



Automobile Club d'Italia  
**SPORT**

**ANNUARIO SPORTIVO NAZIONALE 2022**

**REGOLAMENTO DI SETTORE**  
**VELOCITA' IN SALITA AUTOSTORICHE**  
**NORME GENERALI**

**CRONOLOGIA MODIFICHE:**

<b>ARTICOLO MODIFICATO</b>	<b>DATA DI APPLICAZIONE</b>	<b>DATA DI PUBBLICAZIONE</b>

## **RDS VELOCITA' IN SALITA AUTOSTORICHE NORME GENERALI**

Indice:

Premessa

Art. 1 Calendario delle Manifestazioni – distanze temporali

Art. 2 Percorso, Impianti e Servizi di Sicurezza

Art. 3 Vetture Ammesse

Art. 4 Tasse d'iscrizione alle gare

Art. 5 Ufficiali di gara

Art. 6 Organizzazione del Servizio Medico

Art. 7 Svolgimento della Manifestazione

Art. 8 Classifiche della manifestazione e Punteggi

Art. 9 Licenze

Art.10 Reclami ed Appelli

### **PREMESSA**

Le prescrizioni generali applicabili a tutte le gare titolate e non titolate sono di seguito elencate e devono essere rispettate così come tutte le prescrizioni inserite nel Regolamento Tecnico Autostoriche e nel Regolamento per la Sicurezza. I regolamenti particolari di gara di ogni competizione dovranno essere conformi allo standard pubblicato sul sito [www.acisport.it](http://www.acisport.it).

### **ART. 1 - CALENDARIO DELLE MANIFESTAZIONI – DISTANZE TEMPORALI**

Le iscrizioni a calendario dovranno essere richieste in conformità a quanto previsto dal R.S.N e rispettando la normativa prevista dal Ministero dei Trasporti e MTCC per il relativo nulla-osta.

Le manifestazioni Titolate avranno priorità nell'inserimento a calendario e devono distanziarsi di almeno 14 giorni. Le competizioni Non Titolate devono distanziarsi di almeno 7 giorni dalle competizioni Titolate.

La Segreteria del DSA, sentita la Commissione, può derogare a quanto sopra esposto.

### **ART. 2 - PERCORSO, IMPIANTI E SERVIZI DI SICUREZZA**

In conformità e secondo quanto previsto dal Regolamento di Settore Velocità in Salita, Norme Generali - Art. 1 con le seguenti eccezioni:

a) Lunghezza percorso della competizione

Ogni competizione in salita deve avere un percorso complessivo di minimo 6 km e

massimo di 18 km. Tale distanza può essere raggiunta con una o più sessioni di gara.

b) Chicane di rallentamento gare di velocità in salita per autostoriche

Le Chicane di rallentamento, composte da 3 “elementi” (vedere disegni allegati) saranno costituite da elementi in polistirolo ad alta densità di peso pari o superiore a 30 kg. al metro cubo con larghezza minima di cm. 50 e massima di cm. 70 e con altezza minima di cm. 60 e massima di cm. 70; gli elementi dovranno essere protetti da materiale plastico che ne impedisca la frantumazione in caso di urto; gli elementi costituenti la chicane di rallentamento (almeno i loro lati visibili dal pilota) devono essere di colore bianco quello intermedio e di colore rosso quelli di ingresso e uscita; la sovrapposizione degli “elementi” deve essere “0”; le barriere devono essere perpendicolari rispetto all’asse longitudinale della strada; l’apertura tra le estremità delle barriere dovrà essere di 11 metri; nelle immediate vicinanze della zona di rallentamento vi dovrà essere una postazione di Commissari di Percorso; ciascuna chicane deve essere segnalata mediante appositi cartelli, posizionati sul solo lato della strada adiacente alla traiettoria di ingresso alla chicane, a 150, 100 e 50 metri dalla chicane stessa.

### **ART. 3 - VETTURE AMMESSE**

In una manifestazione è ammesso un numero massimo di 250 vetture. Alla manifestazione possono partecipare n. 50 vetture di auto moderne, rispettando in totale il numero massimo di vetture ammesse. Nelle vetture moderne non sono ammesse le vetture E2SS con cilindrata oltre 1600 cc. (potranno essere ammesse eccezionalmente le monoposto di F3 in configurazione anteriore al 1996 e del tutto conformi all’Art. 275 – All J/96 con diametro flangia aspirazione di 24mm).

