempo dei due o più conduttori. Ogni pilota dovrà completare almeno 1 giro di qualifica.

Il pilota impossibilitato a partecipare alle qualifiche può essere autorizzato a partecipare alla prima batteria, a discrezione dei Commissari Sportivi sentito il parere del Direttore di Gara.

Le qualifiche saranno eseguite separatamente nei diversi Gruppi

Nell'ambito di ciascun Gruppo, l'ordine di ingresso pista sarà stabilito, in ciascuna gara, dal Direttore di Gara.

ART. 8.4.2 – BATTERIE di QUALIFICAZIONE-SEMIFINALI-FINALI (SECONDO NORMATIVA FIA)

BATTERIE di QUALIFICAZIONE (HEAT): sono 3 e sempre previste suddivise per 10 concorrenti qualificati. Una

classifica sarà redatta alla fine delle 3 Batterie di Qualificazione, aggiungendo i punti dei migliori due risultati. In caso di parità, i punti ottenuti nella manche che non è stata conteggiata saranno decisivi, se sono ancora appaiati, sarà il tempo migliore ottenuto su una delle tre manche, a condizione che i concorrenti abbiano coperto lo stesso numero di giri.

SEMIFINALI:

Sono previste le semifinali dei gruppi che hanno almeno 14 piloti classificati dopo le 3 heat. Se ci saranno meno di 14 piloti classificati dopo le 3 heat, tutti i piloti del gruppo accederanno direttamente alla finale.

Accederanno alle semifinali i primi 20 piloti classificati alla fine delle 3 heat.

Alla prima semifinale accederanno il 1°, il 3°, il 5°, etc fino ad un massimo di 10 veicoli

Alla seconda semifinale accederanno il 2°, il 4°, il 6°, etc fino ad un massimo di 10 veicoli

Passeranno in finale i primi 5 piloti classificati in ogni semifinale.

I due vincitori delle Semifinali avranno il diritto di scegliere il loro posto sulla griglia della finale. Fra questi due vincitori, il pilota meglio classificato dopo le tre manche di qualificazione, avrà il diritto di scegliere la pole position e il posto rimanente sulla prima riga è per il secondo classificato delle semifinali, risultato il migliore classificato dopo le tre manche di qualificazione e così via.

Le posizioni da 11° a 20° nella classifica generale della gara saranno definite con il seguente meccanismo: i due piloti classificati 6° nelle rispettive semifinali saranno l'11° e il 12° della classifica generale prendendo il miglior tempo totale realizzato nella rispettiva semifinale. Con lo stesso meccanismo saranno classificati i settimi, gli ottavi, i noni ed i decimi delle rispettive semifinali.

FINALI:

Accedono alle finali i primi 5 qualificati delle SEMIFINALI.

ART. 8.4.3 - Partenze

Le partenze devono essere date tutte da fermo, con la seguente griglia di partenza predisposta sul rettilineo di partenza.

a: 14,5 m min. (larghezza minima della griglia)

b: 2,5 m min. (spazio in larghezza per vettura) c: 1 m min. (distanza minima da bordo pista) d: 8 m (spazio in lunghezza per vettura)

Ogni vettura sullo schieramento di partenza che si trova nell'impossibilità di partire per mezzo del proprio sistema di avviamento verrà escluso dalla manche.

Il conduttore avente diritto alla "pole position" ha la facoltà di scegliere, direttamente sulla griglia, la posizione di partenza nell'ambito della prima fila. Se tale facoltà viene esercitata, il conduttore avente diritto alla seconda posizione di partenza può a sua volta scegliere una delle rimanenti due posizioni.

La procedura di partenza inizia con l'esposizione di un cartello "5 secondi". Il VIA viene dato dall'accendersi della LUCE VERDE o in base alla procedura del semaforo indicata dal Direttore di Gara. Per ogni linea di partenza verranno nominati dei giudici per determinare le false partenze, che segnaleranno al Direttore di Gara eventuali partenze anticipate.

ART. 8.4.4 - Arrivo

Ogni finale ha termine dopo che la vettura presunta al primo posto taglierà il traguardo di arrivo.

Tutte le altre vetture saranno fermate al loro passaggio sulla linea di traguardo dopo che avranno compiuto il giro iniziato al momento dell'arrivo della prima vettura.

Il segnale di arrivo sarà dato dal Direttore di gara mediante l'esposizione a ciascuna vettura, della bandiera a scacchi bianchi e neri.

Se il segnale di fine gara è dato per inavvertenza o qualsiasi altra ragione prima che la vettura di testa abbia compiuto il numero di giri previsto, la corsa sarà nondimeno considerata come terminata fin dal momento in cui il segnale è stato esposto.

Se il segnale di fine gara è esposto in ritardo per inavvertenza, la classifica finale sarà stabilita secondo le posizioni reali al momento di fine gara previsto dal Regolamento Particolare.

Se la bandiera a scacchi è esposta ad un altro concorrente che non sia in testa, sarà considerato come l'annuncio differito di un arrivo e la classifica della gara sarà stabilita come se la bandiera a scacchi fosse stata esposta alla vettura di testa.

ART. 8.4.5 - Classifiche

Saranno redatte le classifiche secondo il regolamento FIA:

Al termine delle tre manche sarà redatta una classifica in base alle posizioni di arrivo per ogni gruppo e i primi dieci prenderanno punti per il campionato italiano o la coppa Italia, secondo il seguente ordine:

1° classificato 10 punti

2° classificato 9 punti

3° classificato 8 punti

4° classificato 7 punti

5° classificato 6 punti

6° classificato 5 punti

7° classificato 4 punti
8° classificato 3 punti
9° classificato 2 punti
10° classificato 1 punto

Al termine della FINALE verranno distribuiti i punti come qui sotto riportato:

1°:25 punti	7°:14 punti	13°:8 punti	19°:2 punti
2°:22 punti	8°:13 punti	14°:7 punti	20°:1 punto
3°:20 punti	9°:12 punti	15°:6 punti	
4°:18 punti	10°:11 punti	16°:5 punti	
5°:16 punti	11°:10 punti	17°:4 punti	
6°:15 punti	12°:9 punti	18°:3 punti	

I punti della Finale si andranno a sommare ai punti dei primi dieci piloti della classifica dopo le tre manche e questo sarà il punteggio finale che il pilota ottiene per il campionato Italiano o la coppa Italia.

NEL CONTEGGIO DEI PUNTI LA COPPA ITALIA È TRASPARENTE AL CAMPIONATO ITALIANO E VICEVERSA.

ART. 8.5 - SVOLGIMENTO DELLE GARE SENZA IL SERVIZIO DI CRONOMETRAGGIO

ART. 8.5.1 Non deve essere effettuato alcun rilevamento del tempo. Le classifiche devono essere stabilite soltanto mediante contagiri. Deve essere designato un Giudice di arrivo. Questa tipologia è consentita esclusivamente nelle gare prive di titolazione ACI Sport.

ART. 8.5.2 - Batterie

Per ogni gruppo di vetture, in base al loro numero, i conduttori che abbiano superato le operazioni preliminari di verifica e che abbiano effettuato almeno un giro di ricognizione del percorso di gara, devono essere suddivisi per sorteggio in batterie.

Ad ogni batteria non deve essere assegnato un numero di conduttori superiore a quello della capienza della pista. Ogni batteria deve essere disputata, dai conduttori assegnati alla stessa, su tre manche di 5 giri ciascuna.

Nella prima manche di batteria lo schieramento di partenza deve essere determinato per sorteggio.

Nella seconda manche di batteria lo schieramento di partenza deve essere l'inverso di quello della prima manche.

Sia nella prima che nella seconda manche, in base all'ordine di arrivo devono essere attribuite le seguenti penalità: al 1° classificato: 0 penalità; al 2°: 2 penalità; al 3°: 3 penalità e così di seguito aumentando progressivamente di una penalità. Il conduttore che non ha effettuato la totalità dei giri previsti, ed anche se non ha terminato la manche, deve essere classificato secondo il numero dei giri effettivamente portati a termine. Al conduttore che non può disputare una delle due manches, non importa per quali motivi, deve essere attribuito un numero di penalità pari al numero dei conduttori ammessi alla batteria aumentato di 5 penalità.

Nella terza batteria lo schieramento di partenza deve essere determinato in base alla classifica ottenuta sommando le penalità delle prime due manches di batteria. In caso di ex-aequo, lo spareggio deve essere fatto per sorteggio. La classifica della terza manche è data dall'ordine di arrivo della stessa

ART. 8.5.3 - QUALIFICHE

Il lato della pole position sarà determinato durante l'omologazione del circuito e dichiarato nell'R.P.G.

ART. 8.5.4 - Griglia di partenza

Devono essere predisposte come indicato nel precedente par. 7.4.2.

ART. 8.5.5 - SEMI FINALI E FINALI

La configurazione della griglia dipenderà dalla Pole Position

ART. 8.5.6 - Finale

Per ogni gruppo di vetture sono ammessi alla finale i migliori conduttori classificati nella terza manche di batteria (il loro numero è stabilito in base alla capienza della pista).

