

REGOLAMENTO DI SETTORE

2019

VELOCITÀ SU TERRA - VELOCITÀ SALITE TERRA

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.

Verrà 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/CONDUTTORE 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 CONDUTTORE), POSSONO PARTECIPARE AL CAMPIONATO ITALIANO ACI.

IL CAMPIONATO ITALIANO È OPEN, POTRANNO PARTECIPARE CONDUTTORI/CONCORRENTI DELLE DIVERSE NAZIONI, CHE SARANNO TRASPARENTI ALLA CLASSIFICA FINCHÈ NON AVRANNO PARTECIPATO AL 50%+1 DELLE GARE A CALENDARIO, PER LA STAGIONE IN CORSO.

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 con manto di rivestimento non asfalto, con più concorrenti che prendono il via simultaneamente.

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 J279Ax anno 2015.

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

Regolamento Tecnico Light.

I Commissari Sportivi 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

Nelle competizioni di Velocità su Terra (Autocross) un gruppo o una classe è considerata costituita se vi sono almeno quattro vetture verificate.

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 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 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 Conducenti saranno assegnati numeri di gara fissi con il seguente criterio:

Gruppo 5 - SuperBuggy da N° 1 a 99

Gruppo 4 - Buggy 1600 da N°101 a 199

Gruppo 2 - TAX da N°201 a 299

Gruppo 0 - Junior Buggy da N°301 a 399

Gruppo 1 - Turismo 2000 da N°401 a 499

Gruppo 3 - KARTCROSS da N°601 a 699

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.

I numeri di gara devono essere forniti gratuitamente dall'Organizzatore ed applicati almeno sul cofano anteriore e posteriore e/o su entrambe le portiere. Per le vetture i numeri avranno una altezza minima di 28 cm. sul fondo bianco di dimensioni minime 50 cm. x 38 cm. (al di sopra del fondo bianco sarà lasciato a disposizione dell'Organizzatore uno spazio libero della stessa larghezza della tabella e di altezza 12 cm.); la placca porta numero da applicare sul tetto delle monoposto da autocross avrà dimensioni 24 cm. x 35 cm., i numeri altezza 18 cm.

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

Autocross gare non titolate **Importo €.** 150,00

8 UFFICIALI DI GARA

Ad ogni manifestazione deve essere previsto un Giudice Unico, titolare di Licenza di commissario Sportivo Nazionale, designato dal GUG di ACI Sport

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

Un commissario tecnico, commissari di percorso e personale addetto alle verifiche sportive.

8.1 - SERVIZI ANTINCENDIO E SANITARIO

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).

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 dovesse abbandonare la zona di gara per il soccorso di un ferito, la gara va fermata fino al ripristino del servizio medico di emergenza (ambulanza con equipaggio).

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.

8.3 - CRONOMETRAGGIO

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.

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 dal Direttore di Gara.

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.

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:

Ci saranno due semifinali solo quando ci sono almeno 14 piloti classificati dopo le tre Batterie di Qualificazione (HEAT) e una FINALE

I primi 20 piloti dopo le tre Batterie di Qualificazione (HEAT) parteciperanno alle Semifinali.

Coloro che sono classificati 1°, 3°, 5° ecc parteciperanno alla prima Semifinale e quelli classificati 2°, 4°, 6°, ecc., parteciperanno alla seconda Semifinale. Coloro che finiscono al primo, secondo, terzo, quarto e quinto di ogni Semifinale si qualificheranno per la FINALE.

I due vincitori delle Semifinali hanno 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, ha 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. Posizioni da 11 a 20 nella classificazione generale della competizione sarà assegnata come segue: i posti 11 e 12 andranno ai piloti classificati 6 ° nelle rispettive Semifinali (il posto migliore a chi dei due risulta migliore nelle manche); i posti 13 e 14 andranno ai piloti giunti settimi nelle rispettive semifinali (il posto migliore a chi dei due risulta migliore nelle manche) e così via..

FINALI:

Accedono alle finali i primi 5 qualificati delle SEMIFINALI.

8.4.3 - Partenze

Le partenze devono essere date tutte da fermo, con la seguente griglia di partenza predisposta sul rettilineo di partenza, Griglia 3-2-3-2

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**.

Per ogni linea di partenza verranno nominati dei giudici per determinare le false partenze, che segnalano al Direttore di Gara eventuali partenze anticipate.

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.

8.4.5 - Classifiche

Saranno redatte le classifiche secondo il regolamento Fia: seguente punteggi:

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:

punti 10 al 1^a classificato

punti 9 al 2^a

punti 8 al 3^a

punti 7 al 4^a ecc

e così via ..

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 punti

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.

8.5 - SVOLGIMENTO DELLE GARE SENZA IL SERVIZIO DI CRONOMETRAGGIO

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.

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.

QUALIFICHE

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

8.5.3 - Griglia di partenza

Devono essere predisposte come indicato nel precedente par. 8.4.3

SEMI FINALI E FINALI

La configurazione della griglia dipenderà dalla Pole Position

8.5.4 - 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.

8.5.5 - 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. Se verrà commessa falsa partenza durante una manche di qualificazione, al/ai pilota/i interessato/i verrà data bandiera di avvertimento 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. Il pilota responsabile di una ulteriore falsa partenza in quella finale, verrà escluso dalla finale e classificato in base al regolamento. 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.

9 Regolamento tecnico internazionale

Si rimanda all'art. 279 /A dell'Allegato J FIA del 2015 per il campionato italiano.

Per quanto riguarda le monoposto sono ammessi i motori accoppiati.

10 Briefing

L'assenza al briefing comporterà un'ammenda pari alla tassa di iscrizione. Tale ammenda dovrà essere versata dall'organizzatore all'Automobile Club d'Italia Sport, entro 48 ore dalla disputa della manifestazione.

11 VELOCITA' SALITE TERRA

Le competizioni SALITE SU TERRA dovranno avere le seguenti caratteristiche :

- Lunghezza minima 4 km
- Lunghezza massima 15 km

Devono essere in fondo sterrato (Con fondo in asfalto non superiore al 10 % della lunghezza della prova)

Postazione dei Commissari di Percorso a vista e la pendenza minima deve essere del 2%

11.1 PROVE CRONOMETRATE UFFICIALI PER LE SALITE SU TERRA

Le sessioni di prove di qualifica sarà 1, per tutti i conduttori.

Ogni pilota dovrà completare almeno 1 salita di prove cronometrate.

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

11.2 REGOLAMENTO COMUNE PER MANCHES DI QUALIFICAZIONE, FINALI E PROCEDURA DI PARTENZA SALITE SU TERRA

Le vetture che si trovano nell'impossibilità di partire entro trenta secondi dall'accensione del verde, con i sistemi di avviamento a bordo, saranno escluse dalla singola manche.

11.3 MANCHE DI QUALIFICAZIONE SALITE SU TERRA

Ci saranno 2 manches di qualificazione :

- 1° manche secondo la classifica delle prove cronometrate;
- 2° manche secondo la classifica della prima manche;

11.4 FINALI SALITE SU TERRA

Ci saranno 2 manche di finali :

- 1° manche secondo la classifica della seconda manche delle prove di qualifica;
- 2° manche secondo la classifica della prima manche di finale;

11.5 CLASSIFICHE DI GARA SALITA SU TERRA

Saranno redatte sommando tutti i tempi fatti registrare da ogni rispettivo conduttore, ad eccezione della manche di prove cronometrate. Il punteggio per il campionato italiano, andrà assegnato per intero, secondo l'rdS velocità su terra

11.5.1 REDAZIONE DELLE CLASSIFICHE DEL CAMPIONATO ITALIANO VST NELLE GARE DI VELOCITA' SALITE TERRA

Classifiche del Campionato Italiano Velocità su terra (Se la gara è valida per il CIVST)

Saranno redatte le seguenti classifiche:

Al termine delle due manche (due di qualifica) sarà redatta una classifica in base alle posizioni di arrivo per ogni gruppo ed i primi dieci prenderanno punti per la classifica, secondo il seguente ordine: 1° class. 10 punti, 2° class. 9 punti, 3° class. 8 punti, 4° class. 7 punti ecc fino al 10° class. Al quale gli verrà assegnato 1 punto.

Al termine delle finali i punti saranno attribuiti come segue: 1° class. 25 punti, 2° class. 22 punti, 3° class. 20 punti, 4° class. 18 punti, 5° class. 16 punti, 6° class. 15 punti, 7° class. 14 punti, 8° class. 13 punti, 9° class. 12 punti, 10° class. 11 punti ecc fino al 20° class. Al quale gli verrà assegnato 1 punto. I punti della finale si andranno a sommare ai punti ottenuti nelle manche.

I concorrenti che partecipano al Campionato Italiano risulteranno trasparenti nella classifica della Coppa Italia e viceversa.

12.6 CRONOMETRAGGIO SALITE SU TERRA

E' obbligatorio l'utilizzo del servizio fornito dai cronometristi e/o da azienda specializzata.

ALLEGATO "A"

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, 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 parafanghi, prese d'aria, appendici aerodinamiche. Il passo deve essere +/- 1 cm. dall'origine. La carreggiata è libera, purché la ruota sia ricoperta dal parafango che non può essere allargato più di 10 cm.

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 con il basamento prodotto dalla stessa casa con lo stesso nr. di cilindri, l'alloggiamento è libero. La carrozzeria deve conservare la linea d'origine ad eccezione dei parafanghi, prese d'aria, appendici aerodinamiche. Il passo deve essere compreso +/- 1 cm. dall'origine. La carreggiata è libera, purché la ruota non sporga dal parafango che non può essere allargato + di cm 10. Sono ammessi i motori sovralimentati con coefficiente di 1,7

Scala pesi minimi:

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

Gruppo 3: KARTCROSS Monoposto 2 Ruote Motrici max. 600 cc. (classe unica).