Le vetture al seguito devono rispettare i regolamenti tecnici e di suddivisione in gruppi e classi del settore di provenienza e i regolamenti sportivi del settore della gara che le ospita (es, : classifiche, ammissione alla seconda manche, tasse d’iscrizione, ecc.).

Non si possono avere le 50 vetture moderne ove nello stesso week-end ci siano gare titolate di auto moderne a meno di 300 km di distanza.



### 3.1 Elenco delle vetture ammesse

Raggr.	Periodo	Anno	Categoria	Classi
1°	C	1/1/1919-31/12/1930	T-TC-GT-GTS-BC	1150-1300-1600-2000->2000
1°	D	1/1/1931-31/12/1946	T-TC-GT-GTS-BC	1150-1300-1600-2000->2000
1°	E	1/1/1947-31/12/1961	T-TC-GT-GTS	500-600-700-850-1000-1150-1300-1600-2000->2000
1°	E	1/1/1947-31/12/1960	BC	1150-1300-1600-2000->2000
1°	E	1/1/1947-31/12/1961	GTP	1150-1300-1600-2000->2000
1°	F	1/1/1962-31/12/1965	T-TC-GT-GTS	500-600-700-850-1000-1150-1300-1600-2000->2000
1°	F	1/1/1962-31/12/1965	GTP	1150-1300-1600-2000->2000
1°	F	1/1/1961-31/12/1965	BC	1150-1300-1600-2000->2000
1°	G1	1/1/1966-31/12/1969	T-TC - GT-GTS	500-600-700-850-1000-1150-1300-1600-2000->2000
1°	G1	1/1/1966-31/12/1969	GTP	1150-1300-1600-2000->2000
1°	GR	1/1/1966-31/12/1971	BC	1150-1300-1600-2000->2000
2°	G2+H1	1/1/1970-31/12/1971 1/1/1972-31/12/1975	T-TC-GT-GTS	500-600-700-850-1000-1150-1300-1600-2000-2500->2500
2°	G2	1/1/1970-31/12/1971	GTP	1000-1150-1300-1600-2000->2000
2°	HR	1/1/1972-31/12/1976	BC	1000-1150-1300-1600-2000->2000
3°	H2+I	1/1/1976-31/12/1976 1/1/1977-31/12/1981	T-TC-GT-GTS	500-600-700-1000-1150-1300-1600-2000-2500->2500
3°	H2+I	1/1/1976-31/12/1976 1/1/1977-31/12/1981	SIL (Gr.5-HST)	500-600-700-1000-1150-1300-1600-2000->2000
3°	I	1/1/1977-31/12/1981	GTP (Special Touring e GT Car)	2500->2500
3°	IR	1/1/1977-31/12/1982	BC	1000-1150-1300-1600-2000->2000
4°	J1	1/1/1982-31/12/1985	N	1150-1300-1600-2000->2000
4°	J1	1/1/1982-31/12/1985	A	1150-1300-1600-2000->2000
4°	J1	1/1/1982-31/12/1985	B	1600->1600 e/o sovralimentate
4°	IC	1/1/1982-31/12/1990	GTP (Special Touring e GT Car)	2500->2500
	J2	1/1/1986-31/12/1990	CT/Nat	
4°	J2	1/1/1986-31/12/1990	N	1300-1600-2000->2000
4°	J2	1/1/1986-31/12/1990	A	1300-1600-2000->2000
4°	J2	1/1/1986-31/12/1990	B	1600->1600 e/o sovralimentate



