

REGOLAMENTAZIONE COMPETIZIONI DI VELOCITÀ IN SALITA

CAP. I NORME GENERALI

Si intendono qui integralmente trascritte, in quanto applicabili, le disposizioni contenute nel cap. I della N.S. 16.

CAP. II NORME PARTICOLARI PER LE COMPETIZIONI DI VELOCITÀ IN SALITA

Premessa:

- Le prescrizioni di cui alla NS10 Cap. VIII sono applicabili nelle gare di Velocità in Salita solo se espressamente richiamate
- Nelle gare titolate FIA ed Internazionali i conduttori e le relative vetture che vogliono concorrere ai titoli FIA o Internazionali devono rispettare le normative di sicurezza impartite dalla FIA (abbigliamento, dispositivo di ritenuta della testa, caschi, sedili, roll bar, ecc.). Per i conduttori e le relative vetture che concorrono per i titoli Nazionali si applicano le normative impartite dalla CSAI.

Art. 1 - PERCORSO, IMPIANTI E SERVIZI DI SICUREZZA

1.1 Normative generali

Il tracciato delle competizioni di velocità in salita è del tipo aperto, con traguardi di partenza e d'arrivo alle sue estremità, ad altitudine diversa, e va percorso solo in senso ascendente.

Le caratteristiche del tracciato, delle protezioni, degli impianti per lo svolgimento delle gare e dei servizi di sicurezza sono contenute nella presente N.S. unitamente al testo dei par. 3, 6 e 8.4 dell'allegato H al Codice (posti di percorso, interventi sulla pista e servizio di lotta contro gli incendi) ed al cahier de charges.

Le suddette norme si applicano integralmente alle competizioni internazionali (valide per Campionato Europeo Montagna, il Challenge FIA e la Coppa Europea FIA), mentre per le competizioni valevoli per i titoli nazionali e le "Nazionali" la loro applicazione si conformerà, per quanto riguarda le caratteristiche geometriche del tracciato e le protezioni ai par. 1.2, 1.3 che seguono.

1.2 Caratteristiche geometriche del tracciato

Nelle gare titolate FIA si devono osservare le caratteristiche geometriche previste dalla regolamentazione internazionale.

- Pendenza totale media espressa in percentuale della lunghezza del percorso = minimo 4%
- Lunghezza minima del percorso = 4 Km. (questa prescrizione non si applica alle gare disputate entro il 31-12-2007, autorizzate dalla CSAI con lunghezza del percorso inferiore).

La lunghezza minima delle gare con validità CIVM/TIVM è di Km 8 km (se la lunghezza del percorso è uguale o superiore a 4 Km ed inferiore a 8 Km la gara dovrà svolgersi su due manches).

La lunghezza minima delle altre gare è di 4 km, massima 18 km. Potranno effettuarsi gare in due manches con classifica basata sulla somma dei tempi.

- Lunghezza massima del percorso = 18 Km;
- Pendenza media parziale espressa in percentuale della somma dei tratti a pendenza inferiore a 2,5% o a pendenza negativa rispetto alla lunghezza totale del percorso = massima 10% gare CIVM e CEM; massima 15 % altre gare. Queste disposizioni relative alla pendenza media parziale:

a) si applicano soltanto ai percorsi delle gare di Velocità in Salita per auto moderne organizzate e svolte per la prima volta dopo il 2000. Per i percorsi delle gare organizzate e svolte fino al 2000, l'eventuale verificarsi di anomalie rispetto alle disposizioni di cui sopra sarà motivo di particolare attenzione da parte degli incaricati del loro controllo che potranno valutare, qualora lo ritengano opportuno, particolari apprestamenti di sicurezza nei tratti interessati;

b) non si applicano ai percorsi delle gare di Velocità in Salita dove sono ammesse soltanto le auto storiche.

Ai fini del controllo della pendenza totale media e della pendenza media parziale, l'organizzatore dovrà inviare alla CSAI, nei termini previsti al successivo articolo 1.3.2, un profilo altimetrico in scala 1:2000 per la lunghezza e 1:100 per l'altezza, predisposto e sottoscritto da un tecnico abilitato (ingegnere, architetto o geometra) e comprensivo di una relazione tecnica, sempre sottoscritta dal tecnico, nella quale saranno indicate le modalità e la strumentazione utilizzate per il rilievo e la relativa precisione.

Il profilo, che comprenderà tutto il tracciato di gara previsto e si estenderà per almeno 200 metri prima della partenza e dopo l'arrivo, si svilupperà lungo l'asse geometrico della sede stradale.

Il rilievo altimetrico dovrà evidenziare, con le relative quote, l'inizio e la fine di tutte le livellette che si succedono lungo il percorso; lungo tutto il profilo i punti quotati non potranno essere distanziati più di 100 metri.

In conclusione, nel profilo altimetrico dovranno essere riportati:

- 1) Punti quotati dell'asse stradale con la relativa numerazione (che dovrà essere riportata anche in planimetria)
- 2) Distanze parziali tra i punti quotati
- 3) Distanze progressive
- 4) Lunghezza e pendenza percentuale delle singole livellette
- 5) Rettifici e curve

In caso di dubbio e a discrezione della CSAI potranno essere effettuate delle verifiche e rilevazioni sul percorso da parte di incaricati della S/C Sicurezza.

- larghezza minima 5 metri con le deroghe previste dal par. 7.1 dei Criteri FIA;

- raggi di curvatura dei raccordi altimetrici: devono avere una lunghezza almeno pari al 50% di quella prevista dalle norme internazionali (Criteri di sicurezza FIA - Comma 2.2.1).

L'iscrizione a calendario delle gare si intende subordinata al rispetto di tutte le caratteristiche geometriche.

1.3 Protezioni e documentazione percorsi

1.3.1 Le protezioni devono conformarsi alla N.S. 8 art. 4 lettera c).

In particolare, per la protezione del pubblico, vale la norma che lo stesso sarà ammesso soltanto nelle zone che offrono la possibilità di controllarlo in modo efficace e che non presentano pericoli, tenuto conto della distanza e dell'altezza dalla strada e della velocità raggiungibile sul tratto considerato; oppure in zone possibilmente a monte adeguatamente protette da barriere naturali o artificiali capaci di arrestare una vettura, nel qual caso il pubblico dovrà comunque essere contenuto alla distanza di almeno tre metri dalla barriera.

Le zone vietate al pubblico dovranno essere adeguatamente segnalate con cartelli. Per quanto riguarda le caratteristiche Costruttive delle protezioni, sono generalmente valide quelle previste per i circuiti (Criteri FIA art. 3). Tuttavia l'utilizzo di guard-rail semplici (bordo superiore alla stessa altezza dei guard-rail doppi, ossia 73 cm.), è tollerato se il percorso è aperto unicamente alle vetture da turismo e di produzione, a condizione che mediante detto guard-rail o altri dispositivi ammessi dalle norme internazionali (criteri FIA art. 7) vengano osservate le norme relative alla protezione degli ostacoli pericolosi quali rocce, precipizi, alberi, ecc., a distanza ravvicinata.

Nelle gare ove sono ammesse vetture del gruppo Formula monoposto e/o del gruppo prototipi è obbligatorio, nelle posizioni individuate in occasione del sopralluogo da parte degli Ispettori incaricati, l'uso di guard-rail doppio (vivamente raccomandato il triplo) con distanza massima raccomandata tra le bande e tra il bordo inferiore della banda e il suolo di 4 cm., con eventuali protezioni con barriere di pneumatici legati fra loro e ancorati alla barriera, fatti salvi eventuali diversi allestimenti di sicurezza sperimentali che possono essere autorizzati dalla Sottocommissione Sicurezza, su proposta dell'Ispettore delegato.

Dopo le Appendici alla presente N.S. sono riportati i disegni esplicativi di protezioni con pneumatici e relativi fissaggi.

1.3.2 Gli organizzatori di tutte le gare in salita (anche per sole autostoriche) - nei casi di modifica del percorso di gara o gara di nuova iscrizione - dovranno trasmettere alla S/C Sicurezza CSAI, Corso Venezia 45, 20121 Milano, almeno tre mesi prima della data di effettuazione della gara stessa, oltre a una copia di quanto previsto dalla NS 7 Capitolo III art. 2 b) (planimetria e profilo altimetrico), il diagramma delle velocità riferito alla vettura più veloce ammessa in gara.

Dovrà essere presentata anche planimetria redatta da Ente riconosciuto (Regione, Province, Comuni) della zona in scala 1:5000 oppure 1:10000 oppure 1:25000 (IGM) con tracciato della gara e curve di livello.

1.4 Intervento in caso di olio sulla pavimentazione

In caso di macchie d'olio sull'asfalto o di sollevamento in alcuni punti del manto stradale, il filler dovrà essere usato in quantitativo limitato solo a scopo di segnalazione; l'impiego del cemento è, in ogni caso, tassativamente vietato.

1.5 Servizio Medico e sua organizzazione

Il servizio medico deve essere organizzato secondo le prescrizioni della NS6 Cap. IV art. 2.2.

1.6 Velocità di punta, Velocità media max, Chicane di rallentamento

Il percorso deve essere studiato per non permettere, in linea di principio, il superamento di una velocità media di percorrenza da parte della vettura più veloce non compatibile con il percorso da utilizzare.

Inoltre, dovranno essere evitati tratti con velocità di punta non adeguate in relazione alle caratteristiche del percorso e del livello delle protezioni utilizzate.

In caso contrario e con autorizzazione preventiva della CSAI le velocità dovranno essere ridotte opportunamente utilizzando una o più chicane di rallentamento (max 4 su tutto il percorso), da realizzarsi come segue:

- le barriere, composte da 3 "elementi" (vedere il disegno n° 10, in Appendice alla presente N.S.), alte minimo 60 cm. e max 70 cm., saranno costituite obbligatoriamente da una fila di gomme (imbullonate fra di loro) di larghezza totale minima 50 cm e massima 1 metro e dovranno essere ancorate alla banchina sul bordo strada in maniera tale da garantire la loro resistenza agli eventuali urti delle vetture (anche ripetuti). Sono richiesti, per il fissaggio, cavetti non metallici di adeguato spessore e robustezza fissati a solidi ganci metallici inseriti nelle barriere e nel suolo, nelle posizioni più opportune a sostenere le sollecitazioni.
- La scelta di posizionare due "elementi" a sinistra e un "elemento" a destra rispetto all'asse longitudinale della strada o due "elementi" a destra e un "elemento" a sinistra deve essere fatta privilegiando la disposizione che consenta alle vetture di avere la traiettoria di uscita più favorevole per l'impostazione della curva successiva.
- La sovrapposizione degli "elementi" deve essere "0".
- Le barriere di gomme dovrebbero essere rivestite con del nastro trasportatore (conveyor belt).
- Le barriere devono essere perpendicolari rispetto all'asse longitudinale della strada.
- L'apertura tra le estremità delle barriere dovrà essere di 11 metri.
- Gli elementi costituenti la barriera (almeno il loro lato visibile dal pilota) devono essere di colore bianco (quello intermedio) e rosso (gli altri due). Non è ammessa sui lati visibili dal pilota l'esposizione di pubblicità.
- Nelle immediate vicinanze della zona di rallentamento vi dovrà essere una postazione di Commissari di Percorso conforme a quanto previsto dall'Allegato H. È vivamente raccomandata la presenza di un trattore e di un'ambulanza. Vi dovrà essere anche del materiale di scorta per eventualmente ripristinare la funzionalità della chicane in caso di sua rottura per urto o altro.
- Nelle zone in corrispondenza delle chicane il pubblico non dovrà essere ammesso.
- 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 (vedi cahier des charges art. 1.3).

Se il percorso di gara non può essere reso compatibile con le presenti direttive (nemmeno con l'utilizzo delle 4 chicane consentite), occorrerà ripresentare alla CSAI un nuovo percorso (es.: accorciamento del precedente percorso e disputa in due manches della gara), accompagnato dalla prescritta documentazione aggiornata.

1.7 Ispezioni dei percorsi di gara

L'ispezione del percorso di gara da parte di incaricato/i della CSAI è obbligatoria per tutte le gare in salita (anche per sole autostoriche).

Le spese relative a tale ispezione sono rimborsate direttamente dalla CSAI con le normali procedure, su richiesta dell'/degli interessato/i, attingendo da un fondo costituito dai contributi versati dagli Organizzatori alla CSAI all'atto dell'iscrizione della gara a calendario.

Il contributo per l'ispezione, a carico degli Organizzatori, è stabilito nell'importo fisso di 600 euro a gara per l'ispettore.

L'ispezione del percorso sarà effettuata in occasione della gara.

È fatto obbligo agli organizzatori oltre a concordare direttamente con l'/gli incaricato/i le modalità dell'ispezione, di mettere a sua/loro disposizione una planimetria del percorso di gara con l'indicazione di tutti i servizi, le protezioni e i mezzi previsti per la gara (posti di percorso, ambulanze, parco chiuso,

parco partenza, officina verifiche, pesa, carri attrezzi, mezzi antincendio, ecc).

È richiesta obbligatoriamente la presenza, durante il sopralluogo, dell'Ispettore per la Sicurezza e di un rappresentante dell'Organizzatore.

A seguito del sopralluogo (che accerterà anche la realizzazione dei lavori indicati nel/nei verbale/i della/e ispezione/i precedente/i), saranno predisposti, a cura del/degli Ispettore/i incaricato/i,:

- un rapporto contenente le prescrizioni, gli eventuali lavori da effettuare sul percorso, i suoi allestimenti di gara e le protezioni, che sarà inviato all'organizzatore perché li metta in pratica per l'edizione successiva della gara,
- una relazione per la S/C Sicurezza riportante le risultanze del controllo dei lavori effettuati (in maniera dettagliata).

Nel 2009, anno di prima applicazione di questa nuova procedura delle ispezioni, si farà riferimento alle prescrizioni dettate nel 2008 e precedenti (per le gare non effettuate nel 2008 ma disputatesi regolarmente nel 2007 si farà riferimento alle prescrizioni dettate nel 2007 e precedenti).

Per le gare di nuova iscrizione o non effettuate negli anni 2007/2008 dovrà essere effettuata un'ispezione preventiva (con spese a carico dell'Organizzatore) da compiersi con alcuni mesi di anticipo rispetto alla data della gara e un'ispezione durante la gara (con spese liquidate dalla CSAI dietro pagamento del contributo da parte dell'Organizzatore di 600 euro a gara per Ispettore).

L'organizzatore è sempre tenuto a prendere gli opportuni accordi con l'/gli Ispettore/i incaricato/i per entrambe le ispezioni.

Art. 2 - AREE ATTREZZATE E SERVIZI

Spazi Paddock:

Sulla scheda di iscrizione alla gara (ved. Appendice 8) sarà cura dei concorrenti indicare lo spazio occupato dai loro mezzi di assistenza. Ciò allo scopo di una loro migliore distribuzione nelle aree che l'Organizzatore avrà avuto cura di individuare e attrezzare.

Rilevamento intermedio dei Tempi

Si raccomanda agli Organizzatori di prevedere dei rilevamenti intermedi dei Tempi.