Lo schieramento di partenza della finale è determinato in base alla classifica delle terze manches di batteria e, a parità di posizioni di classifica, per sorteggio.

Se il numero dei conduttori verificati non supera il numero dei conduttori che possono essere ammessi contemporaneamente in pista (capienza), gli stessi devono essere ammessi direttamente alla finale che in questo caso deve essere disputata su tre manches con gli stessi criteri delle batterie.

Ogni finale (o manche di finale) deve essere corsa su 8 giri di pista.

ART. 8.5.7 - False partenze

Si ha una falsa partenza se una vettura lascia la propria postazione prima dell'accensione della luce verde . In caso di falsa partenza, la gara verrà fermata e si disporrà una nuova procedura di partenza; il semaforo verrà bloccato e la falsa partenza sarà segnalata da una luce gialla lampeggiante. Per ogni linea di partenza verranno nominati degli Ufficiali di gara addetti a determinare le false partenze (NOMINATI GIUDICI DI FATTO CON CIRCOLARE INFORMATIVA DELL'ORGANIZZATORE). Se verrà commessa falsa partenza durante una manche di qualificazione, al/ai pilota/i interessato/i verrà data bandiera di avvertimento (BIANCO/NERA) ed attribuiti 5 secondi di penalità da sommare al tempo di tale manche. Se lo stesso pilota commetterà una seconda falsa partenza in quella manche, verrà escluso dalla manche. Se verrà commessa falsa partenza durante una finale, verrà esposta bandiera di avvertimento e gli verranno detratti 5 punti dalla classifica del campionato. Il pilota responsabile di una ulteriore falsa partenza in quella finale, verrà escluso dalla finale. I Commissari Sportivi potranno avvalersi di video o altri supporti elettronici per prendere una decisione. I Commissari Sportivi possono modificare una decisione presa dagli Ufficiali di gara addetti alla partenza.

ART. 9 PERCORSI DI GARA

Tutti i percorsi di gara debbono essere sottoposti, da parte di ACI Sport ad omologazione e ad ispezione preventiva. Il Verbale di ispezione preventiva e di omologazione, rilasciato all'organizzatore / Proprietario della Pista dall'Ispettore Delegato da ACI Sport, è da considerarsi a tutti gli effetti, parte integrante del Regolamento Particolare di Gara e va osservato, rispettato e posato in opera con cura e disciplina, dal Legale rappresentante della società di Organizzazione, dal Direttore di Gara e dall'addetto alla Sicurezza della Manifestazione. L'Organizzatore almeno 120 giorni prima della Scadenza della validità del verbale di ispezione preventiva in essere, dovrà far pervenire alla segreteria di Commissione Off Road & CCR di ACI Sport, la richiesta di una nuova ispezione preventiva. Per le gare in salita su terra e per eventuali percorsi temporanei e/o semi-permanenti, è obbligatoria l'ispezione preventiva del percorso di gara, per ogni rispettiva edizione e la presenza dell'ispettore preventivo delegato ACI Sport è obbligatoria anche durante la disputa della gara.

CARATTERISTICHE DELLE PISTE E DEI PERCORSI DI GARA

PRESCRIZIONI PISTE E PERCORSI

Le piste ed i percorsi delle gare di VST dovranno rispettare le seguenti prescrizioni:

CARATTERISTICHE GENERALI

Le piste devono essere allestite su terreno naturale (pianeggiante o ondulato) avente qualsiasi tipo di superficie non compatta (terra, sabbia, erba, ghiaia, ecc.), senza fossati né corsi d'acqua.

Le piste velocità su terra sono suddivise in tre categorie: "C", "B", "A"

ART. 1 - PISTE CTG. "C"

Le piste di ctg. "C" possono ospitare soltanto competizioni di Autocross con vetture della classe Promotion, Racing Car Cross e classe limited.

1. DIMENSIONI

Lunghezza minima (misurata lungo il bordo interno): m. 400 Larghezza minima (costante lungo l'intero percorso): m. 8

rettilinei: nessun rettilineo può avere una lunghezza superiore a m. 80. Tra la linea di partenza e la prima curva deve esserci un rettilineo di almeno 60 metri.

2. ALTRE CARATTERISTICHE

Le piste di ctg. "C" devono avere le caratteristiche ed i requisiti prescritti alle lettere a), b), c), d), e), h) del successivo par. 2.2

3. PROTEZIONI PISTA

Valgono le disposizioni delle lettere a), b), c), e), f) del successivo par. 2.3;

Nelle zone in cui il pubblico non è ammesso, nessuna protezione è richiesta quando l'area laterale ha una larghezza in metri pari almeno al 15% della velocità raggiungibile in km/h, a condizione che il bordo esterno di questa area sia libero da qualsiasi ostacolo.

4. BANCHINE DI SEGNALAZIONE

Valgono le disposizioni, rispettivamente, del successivo paragrafo 2.8.

ART. 2 - PISTE CTG. "B"

1. DIMENSIONI

a) lunghezza minima: m. 800 (misurata lungo il bordo interno).

È ammessa una lunghezza minima di 700 m. quando la larghezza costante è di almeno 12 m.

b) larghezza - minima: m. 10.

La larghezza della pista deve mantenersi costante lungo l'intero percorso.

c) rettilinei: nessun rettilineo deve avere una lunghezza superiore a m. 150. I rettilinei di lunghezza superiore a m. 80 devono

essere seguiti da una curva che abbia un raggio minimo di m. 50 per una lunghezza alla corda almeno uguale al raggio. Tra la linea di partenza e la prima curva deve esservi un rettilineo di almeno m. 80.

d) raccordi verticali: il raggio di raccordo verticale minimo del profilo longitudinale deve essere pari (in metri) a:
 $R = V^2/20$

essendo V la velocità massima di percorrenza del raccordo in Km/h.

e) dossi e cunette: eventuali dossi e cunette devono trovarsi in rettilineo e non interessare le traiettorie di entrata e di uscita delle

curve; la pendenza massima dei dossi e delle cunette eventuali è del 30%. Al culmine dei primi e sul fondo delle seconde va previsto un tratto piano di almeno m. 10 di lunghezza, raccordato alle estremità con raggio minimo di m. 100.

2. ALTRE CARATTERISTICHE

La pista deve essere chiaramente delimitata.

b) Tra il bordo della pista e le protezioni come specificate al successivo art. 2.3 deve esistere una banchina orizzontale di almeno m. 1 di larghezza, la cui superficie deve essere tale da scoraggiarne l'uso (solamente terra smossa o sabbia) priva di ostacoli pericolosi per l'integrità delle vetture.

c) Le caratteristiche del tracciato devono essere tali da consentire i sorpassi in ogni punto del percorso.

d) Dopo il transito sulla linea di arrivo non deve essere possibile accedere direttamente ai recinti di servizio.

e) Il grado di umidità della pista durante lo svolgimento delle gare, deve essere mantenuto tale, mediante annaffiamento, da

evitare il sollevamento della polvere ed il formarsi di fango. L'annaffiamento della pista deve essere deciso dal Direttore di Gara, sentiti i Commissari Sportivi.

f) Ogni pista deve disporre di una tettoia almeno in prefabbricato leggero avente le dimensioni minime di m. 6x8, pavimentata

in battuto di cemento, ove svolgere le verifiche tecniche.

g) Ogni pista deve disporre entro il perimetro dell'impianto di un sistema di pesatura tarabile in loco, che sia a disposizione dei

concorrenti per il controllo preliminare del peso e dei commissari tecnici per le pesate ufficiali.

h) Ogni conduttore deve poter disporre di un adeguato spazio delimitato nel paddock per il posteggio della vettura di gara e del

mezzo di assistenza.

Una linea telefonica deve essere disponibile all'interno degli spazi accessibili al personale di gara in servizio.

3. PROTEZIONI DI PISTA

La pista deve essere interamente recintata con reti di contenimento o altro mezzo idoneo (pareti in muratura, ecc.) ad impedire l'accesso a persone ed animali.

b) Le protezioni di pista, all'esterno delle banchine di cui al precedente art. 2.2 b), saranno stabilite di volta in volta da ACI/Sport. in relazione alla velocità ed angolo di fuoriuscita teorico delle vetture.

c) Se il tracciato comporta tratti di pista affiancati (corsia), la protezione tra di essi sarà caso per caso stabilita da ACI/Sport secondo i criteri di cui alla precedente lettera b) e la natura e la conformazione del terreno. Se la distanza tra le

corsie è inferiore a m. 30, il terreno dovrà essere adeguatamente livellato e la protezione sarà costituita, a seconda dei casi, da un guard-rail a doppia banda (altezza del terreno cm. 73) o da barriere tipo new-jersey, o da una combinazione

guard-rail/rete new-jersey, ciascun sistema essendo affiancato da pile di pneumatici in adiacenza ove l'angolo d'impatto teorico supera i 30°.

d) Nelle zone in cui il pubblico non è ammesso, nessuna protezione è richiesta quando l'area laterale ha una larghezza in metri pari almeno al 15% della velocità raggiungibile in km/h, con un minimo di m. 30, a condizione che il bordo esterno di questa area sia libero da qualsiasi ostacolo.

e) Ai bordi della pista, ed in corrispondenza almeno di ogni postazione di commissari di percorso, deve essere previsto lo spazio idoneo alla collocazione in zona sicura delle vetture rimosse dalla pista a causa di incidenti o arresti occasionali.

f) Nelle curve devono essere installate file trasversali di pneumatici legati in pile di tre allo scopo di evitare il

taglio di percorso.