4°	JR	1/1/1983-31/12/1990	BC BC Sport Naz	1000-1150-1300-1600-2000- >2000 2500* - 3000* *limitatamente alle vetture dotate di motore vetture Alfa Romeo 2500
5°	Monoposto	Dal 1919 al 1953	Senza limitazione di cilindrata	Classe E1
5°	Monoposto	Dal 1954 al 1982	Fino a 1600 cm3	Classe E2
5°	Monoposto	Dal 1954 al 1982	Fino a 2000 cm3	Classe E3
5°	Monoposto	Dal 1983 al 1990	Fino a 1600 cm3	Classe E4
5°	Monoposto	Dal 1983 al 1990	Fino a 2000 cm3	Classe E5
5°	FA - Formule Addestrative ACI: Formula Monza, Formula 850, Formula Italia, Formula Abarth, Formula Alfa Boxer			FA - Classe 500-1000->1000

Le vetture ammesse dovranno essere dotate di HTP FIA oppure di HTP ACI e rispettare tutte le prescrizioni tecniche e di sicurezza contenute nel regolamento tecnico e all'Allegato K FIA nonché imposte dal R.S.N.

#### **ART. 4 - TASSE D'ISCRIZIONE ALLE GARE**

Per percorsi sino a 6 km	Non Titolata Euro 160	Titolata ACI Euro 210	Titolata FIA Euro 260
Per percorsi oltre a 6 km	Non Titolata Euro 210	Titolata ACI Euro 260	Titolata FIA Euro 320

La tassa d'iscrizione per la partecipazione delle auto moderne al seguito (massimo 50 vetture) è la stessa di quella stabilita per le auto storiche.

#### **ART. 5 - UFFICIALI DI GARA**

Per le manifestazioni titolate e non titolate e' previsto il Collegio dei Commissari Sportivi. Per le manifestazioni non titolate si può prevedere il Giudice Unico solo su espressa richiesta dall'organizzatore.

In ogni competizione l'organizzatore deve designare il Direttore di Gara che sia abilitato alla direzione della manifestazione stessa. In ogni competizione internazionale valida per un titolo FIA l'organizzatore deve designare il Direttore di Gara e un Direttore di Gara Aggiunto mentre la FIA designerà il Presidente ed un componente del Collegio dei Commissari Sportivi, il Commissario Tecnico e l'Osservatore FIA, l'ACI designerà il terzo Commissario Sportivo, ed un Tecnico specifico per le auto storiche entrambi abilitati per le manifestazioni internazionali.

Le manifestazioni che si svolgono con partecipazione in gara di vetture moderne, devono prevedere un solo collegio.

L'Organizzatore deve inoltre prevedere dei Commissari di Percorso in numero sufficiente a coprire le esigenze del percorso di gara.

## **ART. 6 - ORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO MEDICO NEL CORSO DELLE GARE**

In conformità e secondo quanto previsto dall'Annuario Sportivo Nazionale - Appendice 8  
Regolamentazione Medica

## **ART. 7 - SVOLGIMENTO DELLA MANIFESTAZIONE**

### 7.1 - Controllo delle vetture e documenti di gara

In conformità e secondo quanto previsto dal Regolamento Tecnico Autostoriche Cap. 2 -  
Verifiche sportive e tecniche.

### 7.2 - Iscrizioni

L'organizzatore dovrà accettare solo iscrizioni complete e conformi alle prescrizioni del  
R.S.N. e tenere un protocollo delle iscrizioni pervenute.

### 7.3 - Partenze e svolgimento prove e gara.

Ogni competizione è articolata in partenza isolata preceduta da prove ufficiali.

Il concorrente per essere ammesso alla partenza della gara deve aver partecipato ad  
almeno una sessione di prove ufficiali. Nel caso in cui un concorrente non dovesse  
portare a termine una delle sessioni di prove previste dal Regolamento particolare di  
gara, può presentare al Direttore di Gara una richiesta, nel quale dichiarerà di conoscere  
il percorso. Il Direttore di Gara, sentito il Collegio dei Commissari Sportivi, provvederà ad  
inserirlo nell'elenco dei partenti, nel raggruppamento, categoria e classe in cui era stato  
verificato.

Le manifestazioni Titolate non possono avere prove e gara nella stessa giornata. Le  
manifestazioni non Titolate previste in due sessioni di gara, devono svolgersi entrambe  
nella stessa giornata. Gli orari del programma dovranno essere opportunamente pianificati in  
modo da agevolare il rientro dei concorrenti alle rispettive residenze.