Scala pesi minimi: Kartcross fino 600 cc Kg 315

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

Scala pesi minimi:

2 Ruote Motrici:

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

4 Ruote Motrici:

Fino a 1.300 c.c. (atmosferico) 490 Kg
6 cil. atm. + 4 cil. Sovralimentato 550 Kg
8 cil. atm. + 6 cil. Sovralimentato 600 Kg
Da 1.301 c.c. a 1.600 c.c. atmosferico 520 Kg
6 cil. atm. + 4 cil. Sovralimentato 570 Kg
8 cil. atm. + 6 cil. 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:

Da 1.601 c.c. Fino a 2.000 c.c. 515 Kg (2 Ruote Motrici)
570 Kg (4 Ruote Motrici)
620 Kg (4 Ruote Motrici – 6 cilindri atmosferico + 4 cil. Sovralimentato)
670 Kg (4 Ruote Motrici – 8 cilindri atmosferico + 6 cil. 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 cil. Sovralimentato)
720 Kg (4 Ruote Motrici – 8 cilindri atmosferico + 6 cil. 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 cil. Sovralimentato)
745 Kg (4 Ruote Motrici – 8 cilindri atmosferico + 6 cil. 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 cil. Sovralimentato)
770 Kg (4 Ruote Motrici – 8 cilindri atmosferico + 6 cil. 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 cil. atm. + 4 cil. Sovralimentato)
795 Kg (4 Ruote Motrici – 8 cil. atm. + 6 cil. Sovralimentato)

Gruppo 0: JUNIOR BUGGY Monoposto a 2 Ruote Motrici o 4 Ruote Motrici fino a 600 cc (classe unica).

Scala pesi minimi:

2 Ruote Motrici 365 kg
4 Ruote Motrici 420 kg

Art. 18.1 - GRUPPO 1 - TURISMO 2000

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

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

18.1.2 – Peso

Il peso minimo è previsto in 700 Kg che potranno essere raggiunti anche con l'impiego di zavorre purché non si tratti di masse posizionate sul pianale della vettura, fissate con attrezzi, dichiarate Commissari Tecnici in verifica ante-gara e piombate dagli stessi.

18.1.3 – 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.

18.1.4 – 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.

18.1.5 – Carrozzeria

Tutte le vetture saranno di modello a tetto rigido, e non decapottabile. 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 un 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.

18.1.6 - Paraurti e loro supporti

Dovranno restare e non potranno essere rinforzati

18.1.7 – 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.

18.1.8 – 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 scaturiture stagne ed ignifughe. All'interno dell'abitacolo potranno essere installati solamente: estintore, aria medica, zavorra, gabbia di sicurezza.

18.1.9 - 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.

18.1.10 - 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.

18.1.11 - 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 devo avere parti taglienti o angoli vivi).

18.1.12 - Sedile del pilota

Per Il Campionato Italiano e' 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.

18.1.13 - 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-rollo possono essere aggiunte o tolte a piacere. Gli angoli caratteristici della sospensione sono liberi purché questa libertà non vada oltre quanto previsto dal regolamento.

18.1.14 - 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 %.

18.1.15 - Scatola dello sterzo Libera ma dovrà provenire da un modello di vettura commerciale. La posizione resterà quella d'origine. E' vietato qualsiasi tipo di riduzione a catena o similare.

18.1.16 - 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 parafrangente 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 del 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.

18.1.17 – Trasmissione

Libera, ma la scatola deve rimanere quella d'origine e nel posto d'origine, i supporti sono liberi nel materiale e nel numero, ma quelli di origine dovranno rimanere.

18.1.18 - Retromarcia

Obbligatoria.

18.1.19 - Direzione

Le ruote sterzanti devono rimanere quelle previste dal costruttore.

18.1.20 – Scarico

Libero, 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.

18.1.21 – 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.

18.1.22 – 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.

18.1.23 - 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.

18.1.24 - 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.

18.1.25 - 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.

18.1.26 - 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.

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

18.1.28 - Freno a mano E' obbligatorio, deve essere efficace e la sua azione deve esercitarsi contemporaneamente sulle ruote del medesimo asse.

18.1.29 - 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 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 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.

18.1.30 – Carburante

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

18.1.31 - 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.

18.1.32 - Protezione inferiori

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

18.1.33 – Estintore

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

18.1.34 - Cinture di sicurezza

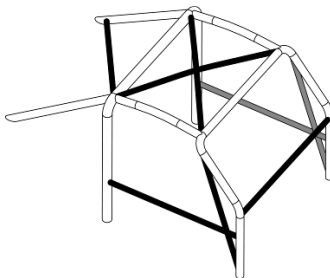
E' obbligatorio il montaggio di cinture di sicurezza omologate minimo a cinque (5) punti secondo le prescrizioni della NORME FIA 8853/98; 8854/98; 8853-2016.

18.1.35 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



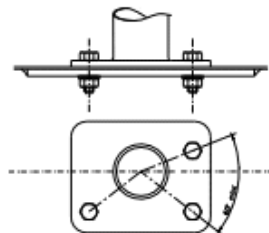
283-1B.

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 autobloccanti 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.

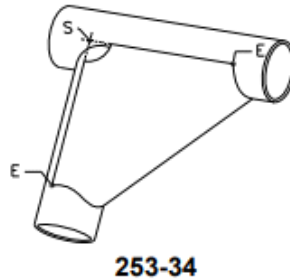


253-50

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 necessaria, 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.



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. Solo per l'anno 2019 è possibile utilizzare caschi motociclistici solo per le vetture sprovviste di parabrezza in vetro o materiali plastici.

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

Art. 18.2 - PRESCRIZIONI GRUPPO 2 - TAX

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

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

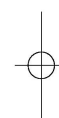
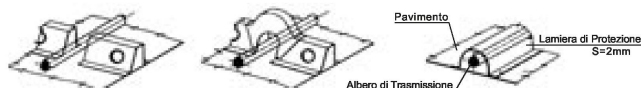


Fig.2-3-4

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.

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.

18.2.4 - Parafanghi

Il materiale e la forma dei parafanghi sono liberi. Tuttavia 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 del pneumatico. Aperture di raffreddamento potranno essere ricavate nei parafanghi. Tuttavia 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

18.2.5 - Paraurti e loro supporti

Non dovranno essere tolti e non potranno essere rinforzati.

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.

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.

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.

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).

- 1) *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.
- 2) *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.

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, i montante e longheroni non possono essere modificati rispetto a quanto fabbricato dal costruttore della vettura). E' 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 scatolature 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.

18.2.9 - Sedile del pilota

Per Il Campionato Italiano e' 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.

18.2.13 - Sistema di raffreddamento

Può essere tolto.

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.

18.2.15 - Punti di ancoraggio degli ammortizzatori

Possono essere rinforzati.

18.2.16 – Trasmissione

Libera, ma il controllo della trazione è proibito.

18.2.17 – Retromarcia

E' obbligatoria.

18.2.18 - Direzione

Sono ammesse le ruote posteriori sterzanti

18.2.19 - Elementi meccanici

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

18.2.20 - 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 mezzzeria 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).

18.2.21 - Prese d'aria del motore

Non potranno essere situate all'interno dell'abitacolo.

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).

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.

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.

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.

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 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.

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.

18.2.28 - Freno a mano

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

18.2.29 - Ruote e pneumatici

La ruota completa (camera d'aria+cerchione+fpneumatico 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.

18.2.30 - Ruota di scorta

Non è ammessa a bordo della vettura.

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.

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 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 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.

18.2.33 – Carburante

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

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.

18.2.35 - 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.

18.2.36 - Protezioni inferiori

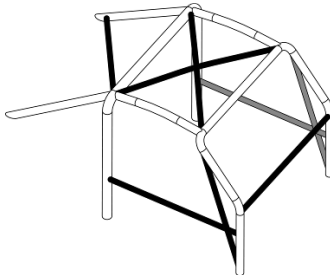
Sono ammesse

18.2.37 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



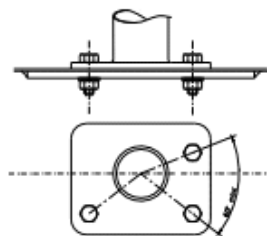
283-1B.

Nella sua conformazione, deve avere almeno 6 punti di ancoraggio alla scocca/telaio, conformemente alla configurazione minima dell'Alt. 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 autobloccanti 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.

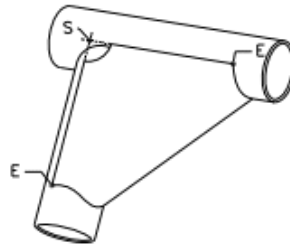


253-50

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 necessaria, 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.

Solo per l'anno 2019 è possibile utilizzare caschi motociclistici solo per le vetture sprovviste di parabrezza in vetro o materiali plastici.

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

ART. 279A – 2015

REGOLAMENTO TECNICO PER LE VETTURE D'AUTOCROSS

Articolo modificato	Data di applicazione	Data di pubblicazione

Il presente testo è la traduzione letterale del testo edito dalla FIA, nel caso di divergenze sull'interpretazione dei termini e/o sulla traduzione, si deve considerare valido solo ed esclusivamente il testo originale FIA (francese/inglese).

1 CLASSIFICAZIONI

Modifiche: i requisiti di cui all'Allegato J – Articolo 252.1.1 sono applicati nel presente regolamento.

1.1 Definizione

Le vetture devono essere dei modelli chiusi con tetto rigido e non decapottabili

Super Buggy, Buggy1600 e Junior Buggy: Monoposto Autocross

Veicoli a 4 ruote progettati e costruiti appositamente per praticare l'Autocross.

I veicoli devono avere 2 o 4 ruote motrici. Essi devono essere conformi all'Articolo 2 qui sotto.

Touring Autocross: Vetture Turismo

Veicoli a 4 ruote costruiti appositamente per praticare l'Autocross.

I veicoli devono avere 2 o 4 ruote motrici. Essi devono essere conformi all'Articolo 3 qui sotto.