Classifiche

Andrebbe prevista la pubblicazione dei risultati in tempo reale su internet.

Aspetto e pulizia locali

Gli Organizzatori devono curare l'aspetto coreografico e la pulizia dei luoghi della segreteria, sala Collegio, sala stampa e adiacenze.

Art. 3 - VETTURE AMMESSE (per tutte le gare che si svolgono sul territorio nazionale titolate e non)

Tutte le vetture devono essere conformi alla normativa FIA vigente (Allegato J), salvo se diversamente indicato dal presente regolamento.

In tutte le gare di Velocità in Salita che si svolgono in Italia le omologazioni nazionali riportate in fiche non sono ammesse.

Fino al momento delle verifiche il concorrente potrà liberamente sostituire la propria vettura con un'altra dello stesso Gruppo e della stessa classe.

Se in sede di verifica tecnica ante-gara, una vettura non dovesse corrispondere nella sua configurazione esterna al gruppo e/o alla classe nella quale è stata iscritta, i Commissari Sportivi, su proposta dei Commissari Tecnici, potranno assegnare tale vettura al gruppo e/o alla classe cui realmente appartiene.

Le vetture, che dovranno essere munite di fiche di omologazione e di passaporto tecnico CSAI, sono suddivise nei Gruppi e nelle Classi indicate nelle Tabelle di cui agli articoli 2 e 3 della NS1 Cap. IV e si dovranno uniformare anche alle specifiche disposizioni di cui ai paragrafi seguenti.

Limitazione pneumatici Gruppi CN, E2B, E2M:

Nelle prove (di tutte le gare) i pneumatici sono liberi e non hanno limitazioni di numero.

In tutte le gare in due manches i pneumatici sono liberi ma sono limitati in max n° 4 pneumatici slick da dichiarare con apposita autocertificazione firmata dal Concorrente/Conduuttore (ved. fac-simile pubblicato nell'Appendice 9 alla presente N.S.), da consegnare ai Commissari Tecnici prima della gara.

Saranno effettuati controlli obbligatori, anche a campione, da parte dei Commissari Tecnici.

I pneumatici da pioggia non hanno limitazione di numero.

I Fabbrikanti di pneumatici devono stampigliare i pneumatici in maniera tale che sia possibile la loro certa identificazione e riconducibilità.

3.1 GRUPPI N/A

Dal 1/1/2009 non è più obbligatoria la flangiatura delle vetture turbo di Gruppo N ed A prevista per i Rallyes (NS10 Cap. VII – Art. 1).

3.2 RACING START

Valgono le prescrizioni della NS 24 Cap. IV

3.3 SUPERPRODUZIONE - SP (CLASSE UNICA FINO A 2000 cm³)

Vetture conformi all'Allegato J FIA vigente.

3.4 GRUPPO CN

Tutte le vetture, suddivise nelle Classi indicate nelle Tabelle di cui agli articoli 2 e 3 della NS1 Cap. IV, devono conformarsi esattamente all'art. 259 – Gruppo CN dell'Allegato J vigente con le seguenti particolarità:

3.4.1 Categoria CN/TD

Riservata a vetture CN conformi all'Allegato J vigente con motori turbo diesel di cilindrata geometrica max di 2000 cm³, omologati in Gruppo N dalla FIA (con preparazione Gruppo CN Allegato J), senza l'applicazione della flangia e mantenendo l'intercooler di serie. Per quanto riguarda la centralina si deve applicare la regolamentazione di Gruppo N (Art. 254.6 dell'Allegato J).

3.4.2 Vetture CN di costruzione ante 1.1.2004 (roll bar)

In tutte le gare di Velocità in Salita che si svolgono in Italia, le vetture CN di costruzione ante 1.1.2004 condotte da titolari di licenza CSAI devono rispettare le specifiche prescrizioni di sicurezza CSAI per il roll bar di cui alla NS10 Cap. VIII art. 1.1.1 lettera a) pag. 296 dell'Annuario CSAI 2008.

Nelle sole gare di Velocità in Salita titolate FIA che si svolgono in Italia, nel caso che dette prescrizioni di sicurezza CSAI fossero in contrasto con la relativa normativa FIA (art. 259 dell'Allegato J vigente), le vetture dovranno gareggiare nel Gruppo E2B.

3.5 GRUPPO E1 ITALIA:

Sono ammesse:

a) tutte le vetture turismo e gran turismo omologate, scadute di omologazione o non omologate purché di data di costruzione non anteriore al 1.1.1994 (fa fede la data di prima immatricolazione della vettura) o con omologazione nazionale od internazionale in corso di validità nel 1994 conformi al regolamento tecnico E1 Italia pubblicato in appendice alla NS16 bis con passaporto tecnico CSAI di Gruppo "E1 Italia";

b) tutte le vetture ammesse nel 2004 (ved. NS1 Cap. IV Annuario CSAI 2004 e successivi aggiornamenti) nel Gruppo E1 Italia e conformi al rispettivo regolamento tecnico di appartenenza (es.: Supersalita, Monomarca, DTM, ITC, Superproduzione e GT ecc.).

I conduttori delle vetture di cui al comma b) potranno gareggiare utilizzando il passaporto tecnico del Gruppo di provenienza oppure quello di E1 Italia, a loro scelta.

La tolleranza max del 5% in meno sul peso minimo prevista dal regolamento tecnico delle vetture E1 Italia (App. 3) e Superturismo Salita (App. 4) si applica anche alle vetture che gareggiano rispettando il regolamento tecnico di provenienza (es. monomarca, DTM, ecc.).

Le vetture appartenenti al Trofeo Minicar potranno gareggiare solo nel Trofeo ad esse riservato, nelle gare ove previsto. Non potranno essere accettate nel Gruppo E1 Italia.

Le vetture Superproduzione - SP e le GT aggiornate secondo la regolamentazione FIA vigente garreranno nei Gruppi a loro riservati, se previsti.

I concorrenti sono tenuti in ogni caso a presentare, a richiesta dei Commissari Tecnici, adeguata documentazione (dichiarazione del costruttore, libretto uso e manutenzione, manuale di officina, ecc.) atta a dimostrare la data di costruzione della vettura e i dati tecnici necessari per il controllo della conformità della vettura alla regolamentazione tecnica.

Tutte le vetture del Gruppo E1 Italia devono rispettare, per quanto riguarda le misure di sicurezza, le prescrizioni dell'Allegato J vigente per il Gruppo E1 FIA (art. 277).

Per motivi di sicurezza, i serbatoi di carburante devono rispettare anche le prescrizioni dell'art. 255-5.9.2 (Gruppo A) dell'Allegato J vigente.

Le vetture preparate secondo le regole E1 approvate da altre ASN e le vetture "E1 FIA" potranno gareggiare in Italia solo nelle gare in cui acquisiscono punteggi per i titoli FIA (nelle gare del Trofeo Central Europe Zone - CEZ, con dette tipologie di vetture sono ammessi a partecipare solo i concorrenti/conduttori con licenza rilasciata dalle Autorità Sportive Nazionali (A.S.N.) dei Paesi aderenti al CEZ: Austria; Bosnia - Herzegovina; Croazia; Italia; Macedonia; Montenegro; Polonia; Repubblica Ceca; Serbia; Slovacchia; Slovenia ; Ungheria).

Alle vetture equipaggiate con motori turbodiesel non si applica, nel Gruppo E1 Italia, il coefficiente di moltiplicazione di 1,5 della cilindrata previsto dalla FIA.

Per ragioni di sicurezza i pneumatici delle vetture provenienti da Trofei Monomarca o similari svolgen-

tisi in Circuito (es.: Ferrari Challenge, Citroen Saxo, ecc.) partecipanti nel Gruppo E1 Italia sono liberi. N.B.: Per l'ammissione di altre tipologie di vetture i Concorrenti dovranno farne richiesta preventiva almeno 60 giorni prima della data della gara interessata alla S/C Velocità in Salita della CSAI – Corso Venezia 45 – 20121 Milano che ne vaglierà l'ammissibilità in tempo utile.

3.6 GRUPPO E1 INTERNAZIONALE

Nel Gruppo E1 Internazionale sono ammesse tutte le vetture turismo e gran turismo omologate, scadute omologazione o non omologate **purchè di data di costruzione non anteriore al 1.1.1994 (a fede la data di prima immatricolazione della vettura) o con omologazione nazionale od internazionale in corso di validità nel 1994** conformi al regolamento tecnico E1 internazionale pubblicato nell'Appendice n° 10 alla presente N.S., munite di passaporto tecnico CSAI di Gruppo "E1 Italia" o del Gruppo di provenienza della vettura.

3.7 GT (GRAN TURISMO):

Nel Gruppo GT potranno partecipare le vetture:

- GT1 conformi all'art. 258 dell'Allegato J vigente,
- GT2 conformi all'art. 257 dell'Allegato J vigente,
- GT3 conformi all'art. 257A dell'Allegato J vigente,
- GT4 conformi ai rispettivi regolamenti tecnici di provenienza (es. Sports Light Category: FIA GT4 European Cup; Monomarca GT approvati dalla CSAI, Monomarca GT approvati da altra A.S.N., purchè col nulla osta della CSAI, ecc.) e munite del relativo passaporto tecnico. I concorrenti sono tenuti in ogni caso a presentare, a richiesta dei Commissari Tecnici, adeguata documentazione (dichiarazione del costruttore, libretto uso e manutenzione, manuale di officina, ecc.) atta a dimostrare la data di costruzione della vettura e i dati tecnici necessari per il controllo della conformità della vettura alla regolamentazione tecnica di riferimento.

Per ragioni di sicurezza i pneumatici delle vetture provenienti da Trofei Monomarca o similari svolgentisi in Circuito (es.: Ferrari Challenge, Citroen Saxo, ecc.) partecipanti nel Gruppo GT sono liberi.

3.8 GRUPPO E2 BIPOSTO (E2B) (sport prototipi di cilindrata massima di 3000 cm³):

Sono ammesse tutte le vetture sport prototipo di cilindrata massima di 3000 cm³ conformi all'art. 277 dell'Allegato J e alle seguenti specifiche disposizioni, munite del passaporto tecnico del Gruppo di provenienza oppure E2B:

a) Strutture di sicurezza

Tutte le vetture costruite prima del 1.1.2004 potranno gareggiare con le strutture di sicurezza conformi alla NS10 Cap. VIII art. 1.1.1 comma a) (Annuario CSAI 2008).

Le vetture costruite dopo il 1.1.2004 dovranno rispettare la normativa FIA richiamata dall'art. 277 dell'Allegato J e cioè l'art. 259-16.4 "Strutture di sicurezza".

- b) Le vetture che manterranno il passaporto tecnico del Gruppo di provenienza potranno ugualmente usufruire delle maggiori permittività concesse dall'art. 277 dell'Allegato J vigente e dal presente articolo rispetto al regolamento tecnico del loro Gruppo di provenienza.
- c) Le vetture sprovviste di passaporto tecnico, per ottenere il passaporto di Gruppo E2B, saranno considerate a tutti gli effetti come "vetture di nuova costruzione" e, pertanto, dovranno attenersi alle regole previste per le vetture di nuova costruzione.
- d) Le vetture del Gruppo E2B sono ammesse nella classifica assoluta di gara aggiudicandosi i relativi premi.
- e) La suddivisione delle vetture in classi **è la stessa del Gruppo CN (si vedano le tabelle degli articoli 2 e 3 della NS1 Cap. IV).**

f) Per i serbatoi di sicurezza si applicano le medesime normative previste per il gruppo CN (art. 259 All. J vigente).

g) TUTTE le vetture ammissibili dovranno rispettare le specifiche disposizioni regolamentari e di sicurezza FIA previste per il Campionato Europeo della Montagna, riportate di seguito (e quelle in corso di studio e approvazione presso la FIA, previa valutazione della CSAI):

g1 Zavorra

La zavorra utilizzata deve conformarsi all'Art. 259.4.2 dell'Allegato J, e deve essere costituita da un massimo di due blocchi del peso di 10 kg ciascuno.

g2 Carburante

In conformità con l'Art. 259.6.1 dell'Allegato J.

g3 Carrozzeria

In conformità con il primo paragrafo dell'Art. 259.3.7.6 e 259.3.7.7 dell'Allegato J.

Viste dal davanti e da dietro, le ruote complete sopra la linea centrale degli assi devono essere coperte dalla carrozzeria.

- g4 Fondo piatto e carrozzeria faccia al suolo
Tra il bordo posteriore delle ruote complete anteriori e il bordo anteriore delle ruote complete posteriori, tutte le parti sporgenti della vettura visibili da sotto, situate lateralmente a più di 50 cm dall'asse longitudinale della vettura, non devono trovarsi a meno di 40 mm da terra, in tutte le circostanze, con il pilota a bordo.
- g5 Sbalzo posteriore
Nessuna parte della vettura deve essere posizionata a più di 800 mm dietro l'asse delle ruote posteriori.
- g6 Altezza
Nessuna parte della struttura aerodinamica può essere posizionata a più di 90 cm sopra il suolo.
- g7 Abitacolo
Il volume dell'area di seduta deve essere simmetrico rispetto all'asse longitudinale della vettura, con il pilota sistemato in ciascun sedile nella sua normale posizione di guida.
- g8 **Peso Minimo**
Stesse regole e pesi minimi delle vetture F2M (ved. art. 3.9 f1).
- g9 **Le vetture chiuse devono essere munite di un parabrezza e di due porte (una per ciascun lato del compartimento).**
- h) gli argomenti non specificati nella regolamentazione sono da ritenere liberi.

N.B.: Nelle gare valide per il Campionato Europeo della Montagna (CEM), ai soli fini dei titoli FIA, devono essere rispettate anche le seguenti prescrizioni:

- La carrozzeria deve coprire tutti i componenti meccanici; solo le tubazioni di scarico e di aspirazione come pure la sommità del motore possono estendersi al di là di essa.
- La carrozzeria deve coprire le ruote in maniera tale da ricoprirle effettivamente per almeno un terzo della loro circonferenza ed estendersi per almeno l'intera larghezza del pneumatico. Dietro alle ruote posteriori, la carrozzeria deve estendersi sotto l'asse della ruota posteriore.