4. PROTEZIONE DEL PUBBLICO E DEL PERSONALE DI SERVIZIO

Le zone ove il pubblico ed il personale di servizio sono ammessi e che si trovano allo stesso livello del bordo pista devono essere protette nel seguente modo:

Legenda:

a - paletti di delimitazione b - banchina

c - guard-rail a doppia banda o muro in cemento (alt. min. m. 0,73) d - rete di protezione

e - rete di contenimento

È vietato sistemare il pubblico ad un livello inferiore a quello del bordo pista. Qualora il pubblico sia ammesso ad una quota superiore a quella del bordo pista di almeno m. 2,50, la distanza minima di m. 6 prescritta dallo schema sopra riportato può essere ridotta; la protezione del pubblico, in tal caso, deve essere realizzata secondo norme particolari, di volta in volta approvate da ACI/Sport.

Qualora il livello di stazionamento o transito del pubblico si trovi ad una quota rispetto al bordo pista compresa tra m. 0 e m. 2,50, la rete di protezione indicata nello schema con la lettera D deve raggiungere una quota di almeno m. 2,50 misurata dal bordo pista, ma con un'altezza propria non inferiore a m. 1,50.

Qualora il pubblico sia sistemato su un pendio, l'inclinazione massima di quest'ultimo deve essere di 1/4, a meno che il terreno non sia sistemato a gradoni o esista una tribuna.

Rete di protezione. Essa è costituita da un filo di ferro zincato di mm. 4 di diametro, con maglie sciolte di mm. 90x90; essa va fissata su pali in ferro di profilato normale UNI 80 posti a m. 4 di interesse e collegati mediante cavetti in acciaio di diametro non inferiore a mm. 8, tesati orizzontalmente a distanza non superiore a cm. 40. Altezza minima fuori terra m. 2,50.

Rete di contenimento. Essa è costituita da rete metallica continua con altezza fuori terra minima di m. 1,20.

Le postazioni fisse dei commissari di percorso non possono invadere la banchina circostante il bordo di pista; qualora esse possano costituire un ostacolo pericoloso per le vetture in caso di uscita di strada, vanno protette con guard-rail a doppia banda il cui andamento rispetto alle rette tangenti il bordo pista non deve determinare angoli di impatto maggiori di 30; oppure vanno protette con barriere di pneumatici di altezza minima cm. 75, fra loro impilati e legati ed il numero di file di volta in volta prescritte da ACI Sport.

2.5 - OSTACOLI E PUNTI DI ACCESSO

L'uso dei copertoni di pneumatici come protezione di ostacoli va fatto legando gli stessi fra loro in pila secondo lo schema: sopra riportato

1. - SERVIZI DI EMERGENZA

Per le gare iscritte a Calendario internazionale i servizi antincendio e di pronto soccorso vanno previsti in base all'equipaggiamento di cui al Cap. 7 dei Criteri di Sicurezza FIA (Annesso H).

2. POSTAZIONI DI PERCORSO

Le postazioni di percorso, adeguatamente protette devono essere previste ad ogni curva o, almeno, ogni 200 m. di pista, in posizione tale che ciascuna di esse possa comunicare a vista con le due adiacenti. Ogni postazione deve essere presidiata da almeno 3 persone, di cui almeno una (Capo Posto) con licenza di ufficiale di Gara, e dotata di almeno una bandiera gialla ed una bandiera bleu e dell'equipaggiamento previsto per i servizi di emergenza di cui al citato Cap. 3 dei Criteri di Sicurezza F.I.A. inclusi 2 estintori della capacità di almeno 6 Kg. con estinguente approvato da ACI Sport.

3. BANCHINE DI SEGNALAZIONE

Sono obbligatorie. Esse non possono essere ubicate all'interno del tracciato della pista e devono essere poste unicamente in corrispondenza di tratti rettilinei, mai all'uscita delle curve e, se posizionate su terrapieno, questo dovrà essere protetto alla base su lato pista da guard-rail a doppia banda. La banchina dovrà essere posta sotto il diretto controllo del Direttore di Gara, potendo accedere ad essa esclusivamente i segnalatori designati dal concorrente per il solo tempo della sua permanenza in pista, solo se titolari di licenza ACI Sport. La banchina dovrà essere larga almeno m. 2 al calpestio, lunga almeno m. 10, rilevata rispetto al piano pista di almeno m. 1, il piano di calpestio dovrà prevedere sul lato prospiciente la pista una barriera di protezione (guard-rail a doppia banda o muro in cemento) alta almeno 0,73 m., sormontata fino alla quota di m. 1,50 da un parapetto.

ART. 3 PISTE CTG "A"

Sono di categoria "A" le piste conformi alle prescrizioni del precedente art. 2 che in più abbiano: un fondo consolidato e non polveroso; un paddock di almeno 5000 m² suddiviso in posti delimitati di almeno 32 m² ciascuno; le seguenti installazioni e servizi: sala stampa (dimensioni almeno 20 m², 2 linee telefoniche, 8 posti/lavoro attrezzati, fotocopiatrice); cabina di cronometraggio chiusa.

Ufficio di segreteria autonomo (dimensioni almeno 20 m², 1 linea telefonica, fotocopiatrice, sistemi di video scrittura con personale); almeno una banchina di segnalazione; identificabilità dei Commissari di percorso e del

personale di servizio (ad esempio con casacche di colore diverso); tali apprestamenti potranno essere realizzati anche con strutture prefabbricate, smontabili o mobili; la cui idoneità dovrà essere determinata da un incaricato di ACI/Sport.

ALLEGATO "A" – REGOLAMENTO TECNICO

PESO:

I pesi minimi delle vetture (da rispettare nei Campionati, Trofei e Coppe Italiani) sono sotto riportati per ogni GRUPPO e CLASSE e potrà essere raggiunto anche con l'impiego di zavorre purché si tratti di masse posizionate sul pianale (fondo della vettura), ben fissate con l'ausilio attrezzi, predisposte alla piombatura e dichiarate ai Commissari Tecnici, i quali in verifica ante-gara provvederanno a piombarle. Tutte le vetture partecipanti alle gare valevoli per i Campionati, Trofei e Coppe FIA devono rispondere alle prescrizioni del PESO dei relativi regolamenti FIA.

Gruppo 1

TURISMO 2000 Vetture elaborate max. 2000 cc. (classe unica)

Sono ammesse qualsiasi modello di vetture. Sono ammessi tutti i propulsori con basamento della stessa casa costruttrice del mezzo, con lo stesso nr. di cilindri e che siano alloggiati nel vano d'origine. Non sono ammesse le vetture a 4 ruote motrici. Non sono ammessi i motori sovralimentati. La carrozzeria deve conservare la linea d'origine ad eccezione dei parafranghi, prese d'aria, appendici aerodinamiche. Il passo deve essere di origine con una tolleranza massima di +/- 1 cm. La carreggiata è libera, purché la ruota sia ricoperta dal parafrango che non può essere allargato più di 10 cm rispetto al profilo originale.

Scala pesi:

(Per tutte le vetture con motore non di serie o con alloggiamento modificato + 50 Kg)

Cilindrata fino a 1.300 cc.	Kg.	700
Cilindrata da 1301 cc. fino a 1.600 cc.	Kg.	750
Cilindrata da 1601 cc. fino a 1.800 cc.	Kg .	800
Cilindrata da 1801 cc. fino a 2.000 cc.	Kg.	850

Gruppo 2

TAX Vetture 2 e 4 Ruote Motrici max. 3500 cc. (classe unica)

Sono ammesse qualsiasi modello di vettura a 2 e 4 ruote motrici, anche se non dotate di serie. Sono ammessi tutti i propulsori aspirati e turbo (max flangia da 45 mm e con coefficiente di moltiplicazione 1.7 con la cilindrata geometrica), con il basamento prodotto dalla stessa casa, con lo stesso nr. di cilindri, ma l'alloggiamento è libero. La carrozzeria deve conservare la linea d'origine ad eccezione dei parafranghi, prese d'aria, appendici aerodinamiche. Il passo deve essere compreso +/- 1 cm. dall'origine. La carreggiata è libera, purché la ruota non sporga dal parafrango che non può essere allargato + di cm 10.

Scala pesi minimi delle vetture 4 RM:

Vetture a 4 R.M. fino a 1000 cc.	Kg 670
Vetture a 4 R.M. da 1001 cc fino a 1.400 cc.	Kg 760
Vetture a 4 R.M. da 1401 cc fino a 1.600 cc.	Kg 850
Vetture a 4 R.M. da 1601 cc fino a 2000 cc.	Kg 930
Vetture a 4 R.M. da 2001 cc fino a 2500 cc.	Kg 1030
Vetture a 4 R.M. da 2501 cc fino a 3000 cc.	Kg 1110
Vetture a 4 R.M. da 3001 cc fino a 3500 cc.	Kg 1200

Per le vetture 2 RM, fare riferimento all'allegato J FIA art. 279 A 2021.