1.2 Rumore - Scarico

Per tutte le divisioni:

Un limite di 100 dB/A è imposto per tutte le vetture. Il rumore **deve essere** misurato in conformità con la procedura di misura del rumore FIA utilizzando un fonometro regolato su "A" e "SLOW", posto a 45° rispetto all'uscita del tubo di scarico e ad una distanza di 500 mm da questo, con il motore a 4500 giri/minuto.

Un tappeto di 1500 x 1500 mm minimo deve essere posizionato al suolo nella la zona in cui si effettua la misura.

Il sistema di scarico deve includere uno o più convertitori catalitici omologati, che devono funzionare in ogni momento ed attraverso i quali devono passare tutti i gas di scarico.

Il tubo di scarico deve finire all'estremità posteriore della vettura.

1.3 Carburante - Ossidante

Le vetture devono utilizzare del carburante senza piombo (massimo 0,013 g/l) conforme agli articoli 252-9.1 e 252-9.2

1.4 Pneumatici e ruote

1.4.1 Ruote complete

La ruota completa (flangia + cerchio + pneumatico gonfiato) deve in ogni momento inserirsi in un calibro a forma di "U" le cui estremità distano 250 mm, la misura deve essere effettuata su una parte non caricata del pneumatico.

Il diametro del cerchio è libero, ma non può eccedere i 18".

Le ruote di scorta sono vietate

1.4.2 Pneumatici

Gli pneumatici slick sono vietati.

I seguenti pneumatici (tasso di scolpitura inferiore al 25%) sono definiti come "pneumatici da tempo asciutto":

Gli pneumatici scolpiti sono sulla base di un disegno omologato dalla FIA.

Questo disegno del battistrada deve essere stampato.

I seguenti pneumatici (tasso di scolpitura superiore al 25%) sono definiti come "pneumatici pioggia" e non possono essere utilizzati se le prove / le manche / la finale non sono state dichiarate "Bagnate":

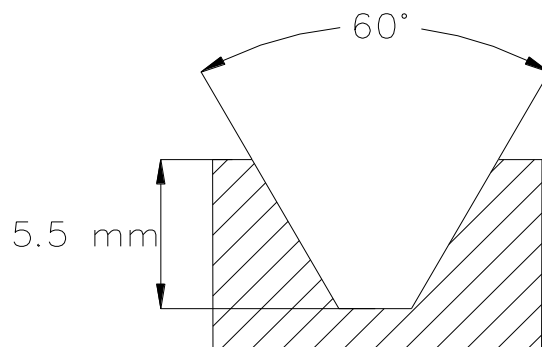
Per gli pneumatici con un tasso di scolpitura superiore al 25%, il disegno è libero.
Il tasso di scolpitura verrà calcolato in conformità con la seguente regola:

1. Definizione della superficie di controllo

Banda di rotolamento con una larghezza di 170 mm (85 mm da una parte e dall'altra dell'asse del pneumatico) ed una circonferenza di 140 mm.

In questa zona, la superficie occupata da scanalature di almeno 2 mm di larghezza deve occupare almeno il 17% della superficie totale.

Per gli pneumatici da stampo, quando sono nuovi, la profondità delle scanalature deve essere almeno 5,5 mm (vedi Disegno 279-5).



279-5

	Larghezza x lunghezza	Superficie	Tasso del 25%
9,5"	180 x 140	25200	6300
9"	170 X 140	23800	5950
8,5"	161 x 140	22540	5635
8"	148 x 140	20720	5180
7,5"	142 x 140	19880	4970
7"	133 x 140	18620	4655
6,5"	124 x 140	17360	4340

- La somma della larghezza delle scanalature rilevate su una linea della circonferenza nell'area sopra descritta deve essere di almeno 4 mm.
- La somma della larghezza delle scanalature rilevate su una linea radiale deve essere di almeno 16 mm.
- Il collegamenti e le lamelle devono essere considerati come parte della banda di rotolamento se misurano meno di 2 mm.
- Il taglio a mano è autorizzato sugli pneumatici omologati.
- In qualsiasi momento della gara, la profondità delle scanalature deve essere di almeno di 2 mm indipendentemente dal tipo degli pneumatici usati e deve coprire almeno il 75% della superficie.

1.5 Telemetria / Comunicazioni vocali

1.5.1

Qualsiasi forma di trasmissione di dati senza fili tra il veicolo e qualsiasi persona e/o attrezzatura è vietata quando la vettura è in pista.

Questa definizione non comprende:

- le comunicazioni radio a voce tra il conduttore ed il suo team
- il transponder del cronometraggio ufficiale
- il cronometraggio automatico.

I dati delle trasmissioni summenzionate non possono in alcun modo essere connessi a qualsiasi altro sistema della vettura (tranne che un cavo indipendente collegato solo alla batteria).

I registratori di dati a bordo sono consentiti, purché il registratore non abbia alcun collegamento a filo o senza fili con nessun sistema della vettura (tranne che un cavo indipendente collegato solo alla batteria).

Questa definizione comprende in particolare il cruscotto, i contatori, la centralina elettronica di

gestione del motore, ecc.

Le telecamere posizionate a bordo non sono incluse nelle definizioni di cui sopra, tuttavia, le attrezzature e i loro supporti devono essere prima approvati dal Delegato Tecnico FIA.

1.5.2 Unità GPS

Le unità GPS sono ammesse se non c'è collegamento con o senza fili con alcun sistema della vettura. Questa definizione comprende in particolare il cruscotto, i contatori, la centralina elettronica di gestione del motore, ecc.

Le telecamere posizionate a bordo non sono incluse nelle definizioni di cui sopra, tuttavia, le attrezzature e i loro supporti devono essere prima approvati dal Delegato Tecnico FIA.

I dispositivi di misurazione di velocità della vettura dovranno essere totalmente indipendenti e non possono essere collegati in alcun modo con qualsiasi sistema della vettura.

1.6 Luci

Luci degli stop

Ogni vettura dovrà essere munita di un minimo di due fari posteriori rossi del tipo anti nebbia (superficie minima di illuminata di ogni faro: 6000 mm²; lampade da minimo 15 watt ciascuna) o con due luci di pioggia approvate dalla FIA (Lista Tecnica n. 19) funzionanti ogni volta che i freni sono azionati. Devono essere posizionate tra 1000 e 1500 mm sopra il livello del suolo e devono essere visibili da dietro.

Queste luci devono essere posizionate simmetricamente rispetto all'asse longitudinale della vettura e sullo stesso piano trasversale.

Luci posteriori

Ogni vettura deve essere equipaggiata di una luce rossa posteriore del tipo anti nebbia (lampada da 21 watt minimo) chiaramente visibile dal posteriore e posizionata fra 150 mm e 1150 mm al disopra del suolo

Questa luce deve poter essere accesa dal pilota seduto al suo volante

Le luci posteriori equipaggiate di LED sono autorizzate (vedere la Lista Tecnica FIA n° 19)

1.7 Gancio di traino

Ogni vettura deve essere dotata davanti e dietro di un gancio di traino.

La costruzione è libera, ma deve essere in grado di supportare una forza di trazione minima di 5000 N.

L'anello deve essere facilmente accessibile e colorato di un colore brillante giallo, rosso o arancio.

Questi ganci non devono sporgere oltre il perimetro della carrozzeria visto dall'alto.

1.8 Cinture di sicurezza

Obbligatorie, con 6 punti minimi, conformi alle specifiche dell'art 256-6 dell'Allegato J

Le due cinghie delle spalle devono avere ciascuna un punto d'ancoraggio separato

1.9 Trasmissione

Qualsiasi sensore, interruttore e filo elettrico alle quattro ruote, al cambio, al differenziale anteriore, centrale o posteriore è vietato.

Un sensore del taglio per il cambiamento di marcia è consentito.

Eccezione:

Solo un sensore per la visualizzazione del rapporto impegnato, posizionato sulla scatola del cambio, è autorizzato, a condizione che il sensore, cavo elettrico, visualizzatore siano completamente indipendenti dal sistema di controllo del motore.

Inoltre, questo filo non può essere incluso nel cablaggio principale della vettura e deve essere indipendente. E' inoltre preferibile che sia di un colore diverso, per renderne più facile la sua identificazione.

Il controllo della trazione è vietato. La trasformazione in 4 ruote motrici è permessa.

Per differenziale a slittamento limitato meccanico, si intende qualsiasi sistema funzionante meccanicamente, vale a dire senza l'aiuto di un sistema idraulico od elettrico. Un giunto viscoso non è considerato come un sistema meccanico.

Nel caso di un veicolo a 4 ruote motrici, è permesso aggiungere un sistema idraulico od un giunto viscoso al differenziale centrale per limitare lo slittamento, ma questo sistema non deve essere regolabile quando il veicolo è in movimento.

I cambi semiautomatici od automatici a controllo elettronico, pneumatico od idraulico sono vietati.
I differenziali a slittamento controllato elettronicamente, pneumaticamente o idraulicamente e regolabili dal pilota sono vietati.

1.10 Sterzo

Il sistema dello sterzo e la sua posizione sono liberi ma solo un collegamento meccanico diretto tra il volante e le ruote sterzanti è consentito.

La colonna dello sterzo deve essere munita di un dispositivo di assorbimento, in caso di impatto, proveniente da un veicolo di serie.

Le quattro ruote sterzanti sono vietate.

Il volante deve essere equipaggiato di un meccanismo di sgancio rapido conforme all'art 255-5.7.3.9 dell'Allegato J

I dispositivi antifurto devono essere tolti

1.11 Freni

Liberi, ma ci deve essere un doppio circuito gestito dallo stesso pedale nel seguente modo: l'azione del pedale deve esercitarsi normalmente su tutte le ruote.

In caso di una perdita in un qualsiasi punto delle tubazioni o di qualsiasi guasto del sistema di trasmissione della frenata, l'azione del pedale deve continuare ad esercitarsi almeno su due ruote.