3.9 Vetture Gruppo E2 MONOPOSTO (E2M) di cilindrata massima di 3000 cm³

Vetture monoposto conformi all'Art. 277 dell'Allegato J vigente, di cilindrata massima di 3000 cm³. Queste vetture potranno gareggiare in Italia solamente nelle gare valide per il CIVM e il TIVM alle seguenti condizioni particolari:

- a) il "monoposto" ammissibili sono quelle non rientranti nella normativa autostoriche e cioè costruite dopo il 1° gennaio 1983 (la data di costruzione deve essere dimostrabile da parte del concorrente);
- b) non sono ammesse le vetture di F.1
- c) le vetture devono essere in possesso di passaporto tecnico CSAI (solo se iscritte da concorrenti titolari di licenza CSAI o FAMS) del Gruppo di provenienza della monoposto oppure "D/E2" (purché rilasciato entro il 31.12.2007) oppure "E2M".
- d) in tutte le gare ove sono ammesse, dette vetture entreranno nelle classifiche FIA/CSAI Assoluta di gara e di Gruppo ed i loro conduttori avranno diritto ai relativi premi d'onore e agli eventuali premi in denaro.
- e) le licenze (e le eventuali abilitazioni) richieste ai conduttori delle monoposto nelle gare di Velocità in Salita sono quelle stabilite dalla NS3. In difetto dei suddetti requisiti sarà ammessa la licenza di grado B int. a condizione di essere in possesso del certificato di abilitazione rilasciato dalla Scuola Federale di Pilotaggio CSAI, da presentare in sede di verifica ante-gara.
- f) TUTTE le vetture monoposto ammissibili dovranno rispettare le specifiche disposizioni regolamentari e di sicurezza FIA previste per il Campionato Europeo della Montagna, riportate di seguito (e quelle in corso di studio e approvazione presso la FIA, previa valutazione della CSAI):

f1 **Peso minimo**

Questo è il peso reale della vettura senza il pilota ed il suo equipaggiamento.

In nessun momento della gara una vettura può pesare meno del suo peso minimo:

| | |
|---|--------|
| fino a 1150 cm ³ | 360 kg |
| tra 1150 cm ³ e 1400 cm ³ | 420 kg |
| tra 1400 cm ³ e 1600 cm ³ | 450 kg |
| tra 1600 e 2000 cm ³ | 470 kg |
| tra 2000 cm ³ e 3000 cm ³ | 560 kg |

La zavorra utilizzata deve conformarsi all'Art. 259.4.2 dell'Allegato J, e deve essere costituita da un massimo di due blocchi del peso di 10 kg ciascuno.

f2 **Carburante**

In conformità con l'Art. 259.6.1 dell'Allegato J.

f3 **Carrozzeria**

In conformità con il primo paragrafo dell'Art. 259.3.7.6 e 259.3.7.7 dell'Allegato J.

f4 **Fondo piatto e carrozzeria faccia al suolo**

Tra il bordo posteriore delle ruote complete anteriori e il bordo anteriore delle ruote complete posteriori, tutte le parti sporgenti della vettura visibili da sotto, situate lateralmente a più di

- 50 cm dall'asse longitudinale della vettura, non devono trovarsi a meno di 40 mm da terra, in tutte le circostanze, con il pilota a bordo.
- f5 Sbalzo posteriore
Nessuna parte della vettura deve essere posizionata a più di 800 mm dietro l'asse delle ruote posteriori.
- f6 Altezza
Nessuna parte della struttura aerodinamica può essere posizionata a più di 90 cm sopra il suolo.
- f7 Abitacolo
Il sedile del pilota deve essere simmetrico rispetto all'asse longitudinale della vettura.
- g) è obbligatorio il montaggio di cavetti flessibili di sicurezza che assicurino il fissaggio delle ruote alla vettura, in caso di loro separazione dai bracci delle sospensioni per incidenti o per altra causa. Ciascun cavetto, di sezione trasversale minima di 110 mm², deve avere un proprio idoneo fissaggio separato. Ogni ruota può essere fissata con uno o due cavetti omologati FIA.
Ogni cavetto deve superare i 450 mm in lunghezza e deve utilizzare terminali arrotondati (raggio di curvatura maggiore di 7.5 mm).
Si precisa che è possibile utilizzare tutti i cavetti elencati nella lista tecnica FIA n° 37 (nel caso si utilizzino due cavetti per ruota, questi devono avere almeno 9,25 mm di diametro).
- h) per i pneumatici si veda l'art. 3.4.2.
- i) le vetture che manterranno il passaporto tecnico del Gruppo di provenienza potranno ugualmente usufruire delle maggiori permissività concesse dall'Art. 277 dell'Allegato J vigente e dal presente articolo rispetto al regolamento tecnico del loro Gruppo di provenienza.
- l) le vetture sprovviste di passaporto tecnico, per ottenere il passaporto di gruppo E2M, saranno considerate a tutti gli effetti come "vetture di nuova costruzione" e, pertanto, dovranno attenersi alle regole previste per le vetture di nuova costruzione.
- m) gli argomenti non specificati nella regolamentazione sono da ritenere liberi.
- n) per ragioni inderogabili di sicurezza è obbligatorio il montaggio, su tutte le vetture, della protezione della testa e dell'appoggiatesta come specificati all'art. 275.14.6 dell'Allegato J 2008.
- o) in caso di sovralimentazione, il coefficiente di moltiplicazione da utilizzare per stabilire la cilindrata corretta è 1,7 (motori benzina).

3.10 GRUPPO E2 SILHOUETTE

Vetture tipo turismo munite del passaporto tecnico del Gruppo di provenienza oppure "E2S", conformi all'art. 277 dell'Allegato J e alle seguenti specifiche disposizioni:

a) - Peso minimo

Questo è il peso reale della vettura senza il pilota ed il suo equipaggiamento.

In nessun momento della gara una vettura può pesare meno del suo peso minimo:

- fino a 1000 cm³ 500 kg
- tra 1000 cm³ e 1400 cm³ 550 kg
- tra 1400 cm³ e 1600 cm³ 580 kg
- tra 1600 e 2000 cm³ 620 kg
- tra 2000 cm³ e 3000 cm³ 700 kg
- tra 3000 cm³ e 4000 cm³ 780 kg
- tra 4000 cm³ e 5000 cm³ 860 kg
- tra 5000 cm³ e 6500 cm³ 960 kg

La zavorra utilizzata deve conformarsi all'Art. 259.4.2 dell'Allegato J, e deve essere costituita da un massimo di due blocchi del peso di 10 kg ciascuno.

b) – Carrozzeria

La forma del parabrezza deve corrispondere a quella del parabrezza della vettura di riferimento.

c) Gli argomenti non specificati nella regolamentazione sono da ritenere liberi.

Queste vetture potranno gareggiare in Italia, a titolo sperimentale, solamente nelle gare valide per il CIVM e il TIVM.

Le Classi previste sono:

- fino a 1600 cm³
- da 1601 fino a 2000 cm³
- da 2001 cm³ a 3000 cm³
- oltre 3000 cm³.

Non sono previsti titoli o altri riconoscimenti specifici da parte della CSAI. Gli Organizzatori sono liberi di prevedere premi di gara in base al numero dei partecipanti.

N.B.: Nelle gare valide per il Campionato Europeo della Montagna (CEM), ai soli fini dei titoli FIA, oltre alle prescrizioni di cui sopra si deve tenere conto che le vetture ammesse sono solo quelle tipo turismo che hanno l'apparenza di una vettura 4 posti di larga produzione di serie.

3.11 GRUPPO E3 (VETTURE SCADUTE DI OMOLOGAZIONE "V.S.O." GR. N-A-B):

Vetture omologate dal 1.1.1982 nei Gruppi N, A, B e GT conformi all'Allegato J dell'anno in cui la vettura è scaduta di omologazione (compresa la flangiatura dei motori turbo), con dispositivi di sicurezza conformi all'Allegato J vigente (*).

Ammesse con classifica a parte, fuori Campionato e/o Trofeo, escluse quelle che partecipano nel gruppo "E1 Italia".

Il Gruppo E3 (Gr. N-VSO, A-VSO, B-VSO, GT-VSO) dovrà essere obbligatoriamente previsto nelle gare valide per il TIVM, e nelle gare nazionali.

La presenza del Gruppo E3 (Gr. N-VSO, A-VSO, B-VSO, GT-VSO), senza alcuna validità, potrà essere richiesta dagli Organizzatori nelle gare CIVM e la sua eventuale ammissione sarà oggetto di valutazione da parte della S/C Velocità in Salita solo a condizione che nell'anno precedente non vi siano stati problemi di iscrizioni in soprannumero.

N.B: Ai soli fini della loro classificazione le vetture turbo diesel di cilindrata geometrica fino a 2000 cm³ saranno considerate come appartenenti alla classe corrispondente alla propria cilindrata geometrica. Per tutte le altre vetture turbo si dovrà fare riferimento al coefficiente di moltiplicazione previsto dall'Allegato J dell'anno in cui la vettura è scaduta di omologazione.

(*) A titolo orientativo si pubblicano nell'Appendice n° 6 alla presente N.S. le scadenze di omologazione dei modelli di vetture più diffuse, i diametri interni delle flange, i coefficienti di moltiplicazione della cilindrata delle vetture turbo e le tabelle dei pesi minimi in funzione della cilindrata tratte dagli Allegati J (Annuari FIA) succedutisi negli anni d'interesse.

Per alcune vetture sono state indicate sia la data di scadenza effettiva dell'omologazione FIA che quella (tra parentesi) ottenuta conteggiando i 4 anni di proroga dell'omologazione.

Ai fini della preparazione della vettura e quindi dei pesi minimi, della flangia e del coefficiente di moltiplicazione da rispettare si deve prendere in considerazione la data di scadenza effettiva dell'omologazione FIA non tenendo perciò conto della data con i 4 anni di proroga dell'omologazione.

3.12 GRUPPO E3 S (VETTURE EX GRUPPO 5)

La presenza della Categoria E3 S potrà essere richiesta (senza alcuna validità) dagli Organizzatori **esclusivamente nelle gare nazionali (non titolate) in tutte le gare.**

Sono ammesse:

- le vetture del Gruppo ex 5/1981 conformi al regolamento tecnico pubblicato in appendice 5 alla NS16 bis, elaborate oltre i limiti previsti dal regolamento autostoriche.
- le vetture conformi al regolamento tecnico Supersalita, pubblicato in Appendice 4 alla NS16 bis, omologate in Gr. A dal 1.1.1982 e con omologazione scaduta prima del 1.1.1994, in possesso di regolare passaporto tecnico Supersalita/AS rilasciato tra il 1° gennaio 2004 e l'8 giugno 2004.

3.13 GRUPPO R

Le vetture del Gruppo R parteciperanno e si classificheranno nei Gruppi N o A secondo le equivalenze riportate nella tabella seguente:

| TABELLA DI EQUIVALENZA GRUPPI N/A - GRUPPO R | |
|--|--|
| GRUPPI N/A | GRUPPO R |
| Gruppo N - Classe fino a 1150 cm ³ | R1A fino a 1150 cm ³ |
| Gruppo N - Classe da 1150 cm ³ a 1400 cm ³ | R1A da 1150 cm ³ a 1400 cm ³ |
| Gruppo N - Classe da 1400 cm ³ a 1600 cm ³ | R1B da 1400 cm ³ a 1600 cm ³ |
| Gruppo A - Classe da 1400 cm ³ a 1600 cm ³ | R2B da 1400 cm ³ a 1600 cm ³ |
| Gruppo A - Classe da 1600 cm ³ a 2000 cm ³ | R2C da 1600 cm ³ a 2000 cm ³ |
| | R3C da 1600 cm ³ a 2000 cm ³ |
| | R3T fino a 1600 cm ³ |
| | R3D fino a 2000 cm ³ (nominale) |

Art. 4 - VERIFICHE

Le verifiche ante-gara (gare CIVM/TIVM) si dovranno effettuare, di norma, il venerdì pomeriggio e, se proposto dall'Organizzatore (solo gare TIVM), il sabato mattina.

Le verifiche al sabato mattina si devono svolgere in max un'ora, specificando le modalità di accesso sul R.P.G. . Nelle gare nazionali non titolate, che si devono svolgere, ove possibile, in due giorni, le verifiche ante-gara si effettueranno il sabato.

Art. 4.1 Verifica tecnica unica ante gara e vidimazione passaporti tecnici nuovi

Tutti i piloti partecipanti al CIVM/TIVM potranno usufruire della Verifica Tecnica Unica ante gara. Detta verifica dovrà essere effettuata esclusivamente dai C.T. Nazionali designati, per l'anno in corso, ai due Campionati (CIVM, TIVM).

Sul Passaporto Tecnico la firma del C.T.N. attestante dovrà essere accompagnata da un timbro riportante il proprio Nome, Cognome e n° licenza.

Una volta effettuata, la Verifica Tecnica Unica sarà valida per tutte le gare di Velocità in Salita che si svolgono in Italia per tutta l'annata. I Commissari Tecnici potranno in ogni caso effettuare verifiche tecniche a campione anche su quelle vetture che hanno già effettuato la Verifica Tecnica Unica.

La verifica riguarda la vettura presentata alla prima gara utile.

Dovrà essere sottoposta a nuova verifica la vettura che avesse riportato danni a seguito d'incidente.

La verifica unica (che sarà valida per tutte le gare in salita salvo motivate esigenze di sicurezza) sarà, di norma, effettuata il venerdì.

I passaporti tecnici nuovi potranno essere vidimati solo al venerdì mattina, in una fascia oraria precisata dagli Organizzatori, di concerto con i Commissari Tecnici.

Per meglio gestire le verifiche tecniche ante gara, i concorrenti interessati dovranno precisare, sulla scheda d'iscrizione alla gara (vedi fac simile – Appendice 8), la loro necessità di ottenere la vidimazione del passaporto tecnico nuovo o di effettuare la Verifica Tecnica Unica ante gara.

Art. 5 - PROVE SU STRADA APERTA AL TRAFFICO

È vietato nella settimana nella quale si svolge la gara effettuare prove su strada aperta al traffico con vetture non conformi alle norme del Codice della Strada o disattendendo le stesse.

In seguito a segnalazione da parte dell'Autorità il Collegio dei Commissari Sportivi deciderà la sanzione da comminare ai contravventori, che potrà giungere sino alla non ammissione alla gara.

Gli Organizzatori prenderanno accordi con le Autorità locali affinché predispongano un adeguato servizio di controllo e segnalino i nominativi dei Concorrenti che incorressero in infrazioni alle norme della circolazione stradale.

Art. 6 - PROVE UFFICIALI

I conduttori dopo le verifiche potranno effettuare prove sul percorso, espressamente chiuso al traffico, nel giorno e ora indicata nel programma.

Unicamente i conduttori, titolari o di riserva, regolarmente designati da ogni concorrente potranno, singolarmente, prendere parte alle prove ufficiali.

Gli orari di prova stabiliti dal Direttore di Corsa, potranno essere modificati dai Commissari Sportivi o dal Direttore stesso con le modalità previste dall'Art. 66 e seguenti del R.N.S..

Ogni conduttore, per partecipare alla gara, dovrà aver compiuto almeno una volta l'intero percorso durante le prove ufficiali.

In difetto di tale requisito un conduttore che abbia preso la partenza nelle prove ufficiali ma che non abbia compiuto l'intero percorso, potrà ugualmente essere ammesso alla gara purché in uno dei tre anni cronologicamente precedenti, si sia classificato nella gara stessa oppure che risulti essere nella lista degli ammessi alla gara, sempre nei tre anni cronologicamente precedenti, ed il percorso non sia cambiato in misura superiore al 10%.

In tal senso in sede di verifiche sportive ante-gara il conduttore dovrà sottoscrivere la seguente apposita dichiarazione (autocertificazione) dalla quale risulti essere in possesso dei requisiti stabiliti dal capoverso precedente.