Gruppo 3

KART CROSS (classe unica)

Monoposto 2 Ruote Motrici max. 600 cc 4 cilindri o max. 850 cc 3 cilindri (Motore MT09).
Per il Regolamento Tecnico Kartcross, fare riferimento alla normativa ACI Sport 2021.

Scala pesi minimi:

- Kartcross con pilota a bordo e suo abbigliamento da gara **Kg 400**
- Kartcross 600 cc senza pilota e suo abbigliamento a bordo con liquidi al momento in cui viene fatta misurazione **Kg 320**
- Kartcross 850 cc senza pilota e suo abbigliamento a bordo con liquidi al momento in cui viene fatta misurazione **Kg 320**

Obbligatorio sedile omologato

Gruppo 4

BUGGY1600 Monoposto a 2 Ruote Motrici o 4 Ruote Motrici fino a 1600 cc. (classe unica).

Scala pesi minimi allegato J FIA art. 279 A 2021

2 Ruote Motrici:

Fino a 1.300 cc. 435 Kg
Da 1.301 cc a 1.600 cc 465 Kg

4 Ruote Motrici:

Fino a 1.300 c.c.
4 cilindri atmosferico 490 Kg
6 cilindri atmosferico + 4 cilindri Sovralimentato 550 Kg
8 cilindri atmosferico + 6 cilindri Sovralimentato 600 Kg
Da 1.301 c.c. a 1.600 c.c.
4 cilindri Atmosferico 520 Kg
6 cilindri Atmosferico o 4 cilindri Sovralimentato 570 Kg
8 cilindri Atmosferico o 6 cilindri Sovralimentato 620 Kg

Gruppo 5

SUPERBUGGY Monoposto a 2 R Mot. o 4 R Mot. da 1601 cc. fino a 4000 cc (classe unica)

Scala pesi minimi allegato J FIA art. 279 A 2021:

Da 1.601 c.c. Fino a 2.000 c.c.

515 Kg (2 Ruote Motrici)
570 Kg (4 Ruote Motirici)
620 Kg (4 Ruote Motrici – 6 cilindri atmosferico + 4 cilindri sovralimentato)
670 Kg (4 Ruote Motrici – 8 cilindri atmosferico + 6 cilindri sovralimentato)

Da 2.001 c.c. Fino a 2.500 c.c.

565 Kg (2 Ruote Motrici)
620 Kg (4 Ruote Motrici)
670 Kg (4 Ruote Motrici – 6 cilindri atmosferico + 4 cilindri sovralimentato)
720 Kg (4 Ruote Motrici – 8 cilindri atmosferico + 6 cilindri sovralimentato)

Da 2.501 c.c. Fino a 3.000 c.c.

590 Kg (2 Ruote Motrici)
645 Kg (4 Ruote Motrici)
695 Kg (4 Ruote Motrici – 6 cilindri atmosferico + 4 cilindri sovralimentato)

745 Kg (4 Ruote Motrici – 8 cilindri atmosferico + 6 cilindri sovralimentato)

Da 3.001 c.c. Fino a 3.500 c.c.

615 Kg (2 Ruote Motrici)

670 Kg (4 Ruote Motrici)

720 Kg (4 Ruote Motrici – 6 cilindri atmosferico + 4 cilindri sovralimentato)

770 Kg (4 Ruote Motrici – 8 cilindri atmosferico + 6 cilindri sovralimentato)

Da 3.501 c.c. Fino a 4.000 c.c.

640 Kg (2 Ruote Motrici)

695 Kg (4 Ruote Motrici)

745 Kg (4 Ruote Motrici – 6 cilindri atmosferico + 4 cilindri sovralimentato)

795 Kg (4 Ruote Motrici – 8 cilindri atmosferico + 6 cilindri sovralimentato)

Gruppo 0**JUNIOR BUGGY Monoposto a 2 Ruote Motrici o 4 Ruote Motrici fino a 600 cc (classe unica)**Scala pesi minimi Allegato J FIA art. 279 A 2021

2 Ruote Motrici 365 kg senza pilota a bordo

4 Ruote Motrici 420 kg senza pilota a bordo

Art. 18.1 – GRUPPO 1 - TURISMO 2000
PRESCRIZIONI TECNICHE

Per quanto qui specificatamente non precisato è da intendersi quanto previsto dall'Allegato J.

Art. 18.1.1 - Vetture ammesse: Sono ammesse tutte le vetture a due ruote motrici con trazione anteriore o posteriore e cilindrata massima fino a 2000 cc, omologate o di scaduta omologazione.

Art. 18.1.2 – Telaio

E' vietata qualsiasi modifica al telaio della vettura per asportazione di materiale, mentre è possibile il rinforzo della scocca purché avvenga con materiale che sposi la forma della scocca, o con apporto di saldatura.

Art. 18.1.3 – Parafanghi

Nessuna modifica può essere apportata ai parafanghi, tranne la possibilità di ribattere i bordini all'interno degli stessi se in lamiera, o di tagliarli se in materiale plastico. Le paratie in plastica all'interno dei parafanghi potranno essere tolte.

Art. 18.1.4 – Carrozzeria

Tutte le vetture saranno di modello a tetto rigido, e non decappottabile. Per "Capote" si intendono soltanto le chiusure precarie a soffietto di materiale tessile; non sono quindi da considerarsi "Capote" gli eventuali tettucci rigidi asportabili che sono invece obbligatoriamente da installare ove la vettura li preveda in origine. I fregi e le modanature possono essere tolti. I tergicristalli sono liberi, ma ne deve esistere almeno uno funzionante, a meno che il parabrezza non sia sostituita con una rete metallica. Sono obbligatori specchietti retrovisori esterni dx e sx. Sarà permesso praticare degli sfoghi e delle prese d'aria sul cofano motore purché protette da una rete metallica con maglie di non più di 10x10 mm. e purché non superino la dimensione totale di 400 cm². I cofani dovranno rimanere d'origine ma le nervature potranno essere tolte.

Art. 18.1.5 - Paraurti e loro supporti

Dovranno restare e non potranno essere rinforzati

Art. 18.1.6 – Paraspruzzi

Sono obbligatori dietro tutte le ruote, saranno in materiale flessibile di almeno 5 mm di spessore, dovranno coprire almeno tutta la larghezza della ruota ed arrivare a non meno di 10 cm dal suolo.

Art. 18.1.7 – Interno

I rivestimenti interni delle portiere e dei fianchetti posteriori sono liberi nel materiale ma non possono essere tolti. Tutti gli altri rivestimenti possono essere tolti. Il cruscotto e la plancia d'origine sono liberi così come gli strumenti purché non rappresentino nessun tipo di pericolo per il conduttore. La parte inferiore della plancia potrà essere tolta così come pure l'impianto di riscaldamento. I condotti, le canalizzazioni ed i cavi elettrici che attraversano l'abitacolo se non previsti d'origine dovranno essere adeguatamente protetti con scatole stagne ed ignifughe. All'interno dell'abitacolo potranno essere installati solamente: estintore, aria medica, zavorra, gabbia di sicurezza.

Art. 18.1.8 - Parabrezza e vetri

Il parabrezza dovrà essere in cristallo stratificato o in materiale plastico rigido. I vetri potranno essere in vetro di sicurezza o in plastica. Nel caso si usi la plastica sia per il parabrezza che per gli altri vetri, quest'ultima non avrà uno spessore inferiore ai 5 mm. Il parabrezza può essere sostituito con una rete metallica avente la medesima dislocazione e che copra tutta la superficie del parabrezza. In questo caso anche tutti gli altri vetri saranno sostituiti dalla medesima rete o da una lastra di materiale plastico trasparente con uno spessore minimo 10x10 mm. massimo 20x20 mm. e lo spessore del filo sarà di 1 mm. minimo. Occhiali di protezione dovranno essere portati nelle vetture che montano parabrezza in plastica o in rete metallica. I Commissari Tecnici non dovranno accettare vetture il cui parabrezza presenti ammaccature o incrinature che limitano seriamente la visibilità o che li rendano soggetti di ulteriori rotture durante la gara.

Art. 18.1.9 - Anelli di rimorchio

Ogni vettura deve essere equipaggiata all'anteriore e al posteriore con un anello di attacco di almeno 50mm di diametro (di colore GIALLO o ARANCIO o ROSSO) per il rimorchio che non deve sporgere dal perimetro della vettura. Questi anelli saranno verniciati con un colore contrastante con quello della carrozzeria in modo da essere immediatamente individuabili dai soccorritori.

Art. 18.1.10 - Dispositivi aerodinamici

Saranno ammessi come da normativa FIA, quelli previsti d'origine ed altri auto costruiti con l'obbligo di rimanere all'interno della sagoma della vettura vista frontalmente (le appendici non devono avere parti taglienti o angoli vivi).