I sistemi antibloccaggio dei freni non sono consentiti.

I dischi dei freni devono essere costruiti con **una lega a base di ferro**.

Un freno a mano è autorizzato; deve essere efficiente ed agire simultaneamente sulle due ruote anteriori o sulle due ruote posteriori.

I serbatoi del fluido non possono trovarsi all'interno dell'abitacolo.

Freno di stazionamento

Obbligatorio deve essere efficace ed agire simultaneamente sulle due ruote anteriori o sulle due ruote posteriori.

2 PRESCRIZIONI PER SUPER BUGGY, BUGGY 1600, JUNIOR BUGGY (AUTOCROSS MONOPOSTO)

Queste vetture devono essere conformi ai seguenti articoli dell'Allegato J:

ARTICOLO 251 (Classificazione e definizioni):

- 2.1.9 Componenti meccanici
- 2.2 Dimensioni
- 2.3.1 Cilindrata
- 2.3.8 Vano motore
- 2.5.1 Telaio
- 2.5.2 Carrozzeria
- 2.5.3 Sedili
- 2.5.5 Abitacolo
- 2.7 Serbatoio del carburante

ARTICOLO 252 (Prescrizioni generali):

- 1.3 Magnesio
- 1.4 Conformità della vettura
- 1.5 Filetti rovinati
- 2.1 Altezza da terra
- 2.2 Zavorra
- 3.1 Sovralimentazione
- 3.2 Formula di equivalenza tra motori a pistoni alternativi e motori a pistone(i) rotativo(i)
- 3.3 Formula equivalenza tra motori a pistoni alternativi e motori a turbina
- 3.4 Iniezione del carburante
- 3.5 Formula di equivalenza tra motori a pistoni alternativi e motori di nuovo tipo
- 3.7 Messa in marcia a bordo del veicolo
- 4 Trasmissione
- 5 Sospensione
- 7.6 Oggetti pericolosi
- 9.1 Benzina

- 9.2 Diesel
- 9.3 Comburente
- 10 Freni

ARTICOLO 253 (Equipaggiamenti di sicurezza):

- 1 Costruzioni pericolose
- 2 Dispositivi opzionali
- 3 Canalizzazioni e pompe (ad eccezione dell'Articolo 3. 4)
- 8.3 Specifiche dei materiali (Allegato J a partire dal 1993)
- 13 Interruttore generale
- 14 Serbatoi di sicurezza del carburante approvati dalla FIA
- 15 Protezione contro l'incendio
- 17 Valvole di sovra pressione

2.1 Cilindrata

Il cilindrata corretta massima è di 4000 cm³ per le Super Buggy, di 1600 cm³ per le Buggy 1600 e di 600 cm³ per le Junior Buggy.

2.2 Protezione del motore

Un arco di protezione sui motori posteriori è obbligatorio.

La parte posteriore di questo arco deve avvolgere interamente il motore compreso lo scarico e la sua uscita.

Questo arco deve essere rinforzato nel suo centro.

Questo dispositivo può essere collegato sotto al veicolo o collegato all'arco principale del veicolo. Lo spessore minimo dei tubi utilizzati deve essere di 1,5 mm.

L'arco di protezione del motore può essere in più parti smontabili. In questo caso, i tubi che lo costituiscono devono avere dei manicotti ed il loro assemblaggio assicurato da una parte all'altra del manicotto con dei bulloni posizionati perpendicolarmente l'uno rispetto all'altro e distanti 30 mm minimo.

Il diametro dei bulloni da utilizzare non può essere inferiore a 6 mm.

2.3 Protezione laterale

Deve essere composta da strutture a nido d'ape composito solidamente fissate su delle strutture in tubo d'acciaio su ciascun lato della vettura.

Queste strutture di tubi devono essere conformi alle specifiche dell'Articolo 253-8.3.3 dell' Allegato J, con l'eccezione delle dimensioni dei tubi che devono essere almeno 30 x 2 mm.

Queste strutture devono essere fissate alla struttura principale della vettura.

Lo spessore minimo dei pannelli compositi è di 15 mm, e possono essere montati da una parte e dall'altra dei tubi.

La parte più esterna della protezione deve trovarsi al livello del centro dei mozzi delle ruote, su una lunghezza minima del 60% del passo.

Queste protezioni si devono estendere su ciascun lato verso l'esterno almeno fino ai piani verticali, passanti attraverso il centro della parte più avanti degli pneumatici posteriori e per il centro della parte posteriore degli pneumatici anteriori, ma non al di là dei piani verticali passanti all'esterno della parte più avanti degli pneumatici posteriori e per l'esterno della parte posteriore degli pneumatici anteriori.

Lo spazio tra questa protezione e la carrozzeria deve essere completamente chiuso.

2.4 Carrozzeria

Le monoposto Autocross sono delle vetture con carrozzeria chiusa.

La carrozzeria deve essere finita in modo irreprensibile senza carattere di provvisorietà.

Non deve presentare degli angoli vivi delle parti taglienti od appuntite, gli angoli devono essere arrotondati con un raggio minimo di 15 mm.

Le dimensioni massime sono:

- Larghezza: 2100 mm
- Lunghezza: 3900 mm

Tutti i veicoli devono essere equipaggiati nella parte anteriore e lateralmente di una carrozzeria dura ed opaca che fornisca protezione contro le pietre.

Nella parte anteriore, dovrà raggiungere almeno il centro del volante, senza che la sua altezza sia inferiore a 42 cm in rapporto al piano di fissaggio del sedile del conduttore.

L'altezza della carrozzeria laterale non deve essere inferiore a 42 cm, misurati rispetto al piano passante per il fissaggio del sedile del conduttore.

Tutti gli elementi meccanici necessari per la propulsione (motore, trasmissione) devono essere coperti dalla carrozzeria o dai parafanghi.

Viste da sopra, tutte le parti del motore devono essere ricoperte da una carrozzeria solida, dura ed opaca, i lati del motore possono essere lasciati scoperti. Le lamiere utilizzate non devono essere spesse più di 10 mm.

Un esterno retrovisore deve essere presente su ogni lato della vettura. La superficie riflettente di ciascuno di questi retrovisori non deve essere inferiore a 90 cm², e deve essere possibile inscrivere questa superficie in un quadrato di 6 cm di lato.

2.5 Abitacolo

La larghezza dell'abitacolo, per 50 cm a partire dal punto più arretrato del sedile, su un piano orizzontale verso l'avanti, non deve essere meno di 60 cm.

Nessun elemento dell'abitacolo, o situato nell'abitacolo, può avere delle parti taglienti od appuntite. Tutte le precauzioni devono essere prese per evitare qualsiasi protuberanza che possa ferire il conduttore.

I due archi di sicurezza devono avere un'altezza sufficiente in modo che una linea tirata fra la cima dell'arco posteriore a quella dell'arco anteriore, passi almeno 5 cm al di sopra del casco del conduttore, quando è seduto normalmente in vettura, con il casco indossato e le sue cinture di sicurezza allacciate.

Un pannello rigido con funzione di tetto sopra il conduttore è obbligatorio.

Ogni giunto dell'albero di trasmissione situato sotto il pavimento dell'abitacolo deve avvolto da una banda di acciaio dolce di almeno 3 mm di spessore su una lunghezza di almeno 25 cm, saldamente fissata al telaio, al fine di prevenire l'albero di penetrare nell'abitacolo o colpire il suolo in caso di rottura del giunto.

Nessuna parte meccanica tranne i comandi necessari per la guida del veicolo può essere situata nell'abitacolo.

È obbligatorio avere delle protezioni laterali come indicato di seguito per le due aperture laterali dell'abitacolo:

Devono essere completamente chiuse per impedire il passaggio della mano o del braccio. Questa chiusura deve essere realizzata:

- sia mediante una rete a maglie al massimo 6 x 6 cm costruita con filo di almeno 3 mm di diametro o con una maglia compresa tra 10 x 10 mm e 25 mm x 25 mm costruita con filo il cui diametro minimo deve essere 1 mm.

La parte alta di questa rete deve essere fissata in modo permanente e la parte inferiore rapidamente staccabile sia da dentro che da fuori;

- sia da una griglia metallica con una maglia massima di 6 x 6 cm ed il filo della griglia deve essere almeno 2 mm di diametro o con una maglia compresa tra 10 x 10 mm e 25 x 25 mm costruita con filo il cui diametro minimo deve essere 1 mm.

La parte superiore di questa griglia deve essere fissata con due cerniere e la parte inferiore avere un dispositivo esterno a sgancio rapido, accessibile anche dall'interno della vettura (eventualmente tramite un'apertura), consentendo alla griglia essere ruotata in posizione verticale.

- sia da dei finestrini in policarbonato, di uno spessore minimo di 5 mm.

2.6 Pesì

Il peso del veicolo, senza il pilota a bordo e con i fluidi rimanenti al momento in cui si effettua la pesata, deve essere in ogni momento durante la competizione conforme alla seguente scala di pesi minimi in funzione della cilindrata, del numero dei cilindri, del tipo di alimentazione e del tipo di trasmissione:

Cilindrata	2 RM	4 RM 4 cilindri aspirato	4 RM 6 cilindri aspirato + 4 RM 4 cilindri sovralimentato	4 RM 8 cilindri ed oltre aspirato + 4 RM 6 cilindri sovralimentato
Fino a 600 cm ³	350 Kg	400 Kg	-	-
Da oltre 600 a 1300 cm ³	420 Kg	470 Kg	-	-
Da oltre 1300 a 1600 cm ³	450 Kg	500 Kg	550 Kg	600 Kg
Da oltre 1600 a 2000 cm ³	500 Kg	550 Kg	600 Kg	650 Kg

Da oltre 2000 a 2500 cm ³	550 Kg	600 Kg	650 Kg	700 Kg
Da oltre 2500 a 3000 cm ³	575 Kg	625 Kg	675 Kg	725 Kg
Da oltre 3000 a 3500 cm ³	600 Kg	650 Kg	700 Kg	750 Kg
Da oltre 3500 a 4000 cm ³	625 Kg	675 Kg	725 Kg	775 Kg

2.7 Paratia anti fuoco

Una chiusura para fuoco metallica, stagna alle fiamme ed ai liquidi deve essere fissata al pavimento della vettura ed ai due montanti posteriori della struttura antiribaltamento su almeno tutta la larghezza della centina; il bordo superiore deve essere almeno 50 cm sopra il pavimento della vettura.