Il modello della dichiarazione è il seguente:

Il sottoscritto conduttore licenza n° dichiara di essersi classificato nella presente gara come segue:

| anno | gruppo | classe | posizione in classifica |
|-------|--------|--------|-------------------------|
| | | | |
| | | | ecc. |

In fede - firma

N.B. = Tutto quanto sopra, in osservanza della Legge sull'Autocertificazione.

Il conduttore può inoltre essere ammesso alla gara con decisione motivata dei Commissari Sportivi anche su proposta del Direttore di Gara.

Durante le prove ufficiali funzionerà il servizio di cronometraggio. I tempi che venissero comunicati avranno solo valore informativo, a meno che non si tratti di prove di qualificazione.

Superato il traguardo d'arrivo i conduttori debbono obbligatoriamente seguire le disposizioni degli Ufficiali di Gara e posteggiare la vettura negli spazi all'uopo predisposti.

Gli Organizzatori, ove lo ritengano possibile, potranno prevedere due turni di prove ufficiali per tutte le vetture. (Per tutte le vetture s'intendono tutte le classi di ciascun gruppo ammesso; pertanto il doppio turno deve interessare uno o più gruppi interi).

Per le gare valide per il Campionato Europeo della Montagna e il Challenge FIA dovranno obbligatoriamente essere previsti due turni di prove ufficiali per tutte le vetture previste dal regolamento FIA.

Le prove ufficiali si svolgeranno col seguente ordine:

- vetture storiche

- b) vetture E3 (N-VSO, A-VSO, B-VSO, GT-VSO)
- c) vetture E3 S (ove autorizzate)
- d) vetture Racing Start
- e) vetture Gruppo N
- f) vetture Gruppo A
- g) vetture SP
- h) vetture E1 Italia/E1 Internazionale
- i) vetture GT (classi GT4, GT3, GT2, GT1)
- j) **vetture E2S (ove autorizzate)**
- k) vetture CN
- l) vetture E2B
- m) vetture E2M (ove autorizzate)

NB: la posizione di partenza delle vetture appartenenti ad eventuali Trofei monomarca approvati dalla CSAI sarà specificata nel RPG.

Nelle prove in una sola sessione le vetture E1 Italia/E1 Internazionale, GT, **E2S**, CN, E2B ed E2M potranno effettuare due turni di prove: uno all'inizio e uno alla fine.

Nel caso dei due turni di prove ufficiali i conduttori hanno la facoltà di effettuare entrambi od un solo turno.

Al termine delle prove ufficiali il Direttore di Gara provvederà a stilare l'elenco dei partenti da esporre all'Albo Ufficiale.

Art. 7 - PARTENZA

Gli Organizzatori delle gare di Campionato Italiano Velocità della Montagna dovranno acquisire i risultati della gara di Campionato precedente e predisporre l'elenco degli iscritti con relativi numeri di gara in questo modo:

per ciascuna classe gli ultimi tre partenti rispetteranno in senso inverso i primi tre classificati nella stessa classe della gara precedente (es. il 3 classificato partirà per terz'ultimo - il 2 come penultimo e il 1 per ultimo), sempre che gli stessi siano presenti.

Gli organizzatori dovranno provvedere all'allestimento del "parco (parchi) partenze" che dovrà (dovranno) trovarsi per quanto possibile nelle immediate vicinanze del traguardo di partenza.

Le vetture devono esservi radunate con notevole anticipo sull'ora di partenza e disposte in ordine **cresecente decrescente** di numero. (~~o decrescente~~):

I numeri di gara dovranno essere assegnati attribuendoli in modo tale da riservare quelli bassi (una o due cifre) alle vetture sport e monoposto, che hanno una superficie disponibile inferiore rispetto a quella di altre vetture.

Ciascun partecipante riceverà dagli organizzatori 2/3 numeri di gara che dovranno essere applicati chiaramente (non ritagliati e con tutte le pubblicità visibili), prima delle verifiche tecniche, su entrambi i lati (verticalmente) delle vetture e, su indicazioni dell'organizzatore, sul cofano o sul tetto della vettura (in posizione centrale).

Il numero deve essere orientato verso il lato indicato sul RPG. Le vetture senza numeri di gara conformi non saranno ammesse alla partenza.

Ogni cifra componente il numero di gara dovrà essere di colore nero (rosso per i conduttori disabili) su fondo bianco ed avere una larghezza d'asta di cm.5 per un'altezza di cm. 30.

Per quanto qui non specificato valgono le disposizioni della NS25 art. 1 C.

Almeno due ore prima della partenza nelle gare internazionali e un'ora prima nelle gare nazionali, dovrà essere esposto all'albo Ufficiale di gara l'elenco delle vetture verificate ed ammesse alla gara, con il relativo Ordine di Partenza.

Per stabilire l'attribuzione dei numeri di partenza nell'elenco degli iscritti (dopo la chiusura delle iscrizioni) gli organizzatori dovranno attenersi alle disposizioni del presente articolo.

Per tutte le gare, gli Organizzatori dovranno inviare entro e non oltre **il giorno successivo alla 12 ore dall'orario** di chiusura delle iscrizioni alla S/Commissione Velocità in Salita la bozza dell'elenco iscritti, con i relativi numeri di gara attribuiti, per l'approvazione.

L'elenco iscritti non potrà essere pubblicato senza la preventiva approvazione della CSAI.

Il parco (i parchi) deve (devono) essere organizzato (organizzati) in modo tale che sia individuato un responsabile munito di radio con a disposizione un gruppo di Commissari di Percorso, che il parco stesso sia suddiviso (i parchi stessi siano suddivisi) per gruppi e che i concorrenti e relative vetture vengano accompagnati da staffette - a gruppi - alla partenza, agli ordini del responsabile dell'allineamento.

Si raccomanda che nel parco (nei parchi) partenze siano previsti: 1 ambulanza, estintori e servizi igienici mobili.

La Velocità massima consentita nel parco (nei parchi) partenze è di 30 Km./h.

Per le gare che si disputano su due manches gli organizzatori dovranno indicare sul regolamento particolare le modalità per raggiungere la località di partenza per l'allineamento e l'effettuazione della seconda manche.

Potranno prendere la partenza della seconda manche i concorrenti che abbiano concluso la prima manche. Tra le manches non vige regime di "parco chiuso", purché le stesse siano svolte consecutivamente. Le partenze verranno date solamente con vettura ferma e motore in moto.

Obbligo del semaforo alla partenza.

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.

In considerazione della specifica tipologia di partenza, la penalità di un minuto secondo prevista dall'art. 94 del R.N.S. non si applica nelle gare in salita.

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.

Solo per le vetture E2M è ammessa la presenza di max due meccanici (muniti di pass fornito dall'Organizzatore) preposti all'avviamento della vettura con fonte di energia esterna in prossimità della propria vettura, sulla linea di partenza. I meccanici sono tenuti a rispettare scrupolosamente le eventuali disposizioni del Direttore di Gara.

Il Direttore di Gara può autorizzare i conducenti fermati lungo il percorso, a seguito di interruzioni a loro non imputabili, a riprendere la partenza della gara.

N.B. - L'ordine di partenza delle vetture per la gara è il seguente:

Vetture storiche; vetture E3 (N-VSO, A-VSO, B-VSO, GT-VSO); E3 S (ove autorizzate); Racing Start; Gruppo N; Gruppo A; Superproduzione (SP); E1 Italia/E1 Internazionale; GT (Classi GT4, GT3, GT2, GT1); **E2S (ove autorizzate);** CN; E2B; E2M (ove autorizzate).

Premesso che l'ordine di partenza deve essere per quanto possibile tale da evitare i sorpassi, l'intervallo minimo tra due vetture del medesimo raggruppamento (classe od altro gruppo di vetture con prestazioni uniformi) e tra due gruppi deve essere il seguente:

- 30" fra ogni vettura dei Gruppi N-A- E3 (N-VSO, A-VSO, B-VSO)- Racing Start-Superproduzione (SP);
- 1' fra ogni vettura dei Gruppi CN, E1 Italia/E1 Internazionale, E2B, GT, GT-E2S-VSO, E3 S; E2M.

I suddetti intervalli potranno essere modificati dal Direttore di Gara in presenza di particolari situazioni ambientali e/o tecniche.

Numero massimo di iscrizioni (tutte le vetture previste dal RPG approvato, comprese le eventuali vetture E3 e le vetture storiche):

- Gare in una manche = 280
- Gare in due manches = 230

Il numero massimo degli iscritti ammessi nelle gare di 2 manches potrà essere aumentato fino a 280 solamente previa autorizzazione della Segreteria CSAI, sentito il parere favorevole della S/Commissione Velocità in Salita che valuterà la lunghezza del percorso, le strade di arroccamento, i piazzali partenza, la perizia dell'organizzatore ed il parere del Direttore di Gara, che se ne assume la responsabilità.

Le domande di iscrizione devono essere accettate seguendo l'ordine cronologico del loro arrivo, così come risulta nel protocollo.

L'organizzatore è obbligato ad accettare soltanto iscrizioni complete di tutte le documentazioni richieste (comprese le tasse di iscrizione) e a tenere un protocollo progressivo dove registrerà le domande di iscrizione che man mano gli perverranno, indicando anche la data del pagamento della tassa di iscrizione.

Dovranno essere rispettate, in quanto applicabili, le analoghe disposizioni previste per i Rallies (ved. NS 11, art. 5.11). A carico degli organizzatori inadempienti saranno adottati provvedimenti disciplinari.

In caso di domande di iscrizione (regolari) in eccesso:

- le iscrizioni delle vetture E3 e/o storiche in gare a loro non titolate (vedi CIVM) potranno essere accettate fino al raggiungimento del numero massimo ammesso;
- potrà essere istituita una lista d'attesa (ai sensi dell'art. 75 RNS), che entrerà in funzione in caso di rinunce e comunque sempre fino alla concorrenza del numero massimo di iscrizioni che possono essere accettate.

Qualora l'organizzatore intenda accettare un numero di iscrizioni inferiore ai suddetti massimi dovrà prevedere l'ammissione di tutti i gruppi, curando che tutte le classi possano essere costituite in maniera equilibrata.

Non sarà accettata l'effettuazione di due gare (divisione tra gare auto moderne e autostoriche) nella stessa manifestazione.

Le vetture dovranno essere allineate, secondo l'ordine di partenza, determinato dal R.P.G.

I conducenti dovranno, peraltro, trovarsi sul luogo di partenza, a disposizione del Direttore di Gara, all'ora

indicata sul regolamento particolare, restando a loro totale carico le conseguenze della mancata conoscenza di disposizioni o di variazioni di orario o di ordini di partenza che venissero resi noti dopo tale ora.

Non sono ammesse variazioni dell'ordine di partenza determinato per la gara, anche per motivi non direttamente imputabili al concorrente (ritardi, traffico, problemi meccanici ecc.)

I motori dovranno essere messi in moto, prima della partenza, mediante il dispositivo di avviamento elettrico, azionato dal pilota a bordo della vettura.

Per completezza, ed assimilazione a quanto già previsto nelle gare di velocità in circuito, si definiscono:

- Partenti:** Conduuttori ammessi alla partenza della gara.
Partiti: Conduuttori che con la propria vettura hanno attraversato la linea di partenza dopo aver ricevuto l'apposito segnale.
Non partiti: Conduuttori che non si presentano sulla linea di partenza o che con la propria vettura non hanno attraversato la linea di partenza dopo aver ricevuto l'apposito segnale.
Ritirati: Conduuttori partiti che non hanno completato il percorso di gara.
Non classificati: Conduuttori partiti che non hanno terminato la gara nel tempo massimo previsto.
Classificati: Conduuttori partiti che hanno completato il percorso entro il tempo massimo previsto.

Art. 8 - ARRIVO

L'ubicazione del controllo di arrivo, riportato nel regolamento particolare, sarà indicato da apposito striscione e da una striscia bianca a terra attraverso la strada.

I tempi verranno rilevati dai cronometristi ufficiali indicati nel RPG con approssimazione al millesimo di secondo. Il cronometraggio potrà essere effettuato a mezzo cellula fotoelettrica, "time recorder", "cronometraggio a mano".

Gli orari effettivi di transito, quali sono stati rilevati dai cronometristi, verranno esposti, a mano a mano che perverranno presso la Direzione di Gara.

Art. 9 - CLASSIFICHE

In ognuna delle classi la graduatoria seguirà l'ordine crescente dei tempi impiegati, a partire dal minore.

Nelle gare in due manches la classifica finale sarà compilata sommando i tempi ottenuti e risultanti nelle classifiche di ciascuna delle due manches.

È fatto obbligo ai concorrenti, per essere classificati, di aver assoggettato la propria vettura al regime di parco chiuso.

L'ingresso in Parco Chiuso sarà rilevato da un Ufficiale di Gara.

Le prestazioni minime di cui alla NS1 Cap. I art. 6 non si applicano alle gare di velocità in salita.

Art. 10 - PREMIAZIONI

Le premiazioni dovranno essere effettuate nei pressi dell'arrivo, immediatamente prima dell'apertura del parco chiuso, ed in prossimità dello stesso per favorire la partecipazione dei piloti e del pubblico e consentire il rapido rientro dei Conduuttori nei luoghi di residenza.

Sono consentite le premiazioni in località diversa dall'arrivo a condizione che l'orario di partenza della gara sia non oltre le ore 10,30.

I primi tre della classifica assoluta dovranno obbligatoriamente essere presenti alla premiazione.

Si suggerisce di adottare il seguente criterio per le premiazioni:

non appena si completa l'arrivo di un Gruppo e sono disponibili le relative classifiche si effettua la premiazione di quel Gruppo e relative Classi (senza aspettare che arrivino tutti i Gruppi al traguardo).

In questo modo, arrivato l'ultimo conduuttore, rimane da effettuare la sola premiazione "assoluta".

Art. 11 - RECLAMI

I reclami sono disciplinati dal Cap. XII del R.N.S..

A parziale integrazione dell'art. 174 RNS, i reclami contro la non conformità delle vetture e/o contro la classifica devono essere presentati entro mezz'ora dall'esposizione della classifica assoluta di Gruppo sottoscritta dal Direttore di Gara, salvo diversi eventuali termini stabiliti dai regolamenti dei Campionati FIA.

Art. 12 - INTERRUZIONE DELLA GARA

In caso di condizioni atmosferiche molto sfavorevoli o in altri casi di forza maggiore, la gara potrà essere interrotta definitivamente con decisione del Collegio dei Commissari Sportivi e/o su richiesta del Direttore di Gara.

Se durante la gara le condizioni atmosferiche (ad esempio, pioggia) dovessero mutare, il Direttore di gara ove lo ritenga opportuno, potrà sospendere temporaneamente la gara per favorire il cambio dei pneumatici, informandone il Collegio dei Commissari Sportivi.

Se invece le condizioni cambiassero poco prima dell'inizio della gara, la stessa potrà essere ritardata del tempo necessario all'eventuale cambio dei pneumatici.