La partenza delle prove ufficiali e della gara sarà data con la vettura ferma e motore in  
moto. L'intervallo di partenza tra una vettura e l'altra sarà a discrezione del Direttore di  
Gara, il quale dovrà porre la massima attenzione nell'intervallo di partenza tra le vetture  
che presentano tra loro prestazioni dissimili. Per le manifestazioni dove sono previste le  
auto moderne, queste avranno una classifica separata e partiranno a discrezione del  
Direttore di Gara. Tutte le componenti organizzative della gara saranno comuni, non  
saranno quindi consentiti percorsi differenti.

Le vetture dovranno essere allineate 30' prima della partenza della prima vettura. I  
concorrenti dovranno seguire le indicazioni impartite dai Commissari di Percorso. Nel  
caso in cui il paddock sia distante dalla partenza, sia per le prove che per la gara, i  
concorrenti dovranno, seguendo l'ordine di partenza, mettersi a disposizione  
dell'Organizzatore che provvederà, sia per le prove che per la gara, a farle scortare fino  
alla linea di partenza.

L'ordine di partenza delle vetture storiche rispetto alle moderne deve essere stabilito caso  
per caso dal direttore di gara avendo come obiettivo la priorità di svolgimento della gara

titolata e tenendo presente la successione dei seguenti raggruppamenti:

1° Raggr. - 2° Raggr. - 3° Raggr. - 4° Raggr. (N-A-B-GTP-CT/Nat) - 5° Raggr. - 4° (BC).

Per le gare titolate FIA devono essere seguite le apposite disposizioni.

Il Direttore di Gara sentito il Collegio dei Commissari Sportivi, potrà modificare l'ordine di partenza a seconda di esigenze particolari.

Le partenze saranno date secondo l'ordine stabilito dai Commissari Sportivi e dal Direttore di Gara. Nessuna vettura che non rispetti tale ordine potrà prendere il via tranne che dietro autorizzazione del Direttore di Gara.

La partenza dovrà obbligatoriamente avvenire con sistemi automatici.

Il veicolo che ha innescato il dispositivo di cronometraggio sarà considerato partito e non avrà diritto ad una seconda partenza.

La partenza sarà data dall'accensione della luce verde del semaforo, mentre l'ora reale di partenza verrà rilevata da una fotocellula collegata con un apparecchio scrivente, posto ad un metro di distanza dalla linea di partenza fissata in corrispondenza della parte anteriore più sporgente della vettura.

Un Conducente, già agli ordini dello starter, può non essere pronto ad avviarsi. La partenza gli potrà essere consentita con un ritardo non superiore a 30" DAL MOMENTO DELL'ACCENSIONE DELLA LUCE VERDE. Superato tale ritardo, il Conducente non sarà fatto partire e sarà considerato non partito.

In caso di guasto delle apparecchiature elettroniche, la partenza sarà data manualmente e con la bandiera nazionale.

Il Conducente che rifiuta la partenza sarà considerato non partito e quindi non inserito nella classifica.

Nelle manifestazioni previste in due manche di gara, potranno prendere la partenza della seconda solo le vetture che hanno portato a termine la prima manche di gara.

Tutte le vetture che hanno superato la linea di partenza ed attivato i sistemi di rilevamento del tempo non potranno evocare nessun diritto ad avere una seconda partenza. Tuttavia se nel corso della gara dovessero essere fermati dai Commissari di Percorso con l'esposizione della bandiera rossa, saranno riportati alla partenza e gli sarà data la possibilità di una seconda partenza.

L'arrivo sarà cronometrato su una linea tracciata di fronte alla postazione di cronometraggio. Per essere classificati i conducenti dovranno completare l'intero percorso, a bordo della propria vettura.

Al termine della gara, se prevista in un'unica salita, oppure al termine della seconda manche di gara, le vetture dovranno osservare le disposizioni degli Ufficiali di Gara e proseguire fino al luogo previsto dove le stesse saranno assoggettate al regime di parco chiuso.