Le vetture devono avere un pavimento chiuso.

2.8 Parafanghi

Devono essere solidamente fissati.

I parafanghi devono sovrastare le ruote in modo da coprirle efficacemente su almeno un terzo della loro circonferenza e su almeno l'intera larghezza del pneumatico e devono scendere verso la parte posteriore di almeno 5 cm sotto l'asse delle ruote.

Nel caso in cui i parafanghi fanno parte della carrozzeria o siano interamente o parzialmente coperti della carrozzeria, l'insieme parafanghi carrozzeria o solamente la carrozzeria dovrà comunque soddisfare i requisiti di protezione di cui sopra.

I parafanghi non devono avere fori od angoli taglienti.

Se i parafanghi necessitano di un rinforzo, questo può essere fatto con un tondino di ferro di 10 mm di diametro massimo o con un tubo con un diametro massimo di 20 mm.

Questi rinforzi dei parafanghi non possono servire come pretesto per la costruzione di paracolpi.

2.9 Sospensione

L'uso di sospensioni attive è vietato.

Gli assi devono essere sospesi. Il montaggio di assi direttamente sul telaio non è consentito.

2.10 Acceleratore

Ci deve essere un dispositivo sicuro per chiudere la farfalla in caso di non funzionamento del suo collegamento, per mezzo di una molla esterna operante su ogni ghigliottina od asse della farfalla.

Le vetture non devono essere equipaggiate con nessun dispositivo che permetta al conduttore di regolare la pressione di sovralimentazione od il sistema di gestione elettronica che controlla la pressione di sovralimentazione (tranne il pedale dell'acceleratore).

2.11 Serbatoi del carburante, dell'olio e dell'acqua di raffreddamento

Devono essere separati dall'abitacolo per mezzo di paratie in modo che in caso di perdita o di rottura del serbatoio, il liquido non possa penetrarvi. Lo stesso vale anche per i serbatoi del carburante rispetto al vano motore ed al sistema di scarico.

Il serbatoio del carburante deve essere in conforme all'Articolo 253-14 dell'Allegato J ed essere situato dietro il sedile nella vista laterale.

Deve essere montato in un luogo sufficientemente protetto ed essere saldamente fissato alla vettura. Non deve essere nell'abitacolo e deve essere separato da questo da una paratia parafiamma.

A meno che una paratia stagna non infiammabile isoli il serbatoio del carburante dal motore e dallo scarico, questo serbatoio deve essere situato ad almeno 40 cm dalla testata e dal sistema di scarico. I tappi di riempimento del serbatoio del carburante devono essere stagni e non devono sporgere dalla carrozzeria.

La capacità del serbatoio del carburante non deve essere superiore a 20 litri.

2.12 Dinamo, alternatori, batterie

Le dinamo e gli alternatori possono essere rimossi, ma ogni vettura deve essere equipaggiata di una batteria completamente carica.

Qualsiasi apporto di energia esterna per avviare il motore sulla griglia di partenza o durante una prova è vietato.

2.13 Tubazioni e pompe del carburante

Una protezione delle tubazioni del carburante, dell'olio e delle tubazioni dei freni, deve essere protetta esternamente contro qualsiasi rischio di deterioramento (pietre, corrosione, rotture meccaniche, ecc.) ed all'interno dell'abitacolo per quanto riguarda il circuito del carburante contro

ogni rischio di incendio.

Non ci deve essere nessun raccordo sulle canalizzazioni situate nell'abitacolo.

Interruzione automatica del flusso del carburante:

È consigliabile che tutte le tubazioni di alimentazione del carburante al motore siano fornite di valvole di chiusura automatiche, situate direttamente sul serbatoio del carburante che bloccano automaticamente tutte le tubazioni del carburante sotto pressione se una di queste tubazioni si rompe o perde.

Le tubazioni di sfiato devono essere ugualmente dotate di una valvola antiribaltamento funzionante per gravità.

Tutte le pompe del carburante non devono funzionare che quando il motore è in moto o durante l'avviamento.

2.14 Ruote e pneumatici

Il diametro massimo consentito per ruote è 18 pollici.

Gli pneumatici prodotti per uso agricolo o contrassegnati per l'uso a velocità limitata sono vietati.

Se delle ruote realizzate con un materiale diverso dall'acciaio sono utilizzate, il concorrente deve fornire prove documentali che queste ruote sono state fornite per una vettura di serie come equipaggiamento originale o come alternativa od equipaggiamento sostitutivo

Le costruzioni artigianali sono vietate.

La ruota completa (flangia + cerchio + pneumatico gonfiato) deve in ogni momento inserirsi all'interno di un calibro a forma di "U" le cui estremità distano 250 mm, la misura deve essere fatta su una parte non caricata del pneumatico.

Le ruote gemellate e le ruote munite di catene sono proibite.

Gli pneumatici chiodati sono vietati.

Gli pneumatici muniti di ramponi o borchie di gomma non sono autorizzati a meno che siano autorizzati con una decisione dei Commissari Sportivi della competizione quando le condizioni meteorologiche sono sfavorevoli e quindi compromettano il buon svolgimento della competizione.

Non sono considerati pneumatici a ramponi od a borchie di gomma quelli rispondenti alle seguenti caratteristiche:

- nessun intervallo tra due tasselli misurato perpendicolarmente o parallelamente al battistrada deve superare i 15 mm.

In caso di usura o asportazione degli angoli, la misura sarà fatta alla base dei tasselli. Nel caso di tasselli circolari od ovali, la misura sarà presa alla tangente dei tasselli;

- la profondità del battistrada non può superare i 15 mm.

Queste misure non si applicano su una larghezza di 30 mm dal bordo su entrambi i lati del battistrada, ma i tasselli non possono estendersi oltre il piano verticale dei fianchi dello pneumatico.

Le ruote di scorta sono vietate.

2.15 Numero di gara

Questo deve essere presente una volta su ciascun lato della vettura e su ogni lato di un pannello posizionato sul tetto o sul cofano motore.

Nessun numero suscettibile di essere confuso con il numero di gara deve essere posizionato.

Il numero posizionato sul tetto deve essere fissato in modo permanente su un supporto verticale, 24 cm x 35 cm, con nessun bordo tagliente e deve essere posizionato lungo l'asse longitudinale della vettura. Il numero deve avere 18 cm di altezza e i tratti che lo formano devono avere uno spessore di 4 cm

2.16 Parabrezza

Deve essere di vetro stratificato o di policarbonato ed i finestrini devono essere di vetro di sicurezza o di plastica.

Se sono di plastica, lo spessore non deve essere inferiore a 5 mm.

Le vetture con parabrezza in vetro stratificato danneggiato a tal punto che la visibilità sia seriamente compromessa o che ci sia la possibilità della sua rottura durante la competizione non saranno accettate

I film plastici autoadesivi e spruzzati non sono consentiti, ad eccezione di quelli autorizzati dall'Articolo 15.7 del Codice Sportivo.

I parabrezza sintetici non devono essere colorati.

Il parabrezza può essere sostituito o protetto da una griglia metallica, che copra l'intera superficie dell'apertura del parabrezza. La dimensione delle maglie della griglia deve essere compresa tra 10 x 10 mm e 25 x 25 mm, ed il diametro minimo del filo di cui è formata la maglia deve essere 1 mm.

In caso di assenza del parabrezza, è obbligatorio indossare un casco integrale con la visiera, altrimenti la partenza sarà rifiutata.

Nelle vetture che dispongono di un parabrezza di vetro stratificato o di una griglia metallica come sopra definita senza parabrezza in policarbonato, degli occhiali di tipo da moto od una visiera posizionata sul casco deve essere indossata dal conduttore.

Delle aperture possono essere effettuate nel parabrezza su una superficie totale non superiore a 64 cm².

2.17 Struttura di sicurezza

È obbligatoria e deve rispettare l'articolo 283-8.1, 8.2 e 8.3

Come data di omologazione si deve fare riferimento alla prima data di rilascio del passaporto tecnico FIA

Tuttavia, per vetture costruite prima dello 01.01.1995, che utilizzano agli articoli 253-8.1, 8.2, 8.3, le dimensioni minime dei tubi che compongono la struttura sono 38 x 2,5 mm o 40 x 2 mm.

2.18 Paraspruzzi

È obbligatorio fissare dei paraspruzzi dietro le ruote motrici. Devono essere costruiti con un materiale flessibile con uno spessore minimo di 5 mm.

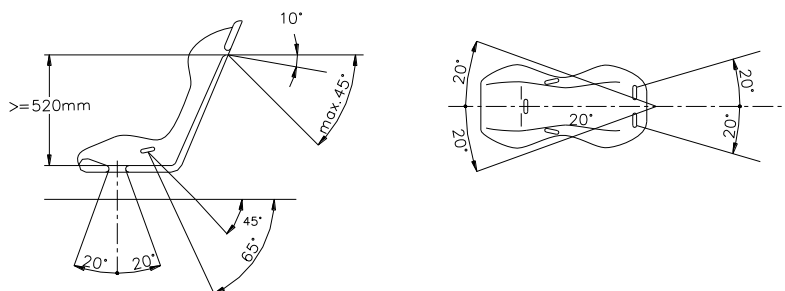
Devono essere a più di 5 cm dal suolo e coprire almeno l'intera larghezza della ruota completa e non devono superare questa larghezza di più di 5 cm.