Nel caso in cui non fosse possibile portare a termine la gara nella stessa giornata l'organizzatore potrà richiedere una data successiva purché compatibile con le esigenze di calendario.

Le classifiche e la relativa attribuzione dei punteggi e dei premi, saranno limitate a divisioni, gruppi e classi che hanno compiuto la gara.

Nessuna classifica ufficiale assoluta potrà essere redatta, ma l'organizzatore potrà tuttavia, ove lo desideri, attribuire i soli premi d'onore, o parte di essi, secondo un criterio a sua discrezione che prescindano però sempre da quello di una classifica ufficiale assoluta, agli altri concorrenti.

Nelle gare in due manches, nel caso che l'interruzione avvenga dopo l'effettuazione integrale della prima manche, si riterrà valida la classifica della prima manche e l'attribuzione dei punti e dei premi avverrà:

- integralmente per le gare nazionali.
- 50% del punteggio per il Campionato Italiano Velocità della Montagna e/o i Trofei Italiani Velocità della Montagna.

L'interruzione della gara verrà segnalata ai concorrenti mediante un segnale luminoso giallo intermittente, indipendente dal semaforo, azionato dal Direttore di gara e ripresa non prima che siano trascorsi i 5', per dar modo ai piloti di prepararsi alla partenza.

Art. 13 - PIANO DI SICUREZZA

Dovrà essere predisposto un piano di sicurezza da inviare alla CSAI insieme al Regolamento Particolare di Gara (RPG) riportante:

- il verbale di approvazione del percorso con tutte le prescrizioni impartite dagli incaricati della S/C Sicurezza;
- il profilo altimetrico del percorso con l'indicazione di eventuali chicanes, con esatta ubicazione (distanza dalla linea di partenza) e, possibilmente, un disegno con tutte le misure e le caratteristiche delle stesse.

L'Ispettore per la Sicurezza, nella prima riunione del Collegio, illustrerà il piano unitamente al Direttore di Gara e ne preciserà le modalità di attuazione e gli apprestamenti.

Le protezioni, le barre antintrusione e le pile di pneumatici devono essere fissate e montate come da normativa.

Il Collegio dei Commissari Sportivi, nel corso della prima riunione, prenderà atto delle dichiarazioni del Direttore di Gara e dell'Ispettore per la Sicurezza nella loro relazione illustrativa circa la perfetta osservanza ed attuazione di tutte le prescrizioni impartite dalle Autorità Amministrative e dagli Ispettori della S/C Sicurezza CSAI mediante il loro rapporto d'ispezione.

NB: al RPG sarà allegato, se possibile, il Piano Sanitario conforme alla NS6 Cap. IV che, comunque, dovrà essere consegnato al Commissario Sportivo Delegato CSAI ed all'Osservatore.

Art. 14 - ADDETTO ALLE RELAZIONI CON I CONCORRENTI

Compiti principali

Fornire informazioni ai concorrenti e svolgere un ruolo di mediazione in ogni momento.

In tutte le gare valevoli per un titolo nazionale gli organizzatori hanno l'obbligo di prevedere almeno un addetto alle relazioni con i concorrenti (se ne consigliano due).

Questo ruolo deve essere ricoperto da un titolare di licenza di Commissario Sportivo o da un titolare di altre licenze sportive di comprovata esperienza sportiva e tecnica implicando una buona conoscenza dei regolamenti. L'addetto alle relazioni con i concorrenti può assistere alle riunioni dei Commissari Sportivi, al fine di tenersi informato sulle eventuali decisioni prese.

L'addetto alle relazioni con i concorrenti deve essere facilmente identificabile dai concorrenti. A tale fine è consigliabile che:

- 1) Egli indossi un contrassegno od una pettorina entrambi molto visibili
- 2) Egli sia presentato ai concorrenti nel corso della riunione ante gara (se effettuata)
- 3) La foto sia pubblicata nel regolamento particolare di gara o in una circolare informativa e all'Albo di Gara.

Presenza durante la gara

Sull'albo Ufficiale di Gara dovrà essere esposto un tabulato con l'indicazione dei luoghi ed orari di presenza dell'addetto alle relazioni con i concorrenti. In particolare sarà presente: alle verifiche sportive e tecniche; presso la segreteria della manifestazione; alla partenza della gara; in prossimità del parco chiuso all'arrivo.

Funzioni

- Rispondere a tutte le domande o questioni poste dai concorrenti il più dettagliatamente possibile;
- Dare tutte le informazioni possibili in relazione al regolamento particolare di gara ed allo svolgimento della gara, fornire classifiche.

- Evitare di trasmettere ai Commissari Sportivi tutte le richieste che possano trovare una soluzione soddisfacente (nell'ambito dei regolamenti) attraverso una semplice spiegazione, per esempio chiarimenti su contestazioni sui tempi con l'assistenza dei cronometristi.

L'addetto alle relazioni con i concorrenti dovrà evitare di riferire qualsiasi notizia o prendere qualsiasi iniziativa che possa portare all'insorgere di reclami.

Art. 15 - DISPOSIZIONI GENERALI

15.1 Designazione multipla

Non è ammessa.

15.2 Vettura Apripista

Max 3 vetture apripista.

Se le vetture utilizzate, con l'accordo del Direttore di gara, sono vetture da competizione, queste devono essere guidate da persone di provata esperienza, titolari di licenza di conduttore.

Non sono ammesse le vetture di Formula.

Le vetture dovranno essere dotate di girofari, sirene e altoparlante per eventuali avvisi al pubblico.

Le vetture apripista devono essere coperte dalle medesime assicurazioni delle vetture in gara.

La vettura adibita alla chiusura del percorso di gara dovrà essere munita di bandiera rossa.

Si raccomanda di prevedere la chiusura delle strade o l'organizzazione di staffette per la riconduzione delle vetture da gara (soprattutto quelle non autorizzate alla circolazione stradale) nelle varie fasi di trasferimento della manifestazione.

Eventuali parate o dimostrazioni (da effettuarsi con le modalità previste dal Regolamento Nazionale Sportivo) devono partire al massimo 45 minuti prima della vettura apripista.

15.3 Pubblicità

15.3.1 La pubblicità potrà essere eventualmente specificata con Circolare Informativa tassativamente emanata approvata entro la data di apertura delle iscrizioni.

Gli Organizzatori sono obbligati a riportare nel Regolamento Particolare di Gara l'elenco delle pubblicità obbligatorie e facoltative riferite alla manifestazione e le relative normative.

15.3.2 Tutti i Concorrenti partecipanti alle gare del Campionato Italiano Velocità Montagna dovranno obbligatoriamente applicare sulle loro vetture tre adesivi pubblicitari della misura di cm. 30x15 ognuno che verranno forniti da ACI Sport.

15.4 Pubblicità, decorazioni e scritte sul percorso

Sul percorso di gara (sede stradale) sono assolutamente vietate le pubblicità, le decorazioni e le scritte.

I Concorrenti che dovessero incorrere in infrazione saranno passibili di provvedimenti disciplinari da parte del Collegio dei Commissari Sportivi che potranno arrivare fino all'esclusione dalla gara.

15.5 Inchiesta sugli incidenti

Ogni incidente che comporti lesioni mortali o gravi dovrà essere oggetto di un rapporto alla CSAI.

Questo rapporto sarà redatto da un Comitato composto dal Commissario Sportivo Delegato, dal Commissario Tecnico Delegato, dall'Ispezore della Sicurezza, dal Medico di Gara, dal Direttore di Gara.

Questo rapporto deve pervenire alla CSAI nei cinque giorni che seguono la conclusione della gara.

15.6 Rimborso della tassa di iscrizione

15.6.1 La tassa di iscrizione sarà interamente rimborsata:

- ai concorrenti la cui iscrizione non sia stata accettata;
- nel caso in cui la gara non abbia luogo.

15.6.2 La tassa d'iscrizione può essere parzialmente rimborsata nelle particolari condizioni eventualmente previste dal regolamento particolare.

15.6.3 In caso di ritiro d'iscrizione da parte del concorrente la tassa:

- deve essere restituita nella misura del 50%, se la rinuncia perviene prima della chiusura delle iscrizioni;
- non deve essere restituita se invece perviene dopo il termine di chiusura delle iscrizioni;
- la restituzione delle tasse di iscrizione deve avvenire entro i 15 giorni successivi alla gara.

15.7 Fac simile scheda d'iscrizione

Vedere l'Appendice n° 8 alla presente N.S.

APPENDICE N. 1 ALLA N.S. 16 BIS
POSTI DI PERCORSO E SERVIZI DI SOCCORSO
(dal Cap. II Art. 3 e Cap. III Art. 6 e 8.4 dell'Allegato H al COD Ed. 2008)

NB: il testo completo dell'All. H è reperibile nel sito www.fia.com

3 - POSTI DI PERCORSO (dal Cap. II dell'Allegato H)

Il loro personale assicura la sorveglianza della pista e delle sue immediate vicinanze.

Questi posti, adiacenti alla pista, nella loro più semplice concezione dovranno disporre di un'area stabilizzata adeguata, posta al riparo dalle vetture che corrono sulla pista e proteggere gli addetti e l'equipaggiamento dalle intemperie.

3.1 Numero e dislocazione

Il numero e l'ubicazione dei posti saranno determinati in funzione delle caratteristiche del percorso tenendo conto che:

- nessun settore della strada deve sfuggire all'osservazione,
- ogni posto deve poter comunicare visivamente con il precedente e con il successivo; se questo non è il caso, dovrà essere previsto un posto supplementare o di collegamento utilizzando personale aggiunto per rispondere a questa esigenza;
- la distanza tra i posti consecutivi non dovrà superare i 500 metri (non tenendo conto dei posti supplementari);
- ogni posto occupato da più di due persone dovrà poter comunicare verbalmente con la Direzione di Gara;
- ogni posto dovrà essere segnalato con un cartello, chiaramente visibile dalla pista, riportante un numero crescente progressivamente a partire dal primo posto dislocato dopo la linea di partenza. (Si suggerisce che il sistema di numerazione sia collegato alla numerazione delle curve e al decimo della distanza tra le curve, per esempio 1,5 si troverà a metà strada tra le Curve 1 e 2);
- tutte le modifiche nel numero ed ubicazione dei posti devono essere notificate alla (CSAI) FIA.

3.2 Protezione

I posti dovranno essere ubicati in maniera tale che il personale non si trovi costretto ad operare senza protezione che in caso d'incidente.

Di norma, il posto avrà un tipo di protezione equivalente a quella prevista per il pubblico (ved. Art. 7.8 dell'Appendice "O").

3.3 Equipaggiamento

Ogni posto deve essere equipaggiato con:

- a) Un telefono (del tipo da campagna se si prevede di usarlo all'aperto). Questo telefono sarà collegato alla Direzione di gara mediante un collegamento in circuito chiuso permanente. Una radio ricetrasmittente potrà essere utilizzata, o prevista in caso di emergenze ma è raccomandato di non usarla come solo mezzo di comunicazione.
- b) Un insieme di bandiere di segnalazione comprendente :
 - 2 gialle;
 - 1 gialla con righe rosse;
 - 1 blu;
 - 1 bianca;
 - 1 verde;
 - 1 rossa.Tutti i posti supplementari o di collegamento devono pure essere provvisti di un insieme similare di bandiere.

Alcuni posti, a richiesta del Direttore di Gara, possono anche essere provvisti di una bandiera nera e di una bandiera nera/arancione.
- c) Un recipiente di 15 litri e due recipienti di 4 litri contenenti carbonato di calcio o altro prodotto equivalente destinato ad assorbire l'olio.
- d) Due scope molto dure e delle pale.
- e) 3 estintori portatili dotati ciascuno di un potenziale di estinzione almeno uguale a quello di un estintore portatile a BCF di 10 kg e l'equipaggiamento complementare come specificato al punto 8.3.1.

3.4 Personale

Ogni posto principale sarà sotto la responsabilità di un Capo-posto e del suo aggiunto, entrambi qualificati per questi ruoli dopo il superamento di un esame speciale sotto il controllo dell'ASN. Essi avranno a loro disposizione persone che abbiano ricevuto una formazione di base sui compiti operativi di un posto di percorso. Il Capoposto o il suo aggiunto deve mantenere i contatti telefonici con la Direzione di Gara.

È raccomandato che almeno uno dei membri del personale sia qualificato per gli interventi di pronto soccorso di base.

Alla fine di una gara, il personale non deve lasciare il posto prima del passaggio della vettura apripista.

3.5 Compiti operativi

Ogni posto dovrà:

- avvertire i conduttori, mediante segnalazioni, di qualsiasi pericolo o di qualsiasi difficoltà che essi non possono prevedere (ved. art. 4).
- informare la Direzione di Gara di ogni incidente che si verifichi nei limiti d'intervento del posto, e suggerire l'impiego dei servizi di emergenza se ciò appare necessario.
- accertarsi che la corsa si svolge in maniera regolare dal punto di vista sportivo e riferire alla Direzione di Gara tutti i comportamenti pericolosi o antisportivi, soprattutto per ciò che concerne l'Allegato L Cap. IV (reperibile nel sito www.fia.com) "Codice di Condotta su Circuito".
- mantenere il suo settore di pista pulito e libero da ostacoli, provvedendo ad eliminare l'olio eventualmente sparso, salvo che ciò sia formalmente non richiesto (ad esempio in occasione dei Gran Premi di F1), con l'aiuto di un prodotto assorbente, di scope e di pale.
- al termine di ogni attività sul percorso, continuare a sorvegliare il suo settore di pista fino a che sia informato dalla Direzione di Gara che tutte le vetture concorrenti hanno lasciato la pista.

3.6 Indumenti

I Commissari di Percorso non dovrebbero portare indumenti di un colore simile a quello delle bandiere di segnalazione, in particolare giallo e rosso.

6 - INTERVENTI SULLA PISTA (dal Cap. III dell'Allegato H)

Spetta ai Commissari di Percorso effettuare il primo intervento in caso d'incidente, sempre sotto il controllo del Capo-posto o del suo aggiunto, che dovrebbe adottare tutte le misure necessarie a garantire la sicurezza fisica dei suoi uomini, mediante segnali preventivamente concordati per far sgombrare la pista ogni qualvolta sopraggiunge una vettura, e mediante la bandiera gialla.

6.1 Se una vettura si ferma

Se una vettura si ferma sulla pista o ne esce, la prima preoccupazione dei Commissari di percorso del settore deve essere quella di spingerla verso un luogo sicuro.

Nessun conduttore può opporsi a che la sua vettura sia spinta fuori dalla pista; egli deve, invece, fare del suo meglio per facilitare la manovra ed obbedire alle istruzioni dei Commissari di percorso.

Quando la vettura si trova in luogo sicuro, il conduttore ha il diritto di lavorarvi (se il Regolamento Particolare di Gara lo permette) per farla ripartire.

In questo tipo di casi, altri mezzi quali carri-attrezzi, gru, ecc., non potranno intervenire se non dopo che il conduttore ha fatto chiaramente capire la sua decisione di ritirarsi. È opportuno che il conduttore resti vicino alla sua vettura fino al termine della corsa o, in caso contrario, egli deve indicare al Capoposto in quale maniera la vettura può essere sollevata o rimorchiata fino al box (o altro luogo a ciò designato).