Al termine della competizione e dopo che il Direttore di gara, sentito il Collegio dei Commissari Sportivi, darà disposizioni per liberare il parco chiuso, l'Organizzatore non sarà più tenuto alla sorveglianza delle vetture e pertanto i concorrenti dovranno provvedere al ritiro delle proprie vetture. In caso di reclamo o comunque in presenza di verifiche tecniche d'ufficio, predisposte dal Collegio dei Commissari Sportivi, le vetture interessate saranno trattenute e con mezzi idonei trasportate presso l'officina prevista per gli opportuni controlli.

E' severamente vietato spingere la vettura, lungo il percorso di gara, se non dietro disposizione degli Ufficiali di Gara, ma solo per mettere la stessa in posizione di sicurezza.

Nelle competizioni dove sono previste le barriere di rallentamento, in presenza di questi dispositivi, sarà presente un Ufficiale di Gara con incarico di Giudice di fatto, che rileverà eventuali infrazioni dei conducenti. Tali infrazioni, taglio di chicane, saranno





immediatamente esecutive e non saranno suscettibili ad impugnazione.

La presenza dell'Ufficiale di gara (Giudice di fatto) sarà comunicata con apposita Circolare Informativa che dovrà essere affissa all'Albo di gara. Le sanzioni previste per questo tipo di infrazione saranno a discrezione del Collegio dei Commissari Sportivi, che potrà arrivare fino all'esclusione della gara.

Al termine delle salite di prove ufficiali o della gara, le vetture dovranno essere riportate al paddock partenza. La priorità nella discesa dovrà essere riservata alle vetture Sport –BC-Formule. Per migliorare la sicurezza dei conduttori, dovrà essere prevista in coda alle vetture un mezzo antincendio e tutte le postazioni dei servizi lungo il percorso dovranno essere in preallarme. Stessa attenzione dovrà essere posta anche alle rimanenti vetture (cioè auto dell'antincendio al seguito e postazioni in preallarme). I sorpassi tra vetture sono vietati e verranno segnalati al Collegio dei Commissari Sportivi per le sanzioni del caso. La corsia di sinistra dovrà essere sgombra per il passaggio di eventuali mezzi di servizio in caso di interventi che si dovessero rendere necessari.

#### 7.4 - Costituzione delle classi

Le classi previste dall'art.3.1 del presente regolamento saranno sempre costituite qualunque sia il numero delle vetture verificate. L'Organizzatore ha facoltà di prevedere, ai soli fini della premiazione, delle sottoclassi.

Le classi saranno costituite in base al numero dei partenti in ciascuna classe risultante dal relativo elenco affisso all'Albo di gara prima dell'inizio delle prove ufficiali.

#### 7.5 Parco Chiuso

Al termine della gara, le vetture dovranno osservare le disposizioni degli Ufficiali di Gara e proseguire fino al luogo previsto dove le stesse saranno assoggettate al regime di parco chiuso, in attesa dei tempi regolamentari e comunque fino a quando il Direttore di gara, sentito il Collegio dei Commissari Sportivi, darà disposizioni per liberare il parco chiuso. Mentre per le competizioni previste in più sessioni di gara, fra le sessioni non è previsto parco chiuso.

## **ART. 8 - CLASSIFICHE DELLA MANIFESTAZIONE E PUNTEGGI**

### 8.1 - Classifiche della manifestazione e rilevamento dei tempi

In tutte le gare sono previste le seguenti classifiche:

- Assoluta di Raggruppamento
- **Assoluta Under40**
- di Classe
- di Scuderia licenziata ACI

Le vetture del 1° Raggruppamento (C-D-E-F-G1) avranno una sola classifica di classe per le vetture T di Serie e T Competizione denominate T ed una sola classifica di classe per le vetture GT di Serie e GT competizione denominate GT.

Per le vetture T-TC-GT-GTS e Sil del 2° e 3° Raggruppamento, non deve essere riportato il periodo, ma solo la categoria e la classe di cilindrata. Non devono essere né previste né divulgate classifiche generali assolute senza distinzione di raggruppamenti e classi.

Le classifiche saranno redatte secondo i tempi crescenti fatti segnare dai Conduuttori nell'ambito della gara e risulteranno vincitori coloro che avranno realizzato il miglior



tempo.