Con l'eccezione di un paraspruzzi trasversale posizionato davanti alle ruote posteriori, per proteggere il motore, qualsiasi altro sistema di paraspruzzi o di protezione flessibile sotto la vettura è vietato.

2.19 Sedile del conduttore

Un sedile completo omologato FIA (secondo le norme 8855/1999 o 8862/2009) è raccomandato (vedere l'Articolo 253-16.6). Questo non può subire alcuna modifica.

Un sedile non omologato dalla FIA può essere forato per consentire il passaggio delle cinture di sicurezza per rispettare gli angoli di trazione mostrati nel disegno 253-61.



253-61

La scocca del sedile in questo caso deve essere rinforzata localmente affinché sia conservata almeno la sua resistenza originale ed il rivestimento deve proteggere le cinture da qualsiasi rischio di deterioramento.

Il sedile deve essere saldamente fissato. Se è montato su guide o se ha uno schienale regolabile, deve essere fissato in modo da essere assolutamente immobile e rigido. Il sedile deve comprendere un appoggiatesta.

Le dimensioni dell'appoggiatesta devono essere tali che la testa del pilota non possa essere intrappolata tra la struttura di sicurezza e l'appoggiatesta.

2.20 Trasmissione

Il controllo di trazione è vietato

I differenziali a controllo elettronico, pneumatico od idraulico sono proibiti.

Tutte le vetture devono essere munite di un cambio comprendente una retromarcia che deve essere funzionante, quando la vettura prende la partenza della competizione e deve poter essere inserita dal conduttore quando è normalmente seduto.

3 PRESCRIZIONI PER LE TOURING AUTOCROSS

3.1 Definizioni

Omologate in Gruppo A/N (le Kit Car e World Rally Car non sono ammesse) o in Super Cars e

conformi all'Allegato J Gruppo A (articoli da 251 a 255), le modifiche elencate negli articoli che seguono sono consentite

Sono inoltre ammissibili le vetture non omologate dalla FIA, ma prodotte in serie e regolarmente in vendita attraverso una rete commerciale riconosciuta.

Questi modelli figureranno in un elenco redatto dalla FIA.

Fornire gli elementi necessari per dimostrare l'accettabilità di un modello è a carico di chi la richiede. La domanda deve essere presentata alla FIA per l'approvazione attraverso l'ASN del richiedente.

Poiché l'inserimento di un modello in questo elenco, sia approvata si deve verificare che risponda ai seguenti criteri:

- avere 4 posti con le dimensioni dell'abitacolo conformi all'Articolo 2.3 del Regolamento di Omologazione FIA del Gruppo A;
- avere una carrozzeria/scocca, comprese le porte, in acciaio o in qualsiasi materiale prodotto in grandi quantità e approvato dalla FIA;
- essere oggetto di un omologazione stradale e che i documenti relativi a questa omologazione siano forniti.

Le vetture conformi all'Articolo 279 dell'Allegato J per le Super Cars sono ammesse.

La cilindrata massima corretta è di 3500 cm³

3.2 Peso minimo

Il peso minimo del veicolo, senza il conduttore a bordo ed il suo equipaggiamento da corsa e con i fluidi rimanenti al momento in cui si effettua la pesata, deve in ogni momento della competizione essere conforme alla seguente scala dei pesi minimi secondo la cilindrata:

Fino a 1000 cm ³	670 Kg
Da oltre 1000 a 1400 cm ³	760 Kg
Da oltre 1400 a 1600 cm ³	850 Kg
Da oltre 1600 a 2000 cm ³	930 Kg
Da oltre 2000 a 2500 cm ³	1030 Kg
Da oltre 2500 a 3000 cm ³	1110 Kg
Da oltre 3000 a 3500 cm ³	1200 Kg

3.3 Carrozzeria

La carrozzeria originale deve essere mantenuta, fatta eccezione per quanto riguarda i parafanghi ed i dispositivi aerodinamici consentiti.

Le cornici, modanature, ecc., possono essere rimosse.

I tergicristalli sono liberi, ma ce ne deve essere almeno uno funzionante.

3.4 Scocca / Telaio

La carrozzeria può essere modificata in conformità al disegno 279-1

Tutte le misurazioni saranno effettuate in riferimento all'asse degli assi anteriore e posteriore della carrozzeria omologata.

I materiali aggiunti devono essere **in una lega a base di ferro** e saldati alla carrozzeria.

Per installare il catalizzatore, è consentito praticare uno svuotamento del tunnel centrale conformemente al disegno 279-2.

3.5 Porte, guarnizioni laterali, cofano motore e baule

Ad eccezione della portiera del conduttore, il materiale è libero, a condizione che la forma esterna sia mantenuta.

Le cerniere delle portiere e le loro maniglie esterne sono libere. Le serrature possono essere sostituite, ma quelle nuove devono essere efficienti.

La portiera d'origine del guidatore deve essere conservata, ma possono essere rimosse le modanature

E' possibile bloccare le portiere posteriori mediante saldatura.

I fissaggi dei cofani, motore e baule, così come le loro cerniere, sono liberi, ma ogni cofano deve essere fissato in quattro punti e l'apertura dall'esterno deve essere possibile.

I sistemi di chiusura originale devono essere rimossi.

Possono essere effettuate delle aperture per la ventilazione nel cofano motore, purché non consentano di vedere i componenti meccanici.

In tutte le circostanze, i cofani devono essere intercambiabili con quelli originali omologati.

È consentito rimuovere i meccanismi di apertura dei finestrini delle quattro porte o sostituire alzacristalli

elettrici con alzavetri manuali.

3.6 Parabrezza e finestrini

Deve essere di vetro stratificato o di policarbonato ed i finestrini devono essere di vetro di sicurezza o di plastica.

Se sono di plastica, lo spessore non deve essere inferiore a 5 mm.

Le vetture con parabrezza in vetro stratificato danneggiato a tal punto che la visibilità sia seriamente compromessa o che ci sia la possibilità della sua rottura durante la competizione non saranno accettate

I film plastici autoadesivi e spruzzati non sono consentiti, ad eccezione di quelli autorizzati dall'Articolo 15.7 del Codice Sportivo.

I parabrezza sintetici non devono essere colorati.

I parabrezza in vetro colorato, come i parabrezza di protezione contro il calore, non sono autorizzati se non sono d'origine della vettura in questione

Il montaggio di un serbatoio del lava vetri addizionale o di più grande capacità è autorizzato. Questo serbatoio deve essere strettamente riservato al lavaggio del parabrezza.

3.7 Aperture di ventilazione dell'abitacolo

È consentito installare uno o due sportelli di ventilazione sul tetto della vettura, alle seguenti condizioni:

- altezza massima 100 mm
- posizionamento contenuto nel primo terzo del tetto
- cerniere sul bordo posteriore
- larghezza massima totale delle aperture: 500 mm

Il sistema di riscaldamento può essere rimosso.

3.8 Sedile, fissaggi e supporti dei sedili

I sedili dei passeggeri come quelli posizionati nella parte posteriore del veicolo a due volumi possono essere tolti

Sedili: vedere l'Articolo 253-16.6

Se i fissaggi od i supporti d'origine sono cambiati i nuovi pezzi devono essere od approvati per questa applicazione dal costruttore del sedile, od essere conformi alle seguenti specifiche degli Articoli da 253-16.2 a 253-16.5

3.9 Protezione inferiore

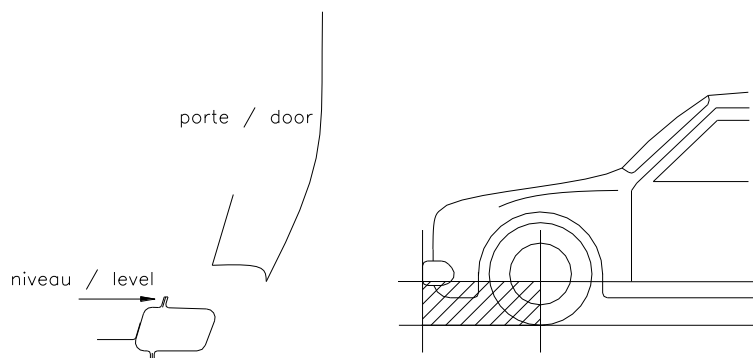
L'uso di protezioni inferiori è autorizzato conformemente all'Articolo 255-5.7.2.10, ma qualsiasi estensione di questa protezione davanti alle ruote anteriori è vietata, a meno che sia rigorosamente sotto ad una delle parti descritte nell'Articolo 255-5.7.2.10.

3.10 Dispositivi aerodinamici

3.10.1 Dispositivi aerodinamici anteriori

Il materiale e la forma sono di concezione libera, limitate:

- dal piano verticale che passa per l'asse delle ruote anteriori e il piano orizzontale che passa per il punto più basso dell'apertura delle porte (disegno 279-3);



279-3

- dalla lunghezza fuori tutto della vettura omologata;
- verso l'avanti, dalla proiezione verticale del paraurti della vettura omologata.
Il materiale del paraurti deve rimanere invariato (plastica rimanente plastica, inclusi i materiali compositi).
Gli elementi di sicurezza che permettono l'assorbimento degli urti tra il paraurti ed il telaio devono essere conservati.
- la parte laterale del paraurti anteriore potrà essere modificata secondo la definizione di parafrangente data dall'allegato 1 del " Regolamento di omologazione dei Gruppi A e B ".
Una o più aperture possono essere effettuate nel paraurti (nella parte situata sopra il piano passante per il punto più basso dell'apertura della porta), ma la superficie totale delle aperture dello scudo anteriore deve essere non più di 2500 cm².
Queste aperture non devono compromettere l'integrità strutturale del paraurti.
Lo spessore dei dispositivi aerodinamici anteriori deve essere minimo di 2 mm e massimo di 5 mm.