Art. 18.1.11 - Sedile del pilota

Per il Campionato Italiano è obbligatorio il sedile omologato, in corso di validità

Le vetture sprovviste di sedile in corso di validità ma all'interno dei 10 anni dalla data di costruzione, non potranno partecipare al Campionato Italiano, ma solo al Coppa Italia.

Sarà solidamente fissato. Se con lo schienale regolabile, sarà fissato in modo da essere assolutamente immobile e rigido. Se montato su guide scorrevoli dovrà essere previsto un adeguato sistema di bloccaggio supplementare che ne impedisca il movimento durante la gara.

Non sono ammesse vetture con guida centrale nel GRUPPO 1 – TURISMO 2000 cc.

Art. 18.1.12 - Sospensioni

Lo schema d'origine sarà mantenuto. I punti di attacco della sospensione alla scocca potranno essere rinforzati, ma non spostati e neppure aumentati di numero. Gli attacchi in gomma o altro materiale della sospensione alla scocca non potranno essere sostituiti che con materiali simili. I bracci della sospensione potranno essere rinforzati con apporto di materiale ma non sostituiti. Molle e ammortizzatori sono liberi nel tipo e nei materiali ma non nel numero, le barre anti-rollio possono essere aggiunte o tolte a piacere. Gli angoli caratteristici della sospensione sono liberi purché questa libertà non vada oltre quanto previsto dal regolamento.

Art. 18.1.13 - Carreggiata e passo

Dovranno rimanere quelli previsti dal costruttore e le misure relative saranno riportate sul passaporto tecnico alla prima verifica. Queste misure avranno una tolleranza dell'1 %.

Art. 18.1.14 - Scatola dello sterzo

Libera ma dovrà provenire da un modello di vettura commerciale. La posizione resterà quella d'origine. È vietato qualsiasi tipo di riduzione a catena o similare.

Art. 18.1.15 - Ruote e pneumatici

Le ruote sono libere a condizione di potersi alloggiare all'interno del parafrangente d'origine e di non sporgere dallo stesso. Il diametro del cerchio può essere aumentato o diminuito di 2" rispetto alle dimensioni d'origine a condizione di potersi alloggiare all'interno del passaruota d'origine. Sono vietate le ruote accoppiate, le ruote fornite di catene e le ruote chiodate. I pneumatici sono liberi nel disegno e nella scolpitura, la cui profondità non può superare i 15 mm. da rilevarsi su tutta la superficie dello pneumatico con l'esclusione di due fasce di 30 mm. ciascuna ai lati esterni del pneumatico. La ruota di scorta non è ammessa a bordo della vettura.

Art. 18.1.16 – Cambio e Trasmissione

Libera, ma le scatole devono rimanere quelle d'origine e nel posto d'origine, i supporti sono liberi nel materiale e nel numero, ma dovranno rimanere nella posizione di origine.

Art. 18.1.17 - Retromarcia

Obbligatoria.

Art. 18.1.18 - Direzione

Le ruote sterzanti devono rimanere quelle previste dal costruttore.

Art. 18.1.19 – Scarico

Liberi, l'uscita sarà orientata verso il posteriore, non dovrà sporgere dalla pianta della vettura e comunque non essere a meno di 15 cm dalla pianta della vettura. L'uscita non deve essere orientata verso il basso.

Art. 18.1.20 – Motore

Il blocco motore, la testata e il numero degli alberi a camme saranno quelli previsti dal costruttore per quel modello. L'alloggiamento e la posizione resteranno quelle d'origine, i supporti motore sono liberi nel materiale e nel numero, ma quelli di origine dovranno rimanere. Sarà possibile raggiungere il limite massimo della cilindrata modificando alesaggio e/o corsa. Tutte le altre dimensioni comprese quelle dei condotti di aspirazione e scarico sono libere. I collettori di scarico sono liberi.

In caso di sostituzione di tipologia di motore (es. motore motociclistico) o della posizione (è vietata la posizione centrale e lo spostamento da anteriore a posteriore e viceversa) dello stesso rispetto all'origine, le vetture dovranno avere un Peso maggiorato di Kg 50.

Art. 18.1.21 – Alimentazione

Sarà possibile sostituire l'impianto di iniezione con carburatori e viceversa, così come aumentare il numero degli stessi. I collettori di aspirazione sono liberi. Dovrà essere previsto un dispositivo (molla) in grado di chiudere l'alimentazione in caso di guasto del suo comando. Tale dispositivo dovrà agire su tutte le farfalle o ghigliottine.

Art. 18.1.22 - Batteria

Saranno solidamente fissate e se sono installate dentro l'abitacolo, dovranno essere site all'interno di un contenitore a tenuta stagna e sul coperchio dovrà essere previsto un drenaggio con tubazione collegata all'esterno della vettura per l'evacuazione di eventuali vapori sprigionati o in caso di perdita del liquido in caso di ribaltamento della vettura. Sono consigliate batterie a GEL.

Art. 18.1.23 - Interruttore elettrico (stacca batteria)

Sarà conforme all'art. 253 dell'Allegato J, dovrà essere montato sulla parte sinistra davanti al parabrezza e dovrà essere identificato come previsto da un adesivo di forma triangolare con fondo azzurro e lampo rosso.

Art. 18.1.24 - Fari

Tutti i fari potranno essere tolti ma i fori nella carrozzeria saranno chiusi. Tuttavia, per il raffreddamento, una apertura con superficie massima di 20 cm² potrà essere prevista entro ciascun alloggiamento del faro per il raffreddamento.

Art. 18.1.25 - Luci posteriori

Ogni vettura deve essere munita di tre luci rosse posteriori del tipo retronebbia con superficie minima illuminata di 60 cm² per luce e con lampade di almeno 15 Watt. Le due esterne dovranno funzionare con le luci stop della vettura o in sostituzione di esse. La terza luce sarà comandata dal pilota e sarà da usarsi in caso di scarsa visibilità o secondo le indicazioni del Direttore di Gara. Queste luci saranno posizionate nel punto più alto della sagoma vettura ma non oltre 150 cm dal suolo, simmetricamente al piano longitudinale della vettura e parallelamente al piano trasversale.

Art. 18.1.26 – Freni

Liberi, ma deve essere previsto un doppio circuito comandato dal medesimo pedale, la cui azione deve esercitarsi su tutte le ruote.

Art. 18.1.27 - Freno a mano

E' obbligatorio, deve essere efficace e la sua azione deve esercitarsi contemporaneamente sulle ruote del medesimo asse.

Art. 18.1.28 - Serbatoio del carburante

Sarà possibile utilizzare o il serbatoio d'origine posizionato nel posto d'origine, o un serbatoio in **materiale metallico (non sono ammesse leghe)**, spessore minimo 3 mm e di capacità massima di 15 litri

posizionato al posto di quello d'origine o un serbatoio di sicurezza FT3 1999, FT 3.5 o FT5 omologato. In quest'ultimo caso se montato in abitacolo dovrà essere all'interno di un contenitore stagno e ignifugo, non potrà contenere più di 20 litri di carburante e sul fondo dovranno essere previsti dei fori; sul coperchio dovrà essere previsto un drenaggio con tubazione collegata all'esterno della vettura, per l'evacuazione in caso di perdita del serbatoio o di ribaltamento della vettura. La tubazione di collegamento serbatoio/bocchettone per il rifornimento, dovrà essere all'interno di una tubazione stagna. In nessun caso il bocchettone di riempimento potrà sporgere dalla carrozzeria.

Art. 18.1.29 – Carburante

Sarà utilizzato carburante commerciale secondo quanto previsto dall'art. 252.9 dell'Allegato J.

Art. 18.1.30 - Radiatore dell'acqua

E' libero ed è libera la sua capacità. La sua posizione è libera a condizione che se montato nell'abitacolo sia separato dallo stesso tramite una paratia stagna che divida le due zone. E' autorizzato il montaggio di ventole di raffreddamento supplementari. E' possibile montare uno schermo di protezione per il radiatore, a condizione che non costituisca un rinforzo della carrozzeria.

Art. 18.1.31 - Protezioni inferiori

Sono ammesse a condizione che non costituiscano un rinforzo della carrozzeria.

Art. 18.1.32 – Estintore

Non è obbligatorio ma vivamente consigliato un estintore brandeggiabile da 3Kg.

Art. 18.1.33 - Cinture di sicurezza

E' obbligatorio il montaggio di cinture di sicurezza omologate minimo a cinque (5) punti secondo le prescrizioni della NORME FIA 8853/98; 8854/98; 8853-2016.

Art. 18.1.34 - Gabbia di sicurezza

La gabbia secondo le specifiche dell'Allegato J art. 253.8.2.2 tranne per lo spessore del tubo che potrà essere di 38x2,5 o 40x2 mm. Nel caso la vettura monti una gabbia omologata da una ASN, il concorrente dovrà utilizzarla per tutta la vita della vettura a condizione di esibire ai Commissari Tecnici il certificato originale di omologazione.