Il tempo impiegato fra le linee di partenza e di arrivo costituisce il fattore determinante ai fini della classifica. Il rilevamento dei tempi deve essere effettuato al 1/100 di secondo.

Ai fini della classifica della gara si terrà conto solo dei centesimi di secondo. Nel caso di ex-equo, il fattore discriminante per la compilazione della classifica finale, sarà il millesimo di secondo. Qualora anche conteggiando i millesimi, dovesse permanere ancora l'ex-equo, se la gara si svolge in un'unica manche saranno dichiarati due vincitori ed i punti relativi al Campionato Italiano saranno assegnati integralmente ad entrambi.

Nel caso di manifestazione prevista in due manche di gara e dalla sommatoria dei tempi (prima e seconda manche di gara) dovesse risultare un ex equo, sarà proclamato vincitore chi avrà fatto registrare il miglior tempo nella prima manche. Qualora dovesse perdurare ancora l'ex-equo, anche in questo caso saranno proclamati entrambi vincitori ed i punti relativi al Campionato Italiano saranno assegnati integralmente ad entrambi.

I risultati finali saranno esposti all'Albo di gara come previsto dal programma.

Nel caso di interruzione di una manifestazione per cause di forza maggiore o di sicurezza e non fosse possibile riprenderla, se la stessa è articolata in un'unica salita, saranno redatte le classifiche per i Raggruppamenti e le Classi che hanno portato a termine la competizione e saranno assegnati integralmente i punteggi relativi al Campionato.

Mentre per la stessa ragione di cui sopra, per le manifestazioni articolate in due manche di gara, saranno redatte le classifiche relative alla prima manche, per i conduttori che hanno portato a termine la stessa ed in questo caso, i punti relativi al Campionato Italiano saranno dimezzati.

Se invece l'interruzione dovesse avvenire nel corso della seconda manche, saranno redatte solo le classifiche relative ai Raggruppamenti e Classi che hanno portato a termine la gara ed in questo caso, i punti del campionato saranno assegnati integralmente.

Per i Raggruppamenti e le Classi che in entrambi i casi non abbiano potuto completare la prima o la seconda manche di gara, sarà considerata come gara non effettuata.

La classifica finale è provvisoria alla fine della gara diviene definitiva 30' dopo l'affissione dei risultati (vedere sempre l'orario della pubblicazione dal programma).

Al fine dell'attribuzione del punteggio per i titoli ACI verranno redatte classifiche secondo quanto previsto dal RSN e RDS velocità in salita.

Ogni scuderia, titolare di licenza ACI, potrà partecipare con una squadra di minimo 3 vetture per l'assegnazione della coppa riservata alle Scuderie per ogni Raggruppamento. La Scuderia vincitrice, del Raggruppamento sarà quella che avrà ottenuto il miglior tempo, sommando i risultati delle 3 vetture meglio classificate.

Nelle gare valide per il Campionato Italiano, sul percorso di gara deve essere previsto almeno un rilevamento di tempo intermedio e nelle gare con percorso superiore a 6 km devono essere almeno due.

I tempi intermedi dovranno essere distribuiti gratuitamente ai concorrenti.

Ogni Organizzatore, dovrà al termine della manifestazione inviare via e-mail le classifiche ufficiali, compresi gli esclusi. Gli Organizzatori che non ottempereranno a quanto disposto saranno segnalati alla Segreteria di ACISPORT per gli opportuni provvedimenti.

Gli Organizzatori dovranno prevedere almeno i seguenti premi d'onore tenendo presente che quantità maggiori, facoltative, andranno comunque a totale vantaggio dell'immagine della loro gara:

1°, 2°, 3° Assoluto di ogni Raggruppamento;

**1°, 2°, 3° Assoluto Under 40;**

1°, 2°, 3° di classe per ogni classe prevista da ogni Raggruppamento.

L'Organizzatore è libero di aumentare la quantità dei premi sopra previsti.

## 8.2 - Punteggi

Nelle gare titolate l'assegnazione dei punteggi ai fini delle classifiche viene riportata nelle norme del Campionato di appartenenza sia per i Concorrenti che per le Scuderie.