6.2 In caso d'incidente

6.2.1 Primo intervento

Ogni qualvolta si verifichi un incidente, il posto di percorso dovrebbe immediatamente informare la Direzione di Gara allo scopo di attivare le procedure specificate nel piano dei servizi medici e di lotta antincendio. Immediatamente, almeno due Commissari di percorso, entrambi muniti di un estintore dovrebbero arrivare sul luogo per:

- aiutare a spegnere il fuoco (ved. art. 8 dell'All. "H" - Lotta antincendio);
- assistere - per quanto possibile - il conduttore, ricordiamo sempre che il primo intervento medico deve essere prestato dal servizio medico e che il conduttore non deve essere spostato se è ferito;

- sgombrare la pista dai rottami, dall'olio, ecc.;
- informare il Capo-posto della necessità di servizi d'intervento supplementari (ved. par. 8.2 lotta antincendio; 9.4, medico; 10, soccorso; dell'All. H);
- nel caso in cui il conduttore appare essere indenne o soltanto leggermente ferito, e se non è stato fatto venire un medico, il Capo-posto dovrà informarne il servizio medico affinché gli possano essere fornite le istruzioni del caso.

6.2.2 Secondo intervento

Se necessario, un dispositivo mobile di lotta antincendio dovrebbe essere inviato rapidamente sul posto dalla Direzione di Gara.

In caso di lesioni corporali accertate sul luogo dell'incidente, i veicoli di soccorso medico e/o di liberazione richiesti dovrebbero essere attivati immediatamente.

6.3 Abbigliamento

Tutto il personale d'intervento dovrebbe portare indumenti che proteggono dal fuoco tutte le parti del corpo, gli occhi. po, ivi compresa la testa, il viso e gli occhi.

./..

8.4 Servizio di lotta contro gli incendi nelle gare in salita (tratto dal Cap. III dell'Allegato H)

Tutti i posti di percorso devono essere equipaggiati di 3 estintori portatili di 10 litri e di una coperta per soffocare il fuoco.

Se i posti sono separati da una distanza di 400 metri o più, un estintore deve trovarsi ogni 200 metri.

L'organizzazione deve avere a disposizione un veicolo d'intervento rapido dotato degli equipaggiamenti complementari seguenti:

- abbigliamento resistente al fuoco;
- una coperta resistente al fuoco;
- ramponi;
- cesoie;
- cannello ossiacetilenico da taglio;
- due estintori portatili;
- ogni altro materiale necessario per un rapido ed efficace intervento di soccorso;
- a bordo vi sarà un medico esperto nella rianimazione.

Analogamente, altri equipaggiamenti di salvataggio dovrebbero essere posizionati nei posti di percorso scelti secondo la lunghezza del percorso, almeno 1 ogni 3 km con 5 persone.

APPENDICE N. 2 ALLA N.S. 16 BIS
CAHIER DES CHARGES
SICUREZZA PERCORSI GARE IN SALITA

Premessa

Una gara in salita deve essere concepita in conformità alle vigenti disposizioni del Regolamento Nazionale Sportivo e delle sue Norme Supplementari (in particolare: N.S. 1, Cap. IV - N.S. 6- N.S. 7- N.S. 8 - N.S. 16 Bis, Cap I e II) e alle normative e prescrizioni internazionali emanate dalla FIA, ove richiamate (in particolare l'Allegato H, reperibile nel suo testo integrale nel sito www.fia.com e, in alcune sue parti tradotte, nel Capitolo I e II della presente N.S.). In aggiunta a ciò sono state emanate le presenti direttive che si applicano alle gare nazionali in salita organizzate in Italia (comprese quelle valide per il CEM o il Challenge FIA), anche per sole autostoriche, e che forniscono alcune indicazioni e richiami di normative utili sia agli Ispettori incaricati dalla CSAI, per l'espletamento del loro incarico, che agli organizzatori, per l'allestimento del percorso e dei suoi apprestamenti di sicurezza.

Resta inteso che per le gare internazionali FIA si applica integralmente la regolamentazione internazionale dalla stessa emanata.

1 - CONSIDERAZIONI GENERALI**1.1 Rivestimento stradale**

Come principio, entrambi i lati della strada devono essere fiancheggiati da banchine di almeno 1 metro di larghezza; se la larghezza della strada è superiore a 5 metri si può utilizzare come banchina la parte eccedente i 5 metri, a condizione che questa sia segnalata da una linea bianca. Se il terreno al di là delle banchine può essere considerato pericoloso, tenuto conto della velocità raggiunta sul tratto considerato (es.: prossimità di rocce, precipizi, alberi, ecc.), le banchine devono essere fiancheggiate da guard-rail o altra protezione di resistenza equivalente (vedere precedente Cap. II, Art. 1.3 per maggiori dettagli).

1.2 Attraversamento di centri abitati

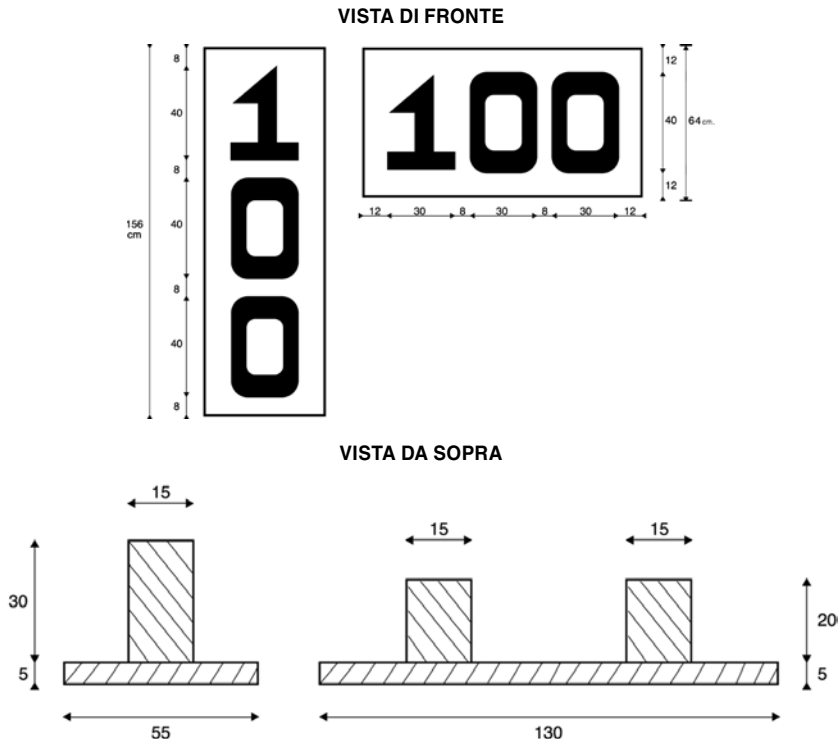
Il percorso non deve attraversare centri abitati che, a causa della loro importanza o dell'impossibilità pratica di realizzare efficaci misure di protezione possono comportare pericolo per i concorrenti o per il pubblico (abitanti e spettatori).

1.3 Pannelli segnalatori della distanza, visibilità, altre segnalazioni

Vedere la figura 1.

I pannelli indicatori della distanza prima dell'inizio geometrico di una curva su un percorso automobilistico dovrebbero essere conformi alle seguenti specifiche:

- 1) Dimensioni: le dimensioni dei pannelli date negli schemi A e B sono dei minimi; le dimensioni delle cifre sono standard. Le dimensioni dei supporti varieranno secondo la loro forma e la loro funzione.
- 2) Colori: cifre nere o blu scuro su fondo bianco.
- 3) Materiali: per le installazioni sulla banchina, il pannello e il suo supporto devono essere in polistirene ininfiammabile o di altro materiale leggero simile. Per le installazioni dietro la prima linea di protezione, il pannello deve essere in masonite, in metallo o in un altro materiale appropriato e il supporto in legno o in metallo.
- 4) Installazione:
 - Sulla banchina, (tipi A o B): supporti conficcati nel suolo per una profondità minima di 50 cm, il centro del pannello si troverà a circa 1 metro al di sopra del livello del suolo e a una distanza minima di 1 metro dal bordo della pista;
 - Dietro la prima linea di protezione (solo il tipo B): fissare i supporti nel suolo o su altre strutture, a minimo 1 metro dietro la prima linea di protezione, il centro del pannello si troverà posizionato ad un'altezza massima di 3 metri al di sopra del livello del suolo e ad una distanza di 5 metri dal bordo della pista;
 - I pannelli devono essere interamente visibili, in ogni punto della pista, ai piloti che arrivano, a 100 metri dai pannelli.

Figura 1: Pannelli indicatori di distanza - Dimensioni

La vista da sopra si riferisce a un pannello destinato ad essere installato tra la prima linea di protezione e il bordo della pista. L'altezza e la posizione del pannello possono variare secondo le differenti piste.

1.3.1 Potranno essere utilizzati dei pannelli indicanti l'andamento della curva (sinistra, destra, tornante, ecc.) che dovranno essere installati come i pannelli indicatori delle distanze e con dimensione similare anche per ciò che concerne il disegno.

La simbologia utilizzata dovrà essere quella tipo Road Book Rallyes.

I pannelli indicatori dovranno essere posizionati in prossimità della curva o del tratto interessato, preceduti dai pannelli distanziometrici.

Detti pannelli indicatori non sono obbligatori salvo se richiesti dagli Ispettori in occasione del sopralluogo del percorso.

2 - SORVEGLIANZA DEL PERCORSO

2.1 Posti di percorso (ubicazione, protezione, personale, equipaggiamento, funzioni)

Devono rispettare quanto previsto dall'Allegato H, Capitolo II, articolo 3 (riportato nella presente Norma Supplementare come Appendice n. 1), con le seguenti ulteriori prescrizioni:

- Tutti i Commissari di Percorso devono essere licenziati CSAI per l'anno in corso.
- Il collegamento radio/telefonico tra i posti e gli altri mezzi e servizi e la Direzione di gara deve essere ottimo in ogni momento della manifestazione.

Le postazioni supplementari in cui il Commissario di Percorso è anche munito di radiotelefono devono essere costituite da minimo due Commissari.

3 - SERVIZI DI SOCCORSO

3.1 Servizio antincendio

Deve conformarsi all'Allegato H, Capitolo III, articolo 8.4 (riportato, tradotto, nella presente Norma Supplementare come Appendice n. 1 (oppure reperibile nel sito www.fia.com).

Si consiglia la presenza di operatori con mezzi e strumenti idonei per il ripristino di eventuali guard rail danneggiati.

3.2 Servizio di recupero vetture

I carri attrezzi utilizzati devono essere in grado di caricare e trasportare velocemente eventuali vetture ferme, per rottura meccanica o incidente, tenendo conto del loro peso (per una vettura di gruppo A di 3000 cm³ con serbatoi pieni è ragionevole ipotizzare 1300/1400 kg).

L'organizzatore deve assicurare la disponibilità di un mezzo di recupero dotato di gru a braccio o di un carro attrezzi idoneo per il recupero di vetture Sport che hanno un'altezza da terra molto ridotta.

3.3 Servizio medico

Si vedano le prescrizioni della N.S. 6 Cap. I e IV e della presente N.S., Cap. II, art. 1.5.

4 - DISPOSIZIONI VARIE

4.1 A giudizio degli Ispettori potrà rendersi necessario un ulteriore sopralluogo per controllare l'esecuzione corretta dei lavori.

Tutte le spese saranno a carico dell'organizzatore.

4.2 Pulizia del percorso

Si raccomanda il passaggio di una spazzatrice stradale per la pulizia del percorso prima delle prove ufficiali e della gara.

4.3 Sistema di amplificazione

Dovrebbe essere previsto un adeguato sistema di amplificazione sonoro mediante altoparlanti dislocati lungo il percorso per fornire al pubblico informazioni e notizie.

4.4 Servizi igienici mobili

Devono essere dislocati servizi igienici mobili, in numero adeguato, soprattutto nelle zone del parco partenza e di arrivo, con indicazione della loro ubicazione.

4.5 Controllo della zona di decelerazione delle vetture dopo il traguardo

Dovranno essere posizionati dei Commissari di Percorso (in posizione protetta e muniti delle bandiere di segnalazione prescritte) allo scopo di sorvegliare un tratto di percorso di lunghezza minima di 300 metri dopo il traguardo di arrivo.

5 - PROTEZIONE DELLE ZONE ACCESSIBILI AL PUBBLICO (RACCOMANDAZIONI MINIME)

5.1 Generalità

Gli spettatori dovranno essere posizionati allo stesso livello o al di sopra della strada.

Tutte le zone riservate agli spettatori dovranno essere chiaramente indicate e le zone proibite al pubblico dovranno essere fisicamente chiuse.

5.2 Tutte le zone non munite di uno dei dispositivi riportati di seguito saranno proibite al pubblico.

5.2.1 Sistemi di protezione:

La protezione delle zone riservate agli spettatori sarà determinata in funzione

- della distanza in rapporto alla strada;

- dell'altezza in rapporto alla strada;

Le zone riservate al pubblico non saranno mai situate a meno di 5 metri dal bordo della strada.

5.2.2. Prima linea di protezione:

Tutte le zone riservate agli spettatori saranno equipaggiate di barriere approvate.

Le zone riservate al pubblico non saranno in nessun caso situate a meno di 2 metri dalla barriera approvata.

5.2.3 Seconda linea di protezione

Dei sistemi supplementari consigliati saranno installati in funzione della distanza in rapporto al bordo della strada.

A più di 25 metri dalla strada: un dispositivo che permetta di trattenere gli spettatori dietro questa installazione.

Fino a 25 metri in rapporto alla strada: una recinzione grigliata di 1,20 metri di altezza con corrimano

alla sua sommità e:

- se la zona spettatori è situata a meno di 2,5 metri di altezza al di sopra del livello della strada: Dovrebbe essere installata una barriera di rete rinforzata di altezza minima di 2,50 metri.
- se la zona spettatori è situata ad almeno 2,50 metri di altezza al di sopra del livello della strada e che il terrapieno abbia un angolo minimo di pendenza di 45°.

Dovrebbe essere installata una barriera di contenimento del pubblico ad un minimo di 3 metri dietro il bordo del terrapieno e a 6 metri dal bordo della strada.

Protezione dei Commissari: I posti dei Commissari dovranno essere protetti mediante un dispositivo (guard rail, muretto provvisorio) di minimo 1 metro di altezza.

APPENDICE N°3 ALLA N.S. 16 BIS REGOLAMENTO TECNICO GRUPPO E1 ITALIA

1 - MOTORE

È permesso sostituire il monoblocco con uno della stessa marca o Gruppo Costruttivo di appartenenza (es.: Fiat/Lancia/Alfa Romeo ecc. – VW/Seat/Audi/Skoda/Lamborghini ecc. – BMW/Mini/RollsRoyce ecc.) purché montato su di una vettura regolarmente commercializzata ed omologata per la normale circolazione (non sono ammessi gli esemplari unici).