Roll-bar

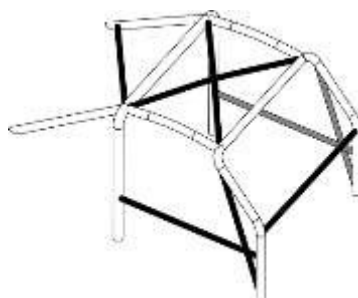
Il montaggio di un'armatura di sicurezza è obbligatorio.

Esso può essere:

Costruito secondo le esigenze degli articoli che seguono

Ogni Veicolo deve essere equipaggiato con una armatura di sicurezza (Roll-Bar), secondo le norme vigenti dell'allegato J. La struttura deve essere costruita seguendo il disegno di base minimo dell'art. 283-2016 disegno 283-1B

283-1B.



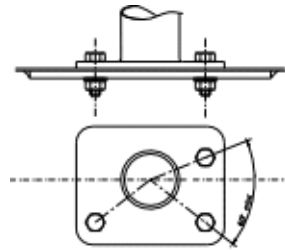
Nella sua conformazione, deve avere almeno 6 punti di ancoraggio alla scocca/telaio, conformemente alla configurazione minima dell'ALL J di seguito riportati.

Art. 253

Le armature di sicurezza devono essere fissate direttamente sulla scocca in acciaio o sul telaio principale, ovvero sulla struttura alla quale sono trasmessi i carichi delle sospensioni (con l'aggiunta se necessaria, di adozione di rinforzi di collegamento fra il telaio ed il piede dell'arco). I punti di ancoraggio dell'arco principale, dell'arco anteriore e le gambe di rinforzo posteriori, devono includere una piastra di rinforzo di spessore minimo di 3 mm. Ogni piede di ancoraggio deve essere fissato mediante almeno 3 bulloni su una piastra di rinforzo in acciaio saldata alla scocca, di spessore minimo 3 mm e di superficie minima di 120 cm² (Superficie di contatto fra

la piastra di rinforzo e la scocca).

I bulloni di fissaggio devono avere minimo il diametro M8 e una qualità minima 8.8 (norma ISO). I fissaggi devono essere auto-bloccanti o muniti di rondelle frenanti. L'angolo fra 2 bulloni (misurato in riferimento all'asse del tubo al livello del piede Disegno 253-50) non deve essere inferiore a 60 gradi.

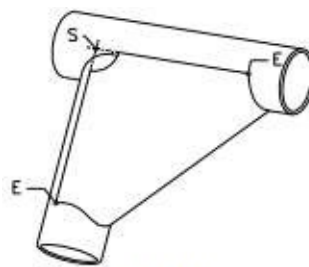


253-50

Gli esempi di ancoraggi tra telaio vettura e Roll-bar sono visibili secondo i Disegni da 253-50 a 253-58 dell'allegato J 2016.

art. 279 A

Nei veicoli con roll bar saldato, l'armatura di sicurezza deve essere saldata al telaio. I punti di ancoraggio degli archi principale e anteriore, devono essere situati almeno al livello del pianale, saldati su delle piastre metalliche con uno spessore minimo di 3 mm e di superficie minima di 120 cm² (Superficie di contatto fra la piastra di rinforzo e la scocca), le stesse devono essere saldate sul pavimento. Se necessario, è possibile l'adozione o l'aggiunta di rinforzi di collegamento fra il telaio ed il piede dell'arco. Nei punti di collegamento tra telaio e Roll bar tramite saldatura, deve essere posizionato un fazzoletto di rinforzo (disegno 253-34), come descritto al punto-8.2.14 dell'art. 253 allegato J 2016.



253-34

Gabbia di sicurezza omologata o Certificata da una ASN conformemente al regolamento d'omologazione delle armature di sicurezza.

Una copia autentica del documento di omologazione o del certificato approvato dall'ASN e firmato da un tecnico qualificato rappresentante il costruttore, deve essere presentato ai commissari tecnici della competizione.

Ogni nuova gabbia omologata o certificata da una ASN e venduta, a partire dal 01.01.2003, deve essere identificata individualmente tramite l'apposizione da parte del costruttore di una placca di identificazione, che non deve essere né riproducibile né asportabile (esempio: incassatura, incisione, adesivo auto distruttibile). La placca d'identificazione deve riportare il nome del costruttore, il numero di omologazione o di certificazione della fiche d'omologazione o del certificato dell'ASN ed il numero di serie unico del costruttore. Un certificato con gli stessi numeri deve essere a bordo e deve essere presentato ai commissari tecnici della competizione.

Imbottiture di protezione

Le imbottiture di protezione applicate al Roll bar, devono essere posizionate ed avere le caratteristiche previste dall'Allegato J 283 vigente.

Abbigliamento

L'abbigliamento di gara dell'equipaggio (caschi e abbigliamento completo ignifugo), conforme a quanto previsto dalla normativa vigente.

E' fortemente raccomandato l'uso di caschi omologati per automobili.

E' possibile utilizzare caschi motociclistici con relativi occhiali dotati di roll off per le vetture sprovviste di parabrezza in vetro o materiali plastici.

E' fortemente raccomandato l'utilizzo del sistema di ritenuta frontale della testa (FHR).

Per tutte le vetture: l'impianto di estinzione e/o l'estintore a bordo della vettura sono facoltativi ed è fortemente raccomandato

Art. 18.2 - GRUPPO 2 – TAX **PRESCRIZIONI TECNICHE**

Art. 18.2.1 - Telaio

E vietato modificare la struttura di base della vettura di origine nelle parti seguenti:

montanti porta - longheroni laterali inferiori - centine sul tetto v. fig. 1 - traverse sul pavimento - ossatura fiancata - e a condizione di non modificare forma e dimensione esterna della carrozzeria, dal punto in cui è posizionato il motore (e comunque non più avanti della paratia che separa vano motore da abitacolo), si lascia libertà di intervento all'interno del nuovo vano motore. Sono ammessi i rinforzi di ogni parte nel rispetto dell'accessibilità e delle dimensioni interne dell'abitacolo (parti anteriori). Nel caso in cui i particolari meccanici installati lo rendano indispensabile è consentito modificare l'andamento delle traverse del pavimento, purché esse vengano ripristinate con altre di pari sezione (v. fig. 2). Il pavimento della vettura deve conservare il materiale originale nello spessore originale. Eventuali alberi di trasmissione non originali devono essere protetti nella zona abitacolo da una lamiera di ferro di 2 mm di spessore solidamente fissata sul pavimento della vettura, in modo da garantire la sicurezza del pilota nei confronti di rotture delle parti rotanti



Fig.1

Fig.2-3-4



Art. 18.2.2 – Scocca

È autorizzato il rinforzo della scocca per aggiunta di materiale. Non è invece permesso alleggerire la vettura o togliere materiale. Sono permessi allargamenti dei parafranghi per un massimo di 10 cm. per parte, a condizione che la ruota completa possa alloggiarsi nella carrozzeria d'origine, secondo la definizione dell'art. 255.5.4 dell'Allegato J.

Art. 18.2.3 - Carrozzeria

Tutte le vetture saranno di modello a tetto rigido e non decappottabile. Per "capote" si intendono

soltanto le chiusure precarie a soffietto di materiale tessile; non sono quindi da considerare "capote" gli eventuali tettucci rigidi asportabili che sono invece obbligatoriamente da installare, ove la vettura li preveda in origine. I fregi e le modanature possono essere tolti. I tergicristalli sono liberi, ma ne deve esistere almeno un funzionante, a meno che il parabrezza sia sostituito con una rete metallica. Sono obbligatori gli specchietti retrovisori esterni dx. e sx.. Il materiale delle portiere e dei cofani è libero, a condizione che sia conservata la loro forma esterna d'origine. Le cerniere delle portiere ed il loro comando esterno sono liberi, la serratura d'origine può essere sostituita, ma la nuova serratura deve essere efficace. La portiera d'origine del pilota deve essere conservata, ma il rivestimento può essere tolto.

Specchi retrovisori: sono obbligatori n 2 specchi retrovisori esterni.

I fissaggi dei cofani, così come le loro cerniere, sono liberi, ma essi devono essere fissati ciascuno in quattro punti e dovrà essere possibile la loro apertura dall'esterno. Il dispositivo di chiusura d'origine dovrà essere tolto. Nelle gare che si svolgono in Italia (escluse quelle con validità F.I.A.) è consentito praticare prese d'aria su tutti i cofani a condizione di rispettare le seguenti prescrizioni:

- le prese non devono superare la dimensione totale massima di 400 cm².
- le prese non devono sporgere dalla linea originale del cofano per più di 10 cm. misurati perpendicolarmente al cofano stesso.

Tali prese d'aria potranno essere utilizzate anche quali sfoghi d'aria. Potranno essere praticate aperture nella carrozzeria per la ventilazione dell'abitacolo a condizione che:

siano ricavate sul bordo posteriore del tetto sopra il vetro posteriore e/o in una zona compresa tra il vetro laterale posteriore ed il vetro posteriore;

che non sporgano dalla linea d'origine della carrozzeria.