## 8.3 - Concorrenti – Conduuttori Stranieri

Nelle competizioni nazionali in cui è autorizzata la partecipazione straniera (ENPEA), i conduuttori con licenza rilasciata da una ASN straniera, in possesso della relativa autorizzazione per la partecipazione rilasciata dalla propria Federazione Sportiva Nazionale, possono acquisire i relativi punteggi maturati nella competizione, sulla base di quanto stabilito dall'Art. 14 del RSN.

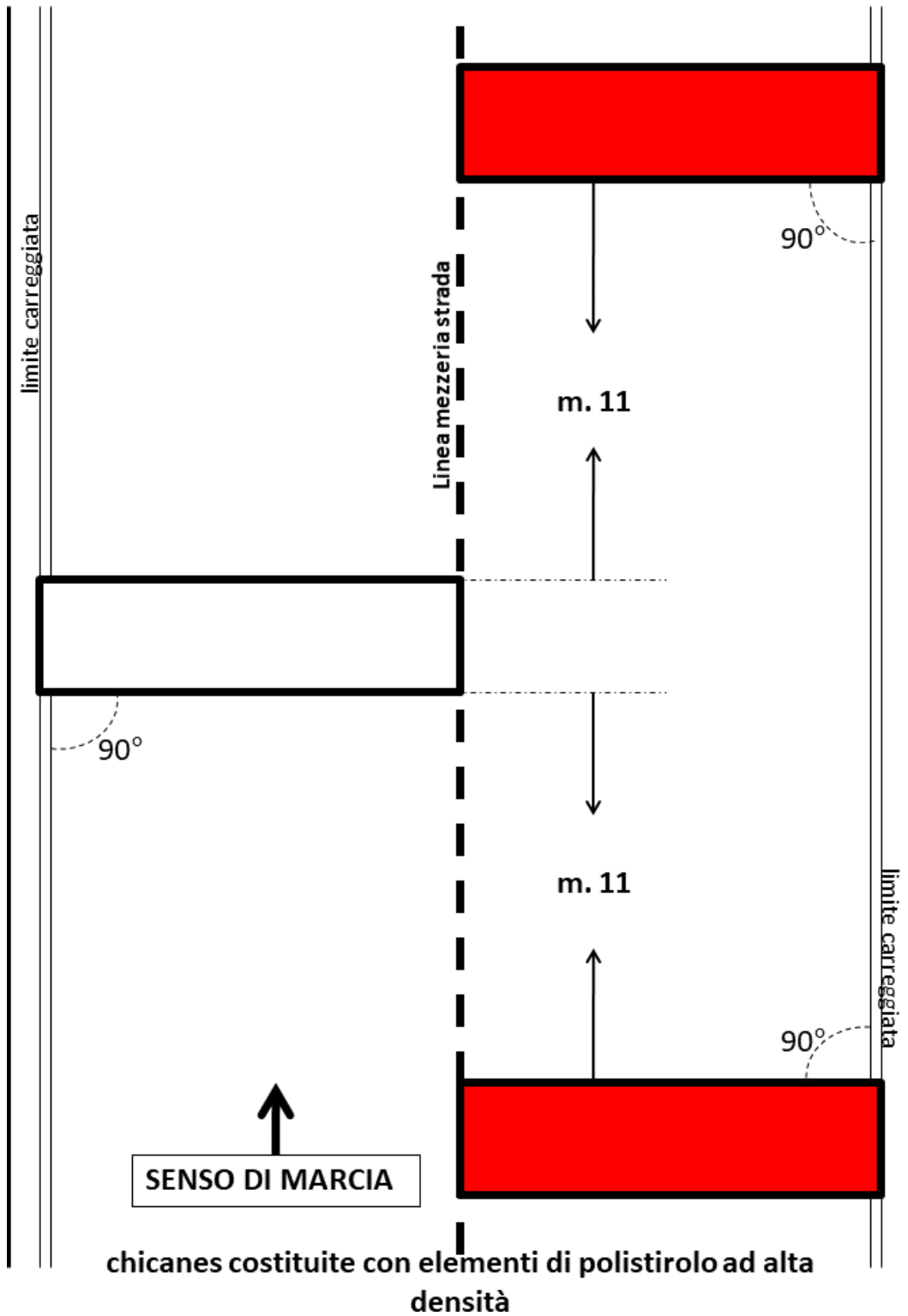
## **ART. 9 – LICENZE – LIMITAZIONI**

In conformità e secondo quanto previsto dall'Annuario Sportivo Nazionale – Appendice n. 1 – Licenze e Assicurazioni.