L'installazione del motore ed il suo posizionamento entro il vano motore sono liberi; inoltre sono permesse tutte le modifiche necessarie a questo scopo.

La paratia originale (parete che separa il vano motore dall'abitacolo della vettura) deve restare nella sua originaria posizione e può essere modificata esclusivamente per consentire il passaggio di eventuali organi di trasmissione e/o canalizzazioni.

È permesso montare un turbo gruppo.

2 - MODIFICHE AMMESSE

È ammessa qualsiasi libertà di modifica o sostituzione dei particolari che compongono il motore ferma restando la riconducibilità dell'origine del blocco motore (carter albero motore) e della testata provenienti anche da motori diversi ma del medesimo Gruppo Costruttivo di appartenenza (al momento della fabbricazione della vettura).

Inoltre è permesso quanto segue:

- ruote: larghezza max 20" per lato
- ruote: diametro max del cerchio 19"
- cambio e differenziali: liberi.
- sistema di trazione: libero (da 4WD a 2WD e viceversa – da Anteriore a Posteriore e viceversa)
- impianto frenante: libero
- impianto elettrico: libero
- organi dello sterzo: liberi
- cilindrata: libera, nel rispetto dell'art. 7 peso minimo

3 - CARROZZERIA

È consentito utilizzare paraurti anteriori e posteriori, cofani anteriori e posteriori, portiere, parafranghi ed appendici aerodinamiche di materiale differente da quello di origine purché la forma e le dimensioni esterne siano identiche ai sopracitati particolari originali, è ammessa la raccordatura del paraurti e delle portiere con la linea del parafrangio o codolino e viceversa.

Il cofano anteriore non può essere forato né dotato di griglia.

Le vetture che monteranno le portiere in materiale differente dovranno montare obbligatoriamente le barre trasversali laterali sulla centina di sicurezza.

È ammessa la sostituzione dei finestrini laterali e del lunotto posteriore con elementi in policarbonato in lastra trasparente dello spessore minimo di 2,9 mm. (es. "Lexan" della General Electric).

Nella portiera lato pilota, se la parte sostituita il vetro non è apribile, dovrà essere prevista un'apertura minima tale da permettere il passaggio perpendicolarmente al piano di simmetria longitudinale della vettura di una sagoma rettangolare di 130x190 mm.

È ammessa, onde consentire l'alloggiamento dei pneumatici la modifica dei passaruota.

I fari esterni anteriori e posteriori possono essere soppressi e sostituiti con placche di vetroresina.

Sono ammesse tutte le modifiche, anche per eventuali culle e/o telai presenti, per consentire quanto previsto dai punti 1, 2 e 5.

È permesso l'utilizzo di eventuali codolini, anche se non previsti e/o omologati dal costruttore, in forma, dimensione e materiali liberi.

4 - SPECCHI RETROVISORI ESTERNI

Gli specchi retrovisori esterni sono liberi purché mantengano una superficie minima di 100 cm². È consentito con essi realizzare una presa d'aria supplementare con l'esclusiva funzione di convogliare l'aria all'interno dell'abitacolo.

5 - SOSPENSIONI

Le sospensioni anteriori e posteriori e i loro punti di attacco sono liberi.

6 - AERODINAMICA

Sono permesse modifiche aerodinamiche sulla parte anteriore, laterale e posteriore, sotto i centri dei mozzoli delle ruote, nel rispetto dell'altezza da terra, della lunghezza (che può eccedere la dimensione originale non oltre il 3%).

Le suddette modifiche non possono rientrare nella pavimentazione laterale del veicolo per più di 100 mm misurati dal bordo esterno della vettura.

Le vetture che hanno già omologati particolari aerodinamici (ad esempio: alettone, spoiler, ecc.) potranno scegliere tra il montaggio di quelli omologati o di quelli permessi dal presente Regolamento.

I dispositivi aerodinamici nella zona alta della parte posteriore del veicolo, che non sono omologati, sono ammessi alle seguenti condizioni:

- devono trovarsi entro la proiezione anteriore della vettura standard;
- devono trovarsi entro la lunghezza totale della vettura standard;
- la loro proiezione laterale, ivi inclusi tutti i supporti, deve cadere entro un quadrato di 30 cm di lato, visti lungo una linea parallela con l'asse trasversale del veicolo.

La larghezza delle vetture può essere aumentata del 5% rispetto alla misura originale fino ad un massimo di 1900 mm.

7 - PESO MINIMO

2000 cm³ peso minimo 850 kg

Le vetture di diversa cilindrata sono ammesse con un peso così determinato:

- 300 gr per ogni cm³ meno di 2000 cm³
- + 150 gr per ogni cm³ più di 2000 cm³

N.B.: ai fini del calcolo, la cilindrata da considerare per le vetture turbo benzina è quella ottenuta moltiplicando per il coefficiente 1,7 la cilindrata geometrica, per le turbo diesel non si applica il coefficiente moltiplicativo di 1,5 mentre per i motori rotativi coperti da brevetto NSU Wankel si dovrà moltiplicare per 1,5 il volume determinato dalla differenza tra la capacità massima e la capacità minima della camera di lavoro.

E' ammessa una tolleranza max del 5% in meno sul peso minimo calcolato come sopra indicato

8 – CRUSCOTTO E INTERNO DELL'ABITACOLO

Cruscotto libero, pannelli porte e pannelli laterali posteriori liberi nella forma e nel materiale, che deve essere rigido ed ininfiammabile.

APPENDICE N° 4 ALLA NS 16 BIS "REGOLAMENTO TECNICO SUPERTURISMO SALITA"

CATEGORIA SUPERTURISMO SALITA

1 - Vetture ammesse

La categoria Superturismo Salita è aperta a tutte le vetture (aspirate e turbo), anche scadute di omologazione dall'anno 1994 (anno in cui il Regolamento Categoria Superturismo Salita è stato emanato) in poi, derivate dai Gruppo A, comprese le evoluzioni sportive (es. varianti Kit) in possesso di un Passaporto Tecnico di Gruppo A Supersalita (AS).

Sono inoltre ammesse le vetture:

- Classe 2 F.I.A. rispondenti all'art. 262 Allegato J 1998 e 1999 con Passaporto Tecnico Superturismo.

Le vetture con omologazione nazionale anticipata a seguito di impegno scritto da parte del

Costruttore di produrre 2500 esemplari in 12 mesi, anche se successivi.

Vale, in tutti i casi, la seguente limitazione:

Vetture Turbo 2000 cc. max. (cil. nom.)

Vetture Aspirate 3000 cc. max.

2 - Motore

È permesso sostituire il monoblocco o il motore con uno della stessa marca purché montato su di una vettura regolarmente commercializzata ed omologata per la normale circolazione (non sono ammessi gli esemplari unici) fabbricata in almeno 2500 esemplari identici.

L'installazione del motore ed il suo posizionamento entro il vano motore sono liberi; inoltre sono permesse tutte le modifiche necessarie a questo scopo (ivi inclusi tutti i piccoli pezzi e l'equipaggiamento accessorio, i sistemi di ammissione carburante e scarico).

La paratia (parete che separa il vano motore dall'abitacolo della vettura) deve restare nella sua posizione originale.

È permesso montare un turbo gruppo, anche se non previsto sulle fiches di omologazione.

3 - Modifiche ammesse

- collettori di aspirazione e scarico: liberi
- apparati di iniezione: liberi
- diametro delle valvole: libero
- diametro dei condotti della testata: libero
- turbogruppo: libero il tipo ma non il numero
- intercooler/scambiatori di calore: liberi
- wastegate: libera compreso il comando
- tubazioni tra il turbo e l'intercooler e tra l'intercooler ed il cassoncino d'aspirazione: libere
- volano motore: libero
- albero motore: libero (ma non il materiale che deve restare quello di primo equipaggiamento)
- ruote: larghezza max 20' per lato o 4 ruote da 11'
- ruote: diametro max del cerchio 19'
- ruote: diametro max ruota completa 650 mm
- rapporti al differenziale di tutte le vetture: liberi
- rapporto transfer trasmissione delle vetture 4 ruote motrici: libero
- cambio: libero in tutti i suoi particolari
- freni: liberi ma non il numero
- tipo di lubrificazione motore: libera

4 - Paraurti, cofani, appendici aerodinamiche

È consentito utilizzare paraurti anteriori e posteriori, cofani anteriori e posteriori ed appendici aerodinamiche di materiale differente da quello di origine purché la forma e le dimensioni esterne siano identiche ai sopracitati particolari omologati in fiche, è ammessa la raccordatura del paraurti con la linea del parafrangente o codolino eventualmente omologato ai sensi dell'articolo 11 del presente Regolamento.

Le vetture che monteranno le portiere in materiale differente dovranno montare obbligatoriamente le barre trasversali laterali sulla centina di sicurezza.

È ammessa la sostituzione dei finestrini laterali e del lunotto posteriore con elementi in policarbonato, in lastra trasparente, dello spessore minimo di 2,9 mm. (es. "Lexan" della General Electric).

Nella portiera lato pilota se la parte sostituita il vetro non è apribile dovrà essere prevista un'apertura minima tale da permettere il passaggio perpendicolarmente al piano di simmetria longitudinale della vettura di una sagoma rettangolare di mm. 130x190 mm.

5 - Passaruota

È ammessa, onde consentire l'alloggiamento dei pneumatici, la modifica dei passaruota.

Sul lato esterno della vettura dovranno essere rispettate le prescrizioni particolari del presente Regolamento.

6 - Specchi retrovisori esterni

Gli specchi retrovisori laterali esterni sono liberi purché mantengano una superficie minima di 100 cmq. (vedi Regolamento tecnico Prototipi).

È consentito con essi realizzare una presa d'aria supplementare con l'esclusiva funzione di convogliare l'aria all'interno dell'abitacolo.

7 - Particolari aerodinamici omologati

Le vetture che hanno già omologati particolari aerodinamici (ad esempio: alettone, spoiler, ecc.) potranno scegliere tra il montaggio di quelli omologati o di quelli permessi dal presente Regolamento.

8 – Sospensioni

Le sospensioni anteriori e posteriori e i loro punti di attacco sono liberi.

9 - Aerodinamica

Sono permesse modifiche aerodinamiche sulla parte anteriore, laterale e posteriore, sotto i centri dei mozzetti delle ruote, nel rispetto dell'altezza da terra (vedi C.I.V.T., gruppi N/A, art. 2 punto f), della lunghezza (che può eccedere la dimensione omologata non oltre il 3%). Le vetture che superano il limite del 3% non possono in ogni caso oltrepassare i 1800 mm. totali (vedi anche l'articolo 11).

Le suddette modifiche non possono rientrare nella pavimentazione laterale del veicolo per più di 100 mm. misurati dal bordo esterno della vettura.

L'anteriore ed il posteriore della vettura possono essere chiusi dall'estremo della carrozzeria fino all'asse delle ruote.

Non potrà essere effettuata nessuna modifica aerodinamica tra i due assi al di fuori di quanto previsto dal Regolamento.

I costruttori possono richiedere l'omologazione nazionale di codolini o parafanghi, purché in ogni caso la larghezza massima della vettura non superi i 1800 mm.

I dispositivi aerodinamici nella zona alta della parte posteriore del veicolo che non sono omologati sono ammessi alle seguenti condizioni:

- devono trovarsi entro la proiezione anteriore della vettura standard;
- devono trovarsi entro la lunghezza totale della vettura standard;
- la loro proiezione laterale, ivi inclusi tutti i supporti, deve cadere entro un quadrato di 20 cm. di lato, visti lungo una linea parallela con l'asse trasversale del veicolo.

10 - Larghezza vetture

La larghezza delle vetture può essere aumentata del 3% rispetto alla misura riportata in fiche.

È ammesso un incremento di larghezza oltre questo limite purché non venga superata la misura totale invalicabile di 1800 mm.

Gli eventuali codolini o nuovi parafanghi utilizzati per raggiungere la larghezza massima consentita dovranno essere omologati nazionalmente come VO dal costruttore per il C.I.V.M. Supersalita.

11 - Portiere

Pannelli esterni porte in materiale libero con rispetto della sagoma solo in proiezione laterale in quanto è ammessa la raccordatura con il parafango, tenendo conto delle tolleranze previste dal Regolamento per le dimensioni.

12 - Peso minimo (calcolato sulla cilindrata reale geometrica):

Tutte le vetture ammesse devono rispettare la seguente tabella

VEETTURE ASPIRATE

2000 cc. 2 ruote motrici kg. 850

2000 cc. 4 ruote motrici kg 930

VEETTURE SOVRALIMENTATE

2000 cc. 2 ruote motrici kg. 950

2000 cc. 4 ruote motrici kg 1030

Le vetture di diversa cilindrata effettiva sono ammesse con un peso così determinato:

VEETTURE ASPIRATE

- 300 gr. per ogni cc. meno di 2000 cc.

+ 150 gr. per ogni cc. più di 2000 cc.

VEETTURE SOVRALIMENTATE

- 250 gr. per ogni cc. meno di 2000 cc.

E' ammessa una tolleranza max del 5% in meno sul peso minimo calcolato come sopra indicato

**APPENDICE N° 5 ALLA NS 16 BIS
"REGOLAMENTO TECNICO GRUPPO E3 S"**

VEETURE DI PRODUZIONE SPECIALE (Gruppo 5)

Art. 268 - Definizione

Veeture di produzione speciale per le quali non è necessario alcun minimo di produzione, ma che hanno per origine veeture omologate nei gruppi 1-2-3 e 4.

Art. 269 - Modifiche autorizzate

Sono permesse tutte le trasformazioni autorizzate per le veeture dei gruppi da 1 a 4 (artt. 258 e 261); inoltre sono permesse tutte le modifiche riportate qui di seguito.

a) Peso minimo

Le veeture del Gruppo 5 dovranno soddisfare i seguenti pesi minimi (art. 255 h):

| | | |
|----------------------------------|----------|----------|
| Cilindrata inferiore o uguale a: | 500 cc. | 450 kg. |
| | 600 cc. | 495 kg. |
| | 700 cc. | 525 kg. |
| | 850 cc. | 555 kg. |
| | 1000 cc. | 595 kg. |
| | 1150 cc. | 610 kg. |
| | 1300 cc. | 635 kg. |
| | 1600 cc. | 675 kg. |
| | 2000 cc. | 735 kg. |
| | 2500 cc. | 800 kg. |
| | 3000 cc. | 860 kg. |
| | 3500 cc. | 915 kg. |
| | 4000 cc. | 970 kg. |
| | 4500 cc. | 1025 kg. |
| | 5000 cc. | 1065 kg. |
| | 5500 cc. | 1115 kg. |
| | 6000 cc. | 1155 kg. |
| | 6500 cc. | 1190 kg. |
| | 7000 cc. | 1220 kg. |
| | 7500 cc. | 1240 kg. |
| | 8000 cc. | 1255 kg. |
| Cilindrata oltre | 8000 cc. | 1330 kg. |

b) Carrozzeria – Telaio

b1 Carrozzeria: la forma esterna della carrozzeria d'origine deva essere conservata, salvo per quanto concerne gli alettoni ed i dispositivi aerodinamici ammessi. Modanature e rifiniture possono essere tolte. I tergicristalli sono liberi, ma deva esserne previsto almeno uno funzionante.