3.10.2 Dispositivo aerodinamico posteriore

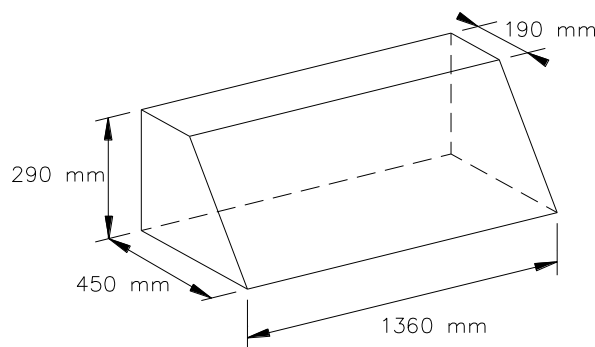
Deve avere le dimensioni massime definite nel disegno 279-4.

Anche se il veicolo ha delle dimensioni originali superiori a quelle dimensioni massime, si deve comunque rispettare questo disegno.

Alle sue estremità, questo dispositivo deve unirsi alla carrozzeria e deve essere interamente contenuto all'interno di proiezione frontale della vettura senza i suoi retrovisori.

La base della scatola deve essere quella con le dimensioni più grandi. Questa deve essere posizionata orizzontalmente.

Inoltre, questo volume può essere esteso sezione per sezione, che significa che in qualsiasi punto del dispositivo aerodinamico posteriore, ogni sezione non deve superare la sezione 450 x 290 x 190 mm, inclusi i supporti.



279-4

Questo dispositivo aerodinamico deve essere contenuto entro la proiezione frontale della vettura e nella proiezione della vettura vista dall'alto.

Lo spessore dei dispositivi aerodinamici posteriori deve essere minimo di 2 mm e massimo di 5 mm.

3.11 Armatura di sicurezza

Obbligatoria, come definita dall'Allegato J Articolo 253-8.

3.12 Impianto del carburante

3.12.1 Serbatoio del carburante

Se il serbatoio non è originale, deve essere un serbatoio di sicurezza omologato dalla FIA (come minimo secondo la norma FT3 1999) in conformità con le specifiche dell'Articolo 253-14.

Il serbatoio, il serbatoio collettore, le pompe e tutti i componenti dell'impianto di alimentazione devono essere situati ad almeno 300 mm dalla scocca nel senso laterale e longitudinale, al di fuori dell'abitacolo

In ogni caso, il serbatoio ed il tubo di riempimento devono essere isolati da una paratia antifiamma o da un contenitore, i quali devono entrambi essere ignifughi e resistenti al fuoco, che impediscano al carburante qualsiasi infiltrazione nell'abitacolo e qualsiasi contatto con i tubi dello scarico.

Nel caso in cui il serbatoio del carburante sia installato nel bagagliaio ed i sedili posteriori rimossi, una paratia ignifuga e stagna alle fiamme ed ai liquidi deve separare l'abitacolo dal serbatoio del carburante.

Nel caso di vetture a due volumi, sarà possibile utilizzare una parete non strutturale in plastica trasparente e non infiammabile, tra l'abitacolo ed il serbatoio.

I serbatoi devono essere efficacemente protetti e saldamente fissati alla scocca od al telaio della vettura.

L'uso della schiuma di sicurezza nei serbatoi è consigliato.

Tutte le pompe del carburante devono funzionare solo quando il motore è in moto o durante l'avviamento.

3.12.2 Prelievo del carburante

La vettura deve essere munita di un raccordo auto-otturante che possa essere utilizzato dai Commissari Tecnici per prelevare campioni del carburante di alimentazione del motore.

Questo raccordo deve essere di tipo approvato dalla FIA (vedere Lista Tecnica n. 5) e deve essere montato immediatamente prima degli iniettori.

3.13 Parafanghi

La definizione di "parafango" è data dall'Articolo 251-2.5.7 dell'Allegato J.

Il materiale e la forma dei parafanghi sono liberi, ma la forma delle aperture dei passaruota deve essere mantenuta.

Questo non implica che le loro dimensioni originali debbano essere conservate.

Qualsiasi allargamento del parafango dovrà avere uno spessore minimo di 0,5 mm e uno spessore massimo di 2 mm.

In tutti i casi, l'allargamento massimo autorizzato all'altezza dell'asse della ruota anteriore e posteriore è di 140 mm in riferimento alle dimensioni indicate sulla fiche di omologazione della vettura omologata.

Quando la vettura è vista da sopra con le ruote allineate per proseguire dritto, le ruote complete non devono essere visibili sopra l'asse del mozzo.

Inoltre, le parti laterali dei paraurti anteriore e posteriore devono seguire il volume del parafango.

Delle aperture per il raffreddamento possono essere effettuate nei parafanghi.

Tuttavia, nel caso siano fatte dietro le ruote posteriori, delle persiane devono impedire di vedere il pneumatico posteriore lungo un piano orizzontale.

È consentito installare dei componenti meccanici all'interno dei parafanghi, ma la loro installazione non deve in nessun caso essere un pretesto per rinforzare i parafanghi.

3.14 Motore

Il motore è libero, ma il monoblocco deve provenire da un modello di vettura dello stesso marchio depositato in origine per la carrozzeria originale.

Il motore deve essere situato nel vano motore originale.

Dei motori accoppiati non sono autorizzati a meno che non siano omologati in questa forma.

La fasatura variabile non è consentita. L'aspirazione a lunghezza variabile non è consentita

La lega di titanio non è consentita che per le bielle, le valvole, i fermi valvola e le paratie termiche.

L'uso della lega di magnesio non è consentito per le parti in mobili.

L'uso di qualsiasi componente in ceramica è vietato. La polverizzazione o l'iniezione interna e/od esterna di acqua o di qualsiasi altra sostanza è vietata (salvo quella del carburante per il normale scopo della combustione del motore).

L'uso di carbonio o di materiali compositi è limitato alla frizione ed alla protezione dei condotti non in acciaio.

Solo un collegamento meccanico diretto tra il pedale dell'acceleratore e il dispositivo di controllo della miscela del motore è consentito.

I tunnel utilizzati per il passaggio dello scarico devono rimanere aperti verso l'esterno su almeno due terzi della loro lunghezza.

I motori atmosferici sono autorizzati fino alla cilindrata corretta dei motori turbo.

I motori sovralimentati devono rispettare quanto segue:

Per i motori sovralimentati delle SuperCars la cilindrata massima autorizzata è 2058 cm³ per i motori a benzina e 2333 cm³ per i motori diesel.

Tutte le vetture sovralimentate devono essere munite di una flangia fissata al carter del compressore.

Tutta l'aria necessaria all'alimentazione del motore deve passare attraverso questa flangia che deve rispettare quanto segue:

Il massimo diametro interno della flangia è 45 mm.

Questo deve essere mantenuto per una lunghezza minima di 3 mm misurati verso valle a partire da

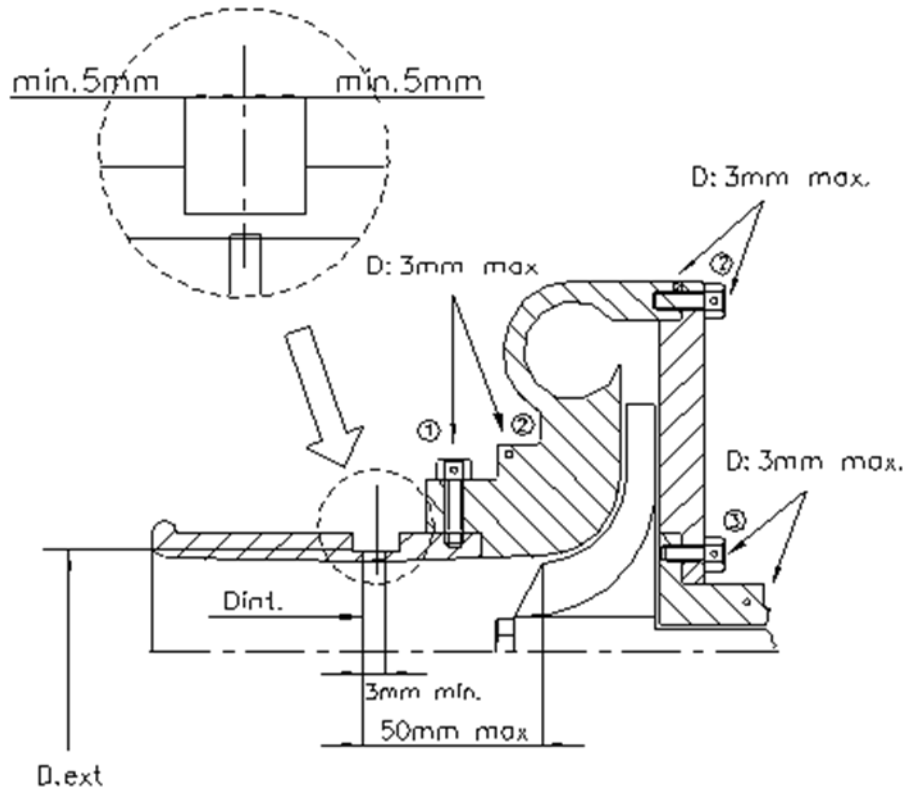
un piano perpendicolare all'asse di rotazione situato a 50 mm massimo a monte di un piano che passa per le estremità più a monte delle pale della ruota (vedi disegno 254-4).

Questo diametro deve essere rispettato, indipendentemente dalle condizioni di temperatura.