## **Art. 10 RECLAMI E APPELLI**

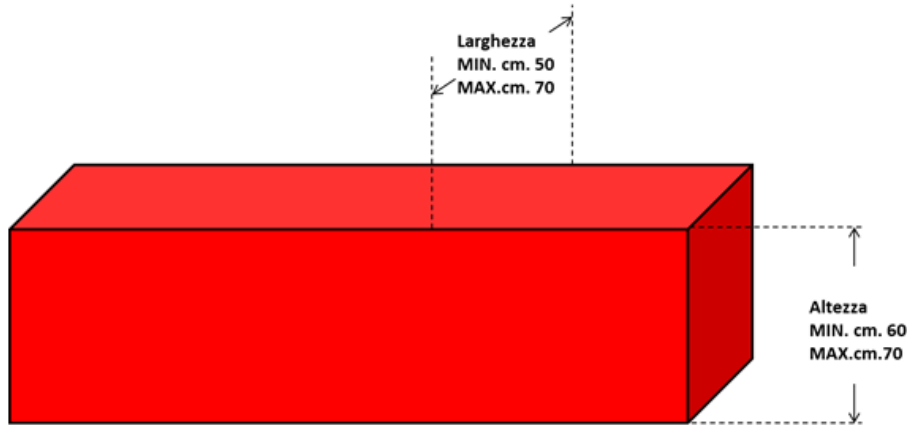
I reclami ed appelli vanno presentati nei modi, forma e termini stabiliti dal R.S.N. In caso di reclamo tecnico, il reclamante deve specificare i particolari della vettura oggetto del reclamo ed è tenuto a fornire tutta la documentazione riguardante il reclamo stesso.

Disegno n. 1 - CHICANE RALLENTAMENTO PER AUTOSTORICHE

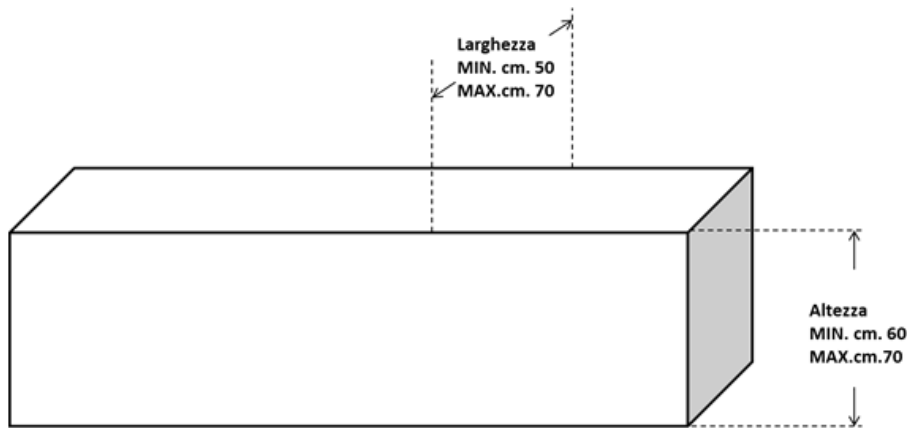


**Disegno n. 2 – ELEMENTI CHICANE RALLENTAMENTO PER AUTOSTORICHE**

- CHICANE IN POLISTIROLO AD ALTA DENSITA' DI PESO PARI O SUPERIORE A 30 KG. AL METRO CUBO PROTETTE DA MATERIALE PLASTICO CHE NE IMPEDISCA LA FRANTUMAZIONE IN CASO DI IMPATTO CON AUTOVETTURE CON LARGHEZZA MINIMA CM. 50 MASSIMA CM. 70 E CON ALTEZZA MINIMA DI CM. 60 E MAX DI CM. 70;



**ELEMENTO INGRESSO E USCITA CHICANE**



**ELEMENTO CENTRALE CHICANE**