Nota: Poiché è data facoltà ai concorrenti di sostituire i vetri delle vetture con rete metallica, si precisa che queste aperture possono diventare delle prese d'aria che però non sono soggette alle dimensioni delle prese d'aria ricavate nei cofani. Pertanto, purché non si aumenti la dimensione d'origine del vano del vetro, queste aperture potranno essere utilizzate sia come prese che come sfoghi d'aria.

Art. 18.2.4 - Parafanghi

Il materiale e la forma dei parafanghi sono liberi. La forma dell'apertura del passaruota deve essere mantenuta. Ciò non implica che le sue dimensioni di origine siano mantenute. I parafanghi dovranno sovrastare le ruote in modo da coprirle efficacemente su almeno un terzo della circonferenza e per almeno tutta la larghezza dello pneumatico. Aperture di raffreddamento potranno essere ricavate nei parafanghi. Nel caso in cui esse lo fossero nella parte posteriore delle ruote posteriori, delle griglie a persiana dovranno impedire di vedere il pneumatico da dietro, secondo un piano orizzontale. L'interno dei parafanghi è libero, di conseguenza è permesso installarvi elementi meccanici, ma ciò non deve in alcun caso essere pretesto per un rinforzo dei parafanghi.

Art. 18.2.5 - Paraurti e loro supporti

Non dovranno essere tolti e non potranno essere rinforzati.

Art. 18.2.6 - Paraspruzzi

E' obbligatorio fissare dei paraspruzzi dietro le ruote, in materiale flessibile di spessore minimo 5 mm. Essi devono scendere sotto il livello dell'asse delle ruote almeno di 5 cm. e coprire almeno tutta la larghezza della ruota completa.

Art. 18.2.7 - Parabrezza/vetri

Il parabrezza dovrà essere in cristallo stratificato o in materiale plastico rigido; i vetri potranno essere in vetro di sicurezza o in plastica. Se sono in plastica il loro spessore non sarà inferiore a 5 mm.

I commissari tecnici non dovranno accettare vetture il cui parabrezza in cristallo stratificato presenti ammaccature o incrinature che limitino seriamente la visibilità o che li rendano soggetti a rotture ulteriori durante la gara. Potranno essere praticate aperture nel parabrezza per una superficie totale che non superi i 64 cmq. (10 pollici quadrati).

Occhiali di protezione o una visiera dovranno essere portati nelle vetture non aventi parabrezza in cristallo stratificato o aventi una rete metallica come precisato qui sotto.

Il parabrezza può essere sostituito con una rete metallica, avente la medesima dislocazione e che copra tutta la superficie del parabrezza. Le dimensioni delle maglie della rete saranno 10 x 10 mm. minimo, 25 x 25 mm. massimo ed il diametro minimo del filo sarà 1 mm.. E' permesso togliere tutti gli altri vetri, ma in questo caso dovranno essere sostituiti dalla medesima rete. I tergicristalli non sono obbligatori, se

è utilizzata la rete.

Art. 18.2.8 - Anelli di rimorchio

Ogni vettura deve essere equipaggiata sull'anteriore e sul posteriore con un anello di attacco per il rimorchio, che non deve sporgere dal perimetro della vettura. Questi anelli saranno dipinti di color giallo vivo e devono essere montati in modo da essere facilmente trovati dai soccorritori.

Art. 18.2.9 - Dispositivi aerodinamici

Visti dall'alto, i dispositivi aerodinamici non devono seguire obbligatoriamente il contorno della forma della vettura. Saranno ammessi altri profili alari auto costruiti con l'obbligo di rimanere all'interno della sagoma della vettura vista frontalmente (le appendici non devono avere parti taglienti o angoli vivi).

Anteriormente:

Non potranno sporgere di più del 10% del passo della vettura (misura effettuata a partire dal limite della carrozzeria) e non potranno in alcun caso sporgere di più di 20 cm. dal limite fuori-tutto della carrozzeria d'origine. Saranno obbligatoriamente installati al di sotto del piano orizzontale passante per il mozzo delle ruote e potranno inscrivere fra la parte sospesa più bassa e il suolo.

Posteriormente:

Non potranno sporgere di più del 20% del passo della vettura (misura effettuata a partire dal limite fuori-tutto della carrozzeria) e non potranno sporgere in alcun caso di più di 40 cm. dal limite fuori-tutto della carrozzeria d'origine.

Art. 18.2.10 - Interno

Il rivestimento interno, i pannelli delle porte, ecc. sono liberi (possono essere rimossi). Il cruscotto non deve presentare spigoli sporgenti e taglienti. Le paratie che separano l'abitacolo dal compartimento motore e bagagli devono conservare la loro posizione, forma e materiale d'origine. Tuttavia sarà permessa l'installazione di elementi contro o attraverso una di queste paratie, a condizione che non si estendano per più di 20 cm. (misurati perpendicolarmente al bordo superiore della paratia) entro l'abitacolo. Questa possibilità non si applica tuttavia al blocco motore, carter, albero motore, testata. D'altra parte sarà autorizzato modificare il pianale della vettura a condizione che questo non superi l'altezza delle soglie delle porte. In questo caso il pianale d'origine potrà essere tolto (come da Fig.1, montante e longheroni non possono essere modificati rispetto a quanto fabbricato dal costruttore della vettura). È ugualmente permesso procedere alle modifiche necessarie in vista di installare una nuova trasmissione (tutte le modifiche apportate dovranno essere effettuate seguendo i disegni in Fig.2-3-4). I condotti, le canalizzazioni ed i cavi elettrici che attraversano l'abitacolo dovranno essere adeguatamente protette con scatolati a tenuta stagna. Ad eccezione degli elementi installati contro o attraverso le paratie, solo i seguenti accessori potranno essere installati nell'abitacolo: estintore, aria medica, equipaggiamento di comunicazione, zavorra, gabbia di sicurezza.

Art. 18.2.11 - Sedile del pilota

Per Il Campionato Italiano è obbligatorio il sedile omologato, in corso di validità.

Le vetture sprovviste di sedile in corso di validità ma all'interno dei 10 anni dalla data di costruzione, non potranno partecipare al Campionato Italiano, ma solo al Coppa Italia.

Sarà solidamente fissato. Se con lo schienale regolabile, sarà fissato in modo da essere assolutamente immobile e rigido. Se montato su guide scorrevoli dovrà essere previsto un adeguato sistema di bloccaggio supplementare che ne impedisca il movimento durante la gara.

Sono ammesse vetture con guida centrale.

Art. 18.2.13 - Sistema di raffreddamento

Può essere tolto.

Art. 18.2.14 – Sospensioni

Libere. Se lo schema d'origine viene cambiato, è consentito tagliare le parti della scocca necessarie al passaggio delle nuove parti della sospensione. Questa libertà è concessa a condizione che non vengano modificati porta, longheroni laterali inferiori, traverse sul pavimento e ossatura della fiancata, come già

previsto dall'art. 18.2.1.

Art. 18.2.15 - Punti di ancoraggio degli ammortizzatori

Possano essere rinforzati.

Art. 18.2.16 – Cambio e Trasmissione

Libera, ma il controllo della trazione è proibito.

Art. 18.2.17 – Retromarcia

E' obbligatoria.

Art. 18.2.18 - Direzione

Non Sono ammesse le ruote posteriori sterzanti

Art. 18.2.19 - Elementi meccanici

Nessun elemento meccanico dovrà sporgere dalla carrozzeria d'origine della vettura, salvo all'interno dei parafranghi.

Art. 18.2.20 - Tubo di Scarico Motore (Scappamento)

E' permesso togliere i silenziatori. Il tubo di scappamento dovrà essere orientato o verso il posteriore o lateralmente. Nel caso dell'uscita verso il posteriore i fori dei tubi di scappamento dovranno essere situati ad una altezza massima di 45 cm. e minima di 10 cm. rispetto al suolo, e non dovranno sporgere più di 15 cm. dalla lunghezza fuori-tutto del veicolo. Nel caso di uscita laterale, essa sarà limitata verso l'anteriore da una linea verticale passante per la mezzeria del passo e non dovrà sporgere in alcun punto rispetto alla lamiera della carrozzeria. Inoltre dovrà in alcun punto essere prevista una protezione efficace affinché i tubi caldi non possano produrre scottature. Il limite di rumorosità ammessa è 100dB (misurazione come da normativa FIA).

Art. 18.2.21 - Prese d'aria del motore

Non potranno essere situate all'interno dell'abitacolo.

Art. 18.2.22 – Acceleratore

Deve essere predisposto un dispositivo indipendente per chiudere l'alimentazione in caso di guasto del suo comando, per mezzo di una molla esterna agente su tutte le farfalle (o ghigliottine).

Art. 18.2.23 - Batterie

Saranno solidamente fissate e se sono installate dentro l'abitacolo, dovranno essere site all'interno di un contenitore a tenuta stagna e sul coperchio dovrà essere previsto un drenaggio con tubazione collegata all'esterno della vettura per l'evacuazione di eventuali vapori sprigionati o in caso di perdita del liquido in caso di ribaltamento della vettura. Sono consigliate batterie a GEL.

Art. 18.2.24 - Interruttore elettrico (stacca batteria)

Sarà conforme all'art. 253 dell'Allegato J, dovrà essere montato sulla parte sinistra davanti al parabrezza e dovrà essere identificato come previsto da un adesivo di forma triangolare con fondo azzurro e lampo rosso.