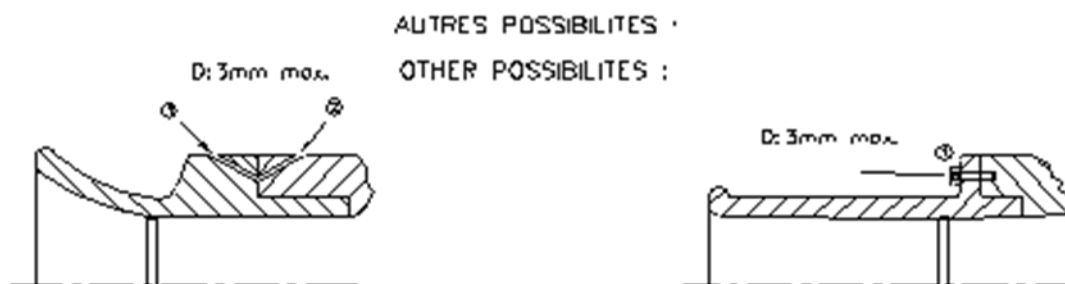
Il diametro esterno della flangia nel suo punto più stretto deve essere inferiore a 51 mm. Questo diametro deve essere mantenuto su una distanza di 5 mm per ogni lato della strozzatura.

Il montaggio della flangia sul turbocompressore deve essere effettuato in modo tale che sia necessario rimuovere completamente due viti dal corpo del compressore o dalla flangia, per staccare la flangia dal compressore.

Il fissaggio per mezzo di viti ad ago non è autorizzato.



1. Foro brida o brida/carter di compressione
2. Foro per carter di compressione o carter/flangia
3. Foro per carter centrale o carter/flangia



254-4

Per l'installazione di questa flangia, è consentito togliere del materiale dal carter del compressore o di aggiungerne al solo scopo di fissare la flangia sul carter del compressore.

Le teste delle viti devono essere forate in modo che possano essere piombate.

La flangia deve essere realizzata con in un pezzo unico e può essere forata solo per il suo fissaggio e sigillatura, che deve poter essere effettuata tra le viti di fissaggio, tra la flangia (od il fissaggio flangia/carter del compressore), il carter del compressore (od il fissaggio carter/flangia) e il carter della turbina (o fissaggio carter/flangia) (vedi disegno 254-4).

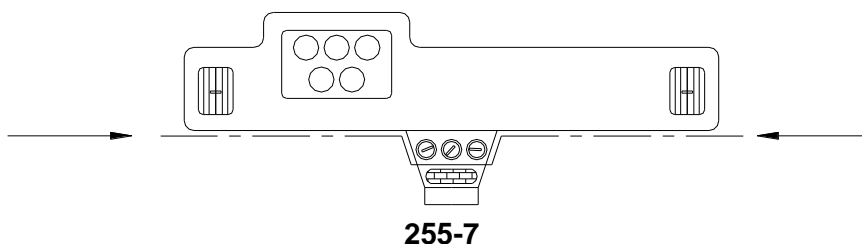
In caso di un motore con due compressori in parallelo, ogni compressore deve essere limitato da un diametro interno massima di 32 mm e di 38 mm di diametro esterno.

I gas di scarico della waste-gate devono uscire nel sistema di scarico del veicolo e non devono essere riciclati in alcun modo.

Inoltre, non ci deve essere alcun collegamento tra il sistema di aspirazione e quello di scarico. Iniezione di acqua è vietata, anche se originariamente presente sul monoblocco omologato. Spruzzare acqua sull'intercooler è vietato. Le vetture a motore sovralimentato non devono essere dotate di qualsiasi dispositivo che permetta al conduttore di regolare durante la marcia la pressione di sovralimentazione od il sistema di gestione elettronica che controlla la pressione di sovralimentazione (tranne il pedale dell'acceleratore). I componenti in ceramica, l'aspirazione a diametro variabile e le palette regolabili sono proibiti sui turbocompressori.

3.15 Interno

Le guarnizioni situate sotto la plancia che non ne fanno parte possono essere rimosse. È consentito rimuovere la parte della console centrale che non contiene il riscaldamento né gli strumenti (secondo il disegno 255-7).



La plancia non deve avere nessun angolo sporgente. Il sedile completo deve essere interamente posizionato su un lato o l'altro del piano verticale che passa sull'asse mediano della vettura. Le paratie che separano l'abitacolo dal vano motore e dal cofano devono conservare la loro posizione e la forma originale. Il materiale deve essere quello originale o più resistente. L'installazione di componenti sarà tuttavia ammessa contro od attraverso uno di queste paratie, a condizione che essi non sporgano nell'abitacolo di più di 200 mm (misurati orizzontalmente in riferimento alla paratia originale). Questa possibilità non si applica al blocco motore, al carter, all'albero a gomiti ed alla testata. Inoltre, il pavimento può essere modificato per ospitare le quattro ruote motrici in conformità con l'Articolo 3.2.2.

3.16 Serbatoi del carburante, dell'olio e dell'acqua di raffreddamento

Devono essere isolati dall'abitacolo da una paratia in modo che in caso di perdita o di rottura di un serbatoio nessun liquido possa penetrarvi. Lo stesso vale per i serbatoi del carburante in rapporto al vano motore ed allo scarico. Il bocchettone di riempimento del serbatoio del carburante deve essere stagno e non deve sporgere dalla carrozzeria. Lo stoccaggio del carburante a bordo della vettura ad una temperatura di oltre 10 gradi centigradi al di sotto della temperatura ambiente è vietato.

3.17 Sospensione

Le vetture devono essere equipaggiata di una sospensione. Il funzionamento e la progettazione della sospensione sono liberi.

Assale anteriore:

Le modifiche alla scocca (o telaio) sono limitate:

- al rafforzamento dei punti di ancoraggio esistenti
- all'aggiunta di materiale per la creare dei nuovi punti di ancoraggio,
- alle modifiche necessarie per fornire gioco ai componenti delle sospensioni, agli alberi della trasmissione come alle ruote ed agli pneumatici.

I rinforzi e l'aggiunta di materiale non devono estendersi oltre a 100 mm dal punto di ancoraggio.

Il telaietto anteriore ad eccezione del telaietto che collega la parte anteriore alla parte posteriore, è libero per quanto riguarda il materiale e la forma, a condizione che sia:

- intercambiabile con il pezzo originale e che il numero dei punti di ancoraggio sia identico a quello originale.
- smontabile (nessun fissaggio saldato).

E' permesso spostare i punti di ancoraggio del telaio a condizione che si trovino all'interno del nuovo tunnel.

Assale posteriore:

Le modifiche alla scocca (o telaio), per ospitare le posizioni modificate dei punti di ancoraggio e dei punti di rotazione, sono limitate a quelle in disegno 279-1.

La parte oscillante delle sospensioni non deve essere costituito unicamente da bulloni passanti attraverso manicotti o supporti flessibili, ma può essere di tipo fluido.

Il movimento delle ruote deve comportare uno scuotimento della sospensione maggiore a quello della flessibilità degli attacchi

È vietato l'uso di sospensioni attive.

La cromatura dei bracci delle sospensioni in acciaio è vietato.

Tutti i bracci della sospensione devono essere costruiti con un materiale metallico omogeneo.

I sistemi di sospensione idropneumatica sono ammessi, a condizione che non abbiano un controllo attivo.

Le sospensioni attive sono vietate

3.18 Trasmissione

I cambi di velocità semiautomatici od automatici a controllo elettronico, pneumatico od idraulico sono vietati

Il controllo di trazione è vietato.

La trasformazione in 4 quattro ruote motrici è autorizzata.

I differenziali a controllo elettronico, pneumatico od idraulico che possono essere regolati dal pilota durante la marcia sono vietati

I differenziali anteriori e posteriori a slittamento limitato devono essere di tipo meccanico

Per differenziale a slittamento limitato meccanico si intende qualsiasi sistema che funziona puramente meccanicamente, cioè senza l'aiuto di un sistema idraulico o elettrico. Un giunto viscoso non è considerato un sistema meccanico.

Nel caso di un veicolo a 4 ruote motrici, è consentita l'aggiunta di un sistema idraulico o di un giunto viscoso al differenziale centrale, al fine di limitare lo slittamento, ma questo sistema non deve essere regolabile quando il veicolo è in movimento.

3.19 Radiatore dell'acqua

Libero come la sua capacità. La sua posizione non può essere cambiata.

Il montaggio di ventilatori di raffreddamento è autorizzato.

La sua posizione è libera. A condizione che non invada l'abitacolo

L'entrata e l'uscita dell'aria del radiatore attraverso la carrozzeria può avere, come massimo, la stessa superficie del radiatore.

I condotti dell'aria possono passare attraverso l'abitacolo.

Il pavimento non deve essere modificato per il passaggio dei condotti dell'aria.

Uno schermo del radiatore può essere montato a condizione che non comporti un rinforzo della scocca

3.20 Componenti meccanici

Nessun componente meccanico deve sporgere oltre la carrozzeria originale della vettura, tranne all'interno dei parafanghi.

3.21 Fogli di magnesio

L'uso di fogli di magnesio di spessore inferiore a 3 mm è vietato.

3.22 Luci esterne

Possono essere rimosse, a condizione che le aperture della carrozzeria siano chiuse e che siano rispettate le prescrizioni dell'Articolo 2.1

Le chiusure devono essere conformi alla forma generale originale.

3.23 Tappeti

Tappeti possono essere rimossi.

3.24 Paraspruzzi

Il montaggio dei paraspruzzi è consentito, purché rispettino Articolo 252-7.7

3.25 Sistemi di estinzione

I sistemi omologati FIA (vedi Lista Tecnica n. 16) sono raccomandati ed obbligatori per tutte le vetture omologate a partire dal 01.01.99 e per le Super 1600.

Essi devono essere realizzati in conformità all'Articolo 253-7 di Allegato J.

MODIFICHE APPLICABILI DAL 01 – 01 – 2016

MODIFICHE APPLICABILI DAL 01 – 01 – 2017

APPENDICE TECNICA 1

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.

1.1 - 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.

1.2 - 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

1.3 - 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.

1.4 - BANCHINE DI SEGNALAZIONE

Valgono le disposizioni, rispettivamente, del successivo paragrafo 2.8.

ART. 2 - PISTE CTG. "B"

2.1 - 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.

2.2 - 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.

2.3 - 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.

2.4 - 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, tesi 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

2.6 - 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).

2.7 - 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.

2.8 - 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.