Art. 18.2.25 - Fari

Tutti i fari esterni potranno essere tolti a condizione che siano coperti i fori nella carrozzeria. Tuttavia un foro della superficie di 30 cmq. potrà essere previsto per il raffreddamento entro ciascun alloggiamento del faro.

Art. 18.2.26 - Luci posteriori

Ogni vettura deve essere munita di 3 luci rosse posteriori del tipo retronebbia con superficie minima illuminata di 60 cm² per o luce e con lampade di almeno 15 Watt. Le due esterne dovranno funzionare con le luci stop della vettura o in sostituzione di esse. La terza luce sarà comandata dal pilota e sarà da usare in caso di scarsa visibilità o secondo le indicazioni del Direttore di gara. Queste luci saranno posizionate nel punto più alto della sagoma vettura ma non oltre 150 cm dal suolo, simmetricamente al piano longitudinale della vettura e parallelamente al piano trasversale.

Art. 18.2.27 - Freni

Liberi, ma deve essere previsto un doppio circuito comandato dal medesimo pedale e definito come segue:

l'azione del pedale deve esercitarsi normalmente su tutte le ruote. In caso di perdita in un qualunque punto del circuito o di un guasto qualsiasi dell'impianto frenante, l'azione del pedale deve continuare ad esercitarsi almeno su due ruote. Non sono permessi i sistemi anti-bloccaggio dei freni. I dischi dei freni devono essere fatti di un materiale ferroso.

Art. 18.2.28 - Freno a mano

E' obbligatorio e deve essere efficace; deve agire simultaneamente sulle due ruote del medesimo asse.

Art. 18.2.29 - Ruote e pneumatici

La ruota completa (camera d'aria + cerchione - pneumatico gonfiato) dovrà in qualsiasi momento rientrare entro una sagoma ad "U" i cui bordi distino tra di loro 280 mm.; la misurazione deve essere effettuata su una parte del pneumatico non sottoposta a carico. Il diametro del cerchione può essere aumentato o ridotto di 2" rispetto alle dimensioni di origine

- Sono vietate le ruote accoppiate e le ruote fornite di catene.
- Sono inoltre vietati i pneumatici chiodati.
- I pneumatici sono liberi nel disegno e nella scolpitura.

La profondità della scolpitura non può superare i 15 mm.

Questa misura deve essere rilevata su tutta la superficie del pneumatico con esclusione di due fasce di 30 mm. ciascuna ai lati estremi del pneumatico stesso.

Art. 18.2.30 - Ruota di scorta

Non è ammessa a bordo della vettura

Art. 18.2.31 - Serbatoi di carburante, olio ed acqua di raffreddamento

Saranno separati dall'abitacolo mediante paratie in modo che in caso di perdita o rottura del serbatoio il liquido non vi possa penetrare. Questa norma si applica anche ai serbatoi di carburante rispetto al compartimento del motore ed al sistema di scappamento.

Art. 18.2.32 - Serbatoio del carburante

Sarà possibile utilizzare o il serbatoio d'origine nel posto d'origine, o un serbatoio in **materiale metallico (non sono ammesse leghe)**, spessore minimo 3 mm e di capacità massima di 15 litri posizionato al posto di quello d'origine o un serbatoio di sicurezza FT3 1999, FT 3.5 o FT50 omologato. In quest'ultimo caso se montato in abitacolo dovrà essere all'interno di un contenitore stagno e ignifugo, non potrà contenere più di 20 litri di carburante e sul fondo dovranno essere previsti dei fori e sul coperchio dovrà essere previsto un drenaggio con tubazione collegata all'esterno della vettura per l'evacuazione in caso di perdita del serbatoio o di ribaltamento della vettura. La tubazione di collegamento serbatoio/bocchettone per il rifornimento, dovrà essere all'interno di una tubazione stagna. In nessun caso il bocchettone di riempimento potrà sporgere dalla carrozzeria.

Art. 18.2.33 – Carburante

Sarà utilizzato soltanto carburante commerciale, secondo la definizione dell'art. 252.7 dell'AlI J.

Art. 18.2.34 - Radiatore dell'acqua

E' libero ed è libera la sua capacità. La sua posizione è libera a condizione che se montato nell'abitacolo sia separato dallo stesso tramite una paratia stagna che divida le due zone. E' autorizzato il montaggio di ventole di raffreddamento supplementari. E' possibile montare uno schermo di protezione per il radiatore, a condizione che non costituisca un rinforzo della carrozzeria.

Art. 18.2.35 - Gabbia di sicurezza

E' obbligatoria e deve essere conforme alle prescrizioni dell'art. 253.8 dell'allegato J.

Art. 18.2.36 - Cinture di sicurezza

E' obbligatorio il montaggio di cinture di sicurezza omologate minimo a cinque (5) punti secondo le prescrizioni della NORME FIA 8853/98; 8854/98; 8853-2016.

Art. 18.2.37 - Protezioni inferiori

Sono ammesse

Art. 18.2.38 - MOTORE

Il motore è libero, ma il blocco motore deve essere di un modello di auto dello stesso marchio registrato originale della carrozzeria originale dell'auto.

Il motore deve essere posizionato nel vano motore originale.

Le configurazioni bimotore non sono consentite se non omologate in quella forma.

La fasatura variabile delle valvole non è consentita.

Le trombe di ingresso a lunghezza variabile sono vietate.

La lega di titanio non è consentita tranne che in bielle, valvole, fermi delle valvole e scudi termici.

L'uso della lega di magnesio non è consentito nelle parti in movimento.

È vietato l'uso di qualsiasi componente ceramico.

È vietata la spruzzatura interna e / o esterna o l'iniezione di acqua o di qualsiasi sostanza (diversa dal carburante per il normale scopo di combustione nel motore).

L'uso di materiali in carbonio o compositi è limitato a frizioni e coperture o condotti non in acciaio.

È consentito solo un collegamento meccanico diretto tra il pedale dell'acceleratore e il dispositivo di controllo del carico del motore.

Le gallerie utilizzate per il passaggio dei gas di scarico devono rimanere aperte verso l'esterno per almeno due terzi della loro lunghezza.

I motori normalmente aspirati sono ammessi fino alla cilindrata corretta equivalente dei motori turbo.

I motori sovralimentati devono essere conformi a quanto segue:

Per i motori sovralimentati delle TAX Super Cars, la cilindrata massima autorizzata è di 2058 cm³ per i motori a benzina e di 2333 cm³ per i motori diesel.

Tutte le vetture sovralimentate devono essere dotate di un restrittore (BRIDA) fissato all'alloggiamento del compressore.

Tutta l'aria necessaria per alimentare il motore deve passare attraverso questo restrittore che deve rispettare quanto segue:

ÿ Vedi disegno 254-4 ALLEGATO J 279A 2021

ÿ Il diametro interno massimo del restrittore è 45 mm.

ÿ Questo diametro deve essere mantenuto per una lunghezza minima di 3 mm.

Questa lunghezza viene misurata a monte del piano A.

ÿ Il piano A è perpendicolare all'asse di rotazione del turbocompressore

e si trova ad un massimo di 47 mm a monte del piano B, misurato lungo l'asse neutro del condotto di aspirazione.

ÿ Il piano B passa attraverso l'intersezione tra i più

estremità a monte delle pale delle ruote e un cilindro di 45 mm diametro la cui linea centrale è l'asse di rotazione del turbocompressore.

Questo diametro deve essere rispettato, indipendentemente dalla temperatura

Il diametro esterno della BRIDA nel suo punto più stretto deve essere inferiore a 51 mm e deve essere mantenuto per una distanza di 5 mm da ogni lato.

Il montaggio del restrittore sul turbocompressore deve essere eseguito in modo tale che due viti possano essere interamente rimosse dal corpo del compressore, o dal limitatore, in modo da staccare il limitatore dal compressore per la verifica. Il fissaggio mediante vite ad ago non è autorizzato. Per restrittore è consentito rimuovere materiale dall'alloggiamento del compressore.

Le teste delle viti devono essere forate in modo che possano essere sigillate con filo di ferro dai commissari tecnici. Il limitatore deve essere costituito da un unico materiale e può essere forato al solo scopo di montaggio e sigillatura, che deve essere effettuato tra le viti di montaggio, tra il restrittore (o l'attacco del limitatore / alloggiamento del compressore), il compressore alloggiamento (o l'alloggiamento / attacco flangia) e l'alloggiamento della turbina (o l'attacco alloggiamento / flangia) (vedere Disegno 254-4 ALLEGATO J 279A 2021).

In caso di un motore con due compressori paralleli, ogni compressore deve essere limitato a un diametro interno massimo di aspirazione di 32 mm e 38 mm per il diametro esterno.

I gas di scarico dal waste-gate devono uscire nel veicolo, l'impianto di scarico e non deve essere in alcun modo riciclato.

L'iniezione di acqua è vietata, anche se originariamente presente sul blocco omologato.

È vietato spruzzare acqua sull'intercooler.