Per limitare la lunghezza fuori-tutto della carrozzeria, verrà adottata la misura maggiore dell'Art. 6 della scheda di omologazione (Art. 4 della vecchia scheda). La larghezza massima della veetura "fuori-tutto" viene fissata in metri 2 (due).

b2 Telaio: Non potrà essere apportata alcuna modifica al telaio o scocca di serie, salvo per quanto concerne l'alleggerimento della struttura originale per asportazione di materiale e/o aggiunta di rinforzi.

b3 Portiere e cofani motore e bagagliaio: Il loro materiale è libero, a condizione che la forma esteriore d'origine sia conservata.

Le cerniere e le maniglie esterne delle porte cono libere: la serratura originale deve essere conservata.

Le cerniere ed il fissaggio dei cofani, motore e bagagliaio, sono liberi; detti fissaggi dovranno essere quattro e dovrà esserne possibile l'azionamento dall'esterno. Il dispositivo originale di chiusura dovrà essere soppresso. Sarà permesso praticare delle aperture di ventilazione nel cofano motore; queste non dovranno permettere di scorgere gli elementi meccanici, eccezion fatta per i cornetti d'aspirazione.

In ogni caso, i cofani dovranno essere Intercambiabili con quelli originariamente omologati.

b4 Superfici vetrate: salvo per quanto concerne il parabrezza, il materiale è libero, purché i vetri siano trasparenti.

- b5** Aperture di ventilazione nell'abitacolo: nella carrozzeria potranno essere praticate aperture di ventilazione dell'abitacolo a condizione che siano ubicate:
- sulla parte sporgente del tetto sopra il lunotto posteriore e/o in una zona compresa tra il vetro laterale posteriore ed il lunotto posteriore;
 - che queste aperture non sporgano dalla linea originale della carrozzeria.
- b6** Parafanghi: Il materiale e la forma dei parafanghi sono liberi. Tuttavia, la forma dell'apertura dei passa-ruota deve essere conservata, ma questo non comporta l'obbligo di mantenere le dimensioni originali. I parafanghi dovranno sormontare le ruote in maniera tale da coprire per almeno un terzo della circonferenza ed almeno tutta la larghezza del pneumatico. Potranno essere praticate aperture di raffreddamento nei parafanghi. Tuttavia, quando fossero poste dietro la ruote posteriori, dovranno essere munite di dispositivi alettati che impediscano di vedere il pneumatico posteriore secondo un piano orizzontale. L'interno dei parafanghi è libero; è quindi permesso installarvi elementi meccanici.
- b7** Interno: Le rifiniture interne, pannelli delle portiere etc., sono liberi. Il cruscotto non dovrà presentare alcun angolo sporgente. Il sedile dovrà trovarsi interamente da un lato o dall'altro di un piano verticale passante per il centro della vettura. I diaframmi che separano l'abitacolo dal compartimento motore e dal bagagliaio dovranno mantenere forma, posizione e materiale d'origine. È permessa, tuttavia, l'installazione di elementi fissati a questi diaframmi o di elementi che li attraversano, a condizione di non sporgere per più di 20 cm. (misurati perpendicolarmente al diaframma) nell'abitacolo. Questa possibilità non si applica, comunque, al blocco motore, al carter, all'albero motore o alla testata. D'altra parte, sarà concesso modificare il pianale purché questo non oltrepassi in altezza la soglia delle porte. In questo caso, il pianale d'origine potrà essere tolto. È ugualmente concesso di procedere alle modifiche necessarie per installare la nuova trasmissione. I condotti, canalizzazioni e cavi elettrici che attraversano l'abitacolo, dovranno essere conformi sia alle prescrizioni dell'articolo 253 b) sia alle norme aeronautiche. Ad eccezione degli elementi installati sui o attraverso i diaframmi, potranno essere installati nell'abitacolo solamente i seguenti accessori: ruota di scorta, estintori, bombola di aria medica, equipaggiamento di comunicazione, zavorra.

c) elementi meccanici

Nessun elemento meccanico dovrà sporgere in rapporto alla carrozzeria originale della vettura, salvo che all'interno dei parafanghi.

c1 Motore: il blocco motore originariamente omologato sulla vettura di base dovrà essere conservato. La cilindrata è libera e potrà essere ottenuta mediante un cambiamento della corsa e/o dell'alesaggio d'origine.

Le incamiciature/rincamiciature sono libere. Il motore deve essere posizionato nel compartimento motore originale e l'orientamento dell'albero motore, visto in pianta, deve essere conservato. Non è permesso utilizzare più blocchi motore.

c2 Trasmissione: le ruote motrici del modello di base omologato debbono rimanere le stesse. Questo implica il divieto d'uso di una trasmissione a quattro ruote motrici, qualora questa non sia omologata originariamente. La scatola del cambio deve rimanere nella sua posizione originale, per es.: davanti o dietro al motore, sul ponte motore, ecc. È autorizzata l'aggiunta di ogni tipo di surmoltiplicazione.

c3 – Altri elementi meccanici: Liberi.

d) Sospensione

Libera.

e) Sterzo

Libero.

f) Ruote

Libere. Tuttavia, in funzione della cilindrata saranno permesse le seguenti larghezze massime delle ruote complete (vedasi art. 252 l):

- fino a 1000 cc. 11"
- fino a 1300 cc. 12"

- fino a 1600 cc. 13"
- fino a 2000 cc. 14"
- fino a 3000 cc. 15"
- oltre 3000 cc. 16"

g) Freni

Liberi (Art. 253 J).

h) Serbatoi

Le vetture dovranno essere munite di serbatoi di sicurezza conformi alle specifiche FIA/FT3 o FIA/FTA, alle condizioni dell'Art. 272 h).

L'ubicazione dei serbatoi è libera, a condizione che non venga posto né nell'abitacolo né nel compartimento motore, salvo quando queste ubicazioni siano omologate in origine. È concesso tagliare il pianale per l'installazione di un serbatoio.

L'installazione di un serbatoio di sicurezza non è obbligatoria in caso di:

- corsa in salita se la capacità totale dei serbatoi di carburante non è superiore a 20 litri e se non vi sono serbatoi a più di 30 cm. dall'asse longitudinale della vettura;
- corse in circuito di una o più manche inferiori a 100 Km.

In tutti i casi in cui non venga utilizzato un serbatoio di sicurezza sarà obbligatorio utilizzare un "vero" serbatoio.

i) Dispositivi aerodinamici

Visti dall'alto, i dispositivi aerodinamici non debbono seguire obbligatoriamente il contorno della vettura. Quelli non omologati di serie debbono iscriversi nella proiezione frontale della vettura.

Anteriormente: non potranno superare di una misura maggiore del 10% il passo della vettura (misura effettuata a partire dal limite fuori-tutto della vettura) e non potranno in nessun caso passare di più di 20 cm. il limite fuori-tutto della carrozzeria d'origine (Art. 269 b). Dovranno essere obbligatoriamente

installati al di sotto di un piano passante per i mozzi delle ruote e potranno iscriversi tra la parte più bassa sospesa ed il suolo.

Posteriormente: non potranno superare in misura superiore del 20% il passo della vettura (misura effettuata a partire dal limite fuori-tutto della carrozzeria) e non potranno in ogni caso, superare più di 40 cm. il limite fuori-tutto della carrozzeria d'origine (Art. 269 b).

**APPENDICE N° 6 ALLA NS 16 BIS
GRUPPO E3 (N-VSO, A-VSO, B-VSO)**

1. DATE DI SCADENZA OMOLOGAZIONE**(TRATTE DAGLI ANNUARI FIA) DELLE VETTURE PIU' DIFFUSE.**

(tra parentesi la data di scadenza dell'omologazione considerando i 4 anni di proroga)

| ALFA ROMEO | | |
|-------------------|--------------------|-------------|
| 5570 | ALFASUD TI | 1982 |
| 5622 | ALFETTA GT | 1982 |
| 5646 | ALFASUD SPRINT | 1982 |
| 5647 | ALFETTA GT | 1986 |
| 5745 | ALFASUD SPRINT | 1982 |
| 5746 | ALFASUD SPRINT | 1982 |
| 5041 | ALFASUD TI | 1989 |
| 5062 | ALFASUD SPRINT | 1991 |
| 5256 | ALFA 33 QUAD VERDE | 2000 (2004) |
| 5264 | ALFA 33 4X4 | 2000 (2004) |
| 5300 | 75 2,5 | 1999 (2003) |
| 5307 | 75 TURBO | 1999 (2003) |
| 5326 | 75 2,0 | 1999 (2003) |
| 5362 | 33 1,7 QUAD VERDE | 2000 (2004) |
| 5392 | 33 1,7 QUAD VERDE | 2000 (2004) |
| 5413 | ALFA 33 16V | 2000 (2004) |
| 5449 | ALFA 33 | 2000 (2004) |
| 5456 | 33S 16V | 2000 (2004) |
| 5471 | 155 TS | 2002 (2006) |
| 5513 | 155 TS 1,8 | 2001 (2005) |

| | | |
|-------|---------------------------|-------------|
| | AUDI | |
| B 229 | QUATTRO A1 | 1988 |
| B 242 | QUATTRO A1 | 1995 |
| B 243 | QUATTRO A2 | 1989 |
| B 264 | SPORT QUATTRO | 1990 |
| 5409 | V8 QUATTRO | 2001 |
| | AUTOBIANCHI | |
| 5606 | A 112 ABARTH 70 HP | 1982 |
| 5064 | A 112 ABARTH 70 HP (Fiat) | 1990 |
| | B M W | |
| 5327 | M3 | 1995 |
| 5440 | 325i | 2002 (2006) |
| 5454 | 325i | 2002 (2006) |
| 5490 | M3 | 2002 (2006) |
| 5441 | 320i (E36) | 2004 (2008) |
| 5500 | 318i (E36) | 2004 (2008) |
| 5562 | M3 3.2 (E36) | 2004 (2008) |
| | CITROEN | |
| 5443 | ZX | 2000 (2004) |
| 5445 | AX | 2002 (2006) |
| 5468 | ZX | 2002 (2006) |
| 5532 | ZX | 2002 (2006) |
| | FIAT | |
| B 225 | X 1.9 | 1990 |
| 5304 | 128 1116 | 1983 |
| 5414 | 127 903 | 1985 |
| 5591 | 128 1300 | 1985 |
| 5614 | 128 3HP 1100 | 1983 |
| 5615 | 128 3HP 1300 | 1983 |
| 5715 | 127 SPORT 70HP | 1983 |
| 5716 | RITMO 75 L | 1983 |
| 5001 | RITMO 105 TC | 1988 |
| 5021 | RITMO 125 | 1988 |
| 5189 | RITMO 130 | 1993 |
| 5191 | RITMO 105 TC | 1991 |
| 5207 | UNO 70 | 1999 |
| 5278 | UNO TURBO | 1999 |
| 5402 | UNO TURBO | 2003 (2007) |
| 5406 | TIPO | 2000 (2004) |
| 5428 | UNO 70 XS | 1999 (2003) |
| 5530 | COUPE 2.0 16V | 2004 (2008) |
| 5531 | COUPE 2.0 16V TURBO | 2004 (2008) |
| | FORD | |
| 5783 | FIESTA 1600 | 1982 |
| 5236 | FIESTA 1.1 | 1988 |
| 5237 | FIESTA 1.3 | 1988 |
| 5238 | SIERRA | 1991 |
| 5258 | FIESTA XR2 | 1993 |
| 5285 | SIERRA | 1996 |
| 5272 | ESCORT RS TURBO | 1995 |
| 5323 | SIERRA COSWORTH | 1993 |
| 5370 | SIERRA COSWORTH | 1995 |
| 5404 | FIESTA | 2000 (2004) |
| 5414 | SIERRA COSWORTH | 1999 |

| | | |
|-------|---|-------------|
| 5450 | ESCORT RS 2000 MK3 | 2004 (2008) |
| 5466 | ESCORT COSWORTH | 2000 (2004) |
| 5497 | MONDEO | 2002 (2006) |
| | HONDA | |
| 5268 | CIVIC | 1993 |
| 5444 | CIVIC | 2001 (2005) |
| 5487 | CIVIC | 2001 (2005) |
| | LANCIA | |
| 5214 | DELTA HF | 1991 |
| 5281 | DELTA INTEGRALE | 1995 |
| 5324 | DELTA HF 4WD | 1993 |
| 5394 | DELTA INTEGRALE | 1996 |
| 5448 | DELTA HF INTEGRALE | 2000 (2004) |
| | MITSUBISHI | |
| 5070 | LANCER | 1988 |
| 5239 | LANCER | 1991 |
| 5469 | LANCER | 2002 (2006) |
| | OPEL | |
| 5541 | KADETT C | 1984 |
| 5624 | KADETT C GTE | 1983 |
| 5612 | ASCONA | 1982 |
| 5686 | MANTA B GTE | 1983 |
| 5053 | ASCONA 400 | 1986 |
| 5067 | ASCONA | 1986 |
| 5068 | ASCONA | 1986 |
| 5073 | KADETT 1,3 | 1989 |
| 5074 | KADETT 1,6 | 1989 |
| 5106 | CORSA | 1986 |
| 5146 | MANTA 2,0 | 1993 |
| 5170 | CORSA 1,3 | 1996 |
| 5242 | KADETT GSI | 1991 |
| 5243 | KADETT E | 1996 |
| 5253 | ASTRA | 1996 |
| 5320 | KADETT E GSI | 1996 |
| 5338 | KADETT E GSI | 1996 |
| 5369 | KADETT/ASTRA E GSI/GTE 16V 1998 cm ³ | 1996 |
| 5375 | CORSA GSI | 2000 (2004) |
| 5430 | CALIBRA 16V | 2004 (2008) |
| 5431 | VECTRA | 2002 (2006) |
| 5452 | ASTRA F GSI/GTE 16V | 2004 (2008) |
| 5477 | CALIBRA A TU 4x4 | 2004 (2008) |
| 5484 | ASTRA 2.0 | 2004 (2008) |
| | PEUGEOT | |
| B 262 | 205 TURBO | 1990 |
| 5158 | 205 1300 | 1995 |
| 5213 | 205 GTI 1580 | 1991 |
| 5301 | 205 GTI 1580 | 1996 |
| 5325 | 205 GTI 1900 | 2001 (2005) |
| 5366 | 205 RALLY | 1999 (2003) |
| 5380 | 405 MI 16 | 2001 (2005) |
| 5419 | 309 GTI 16 1,9 | 1999 (2003) |
| 5453 | 106 XSI | 2003 (2007) |
| 5489 | 106 XN | 2003 (2007) |
| 5505 | 106 RALLYE | 2003 (2007) |
| 5507 | 405 | 2002 (2006) |

| | | |
|-------|--------------------|-----------------|
| | PORSCHE | |
| B 203 | CARRERA GT | 1987 |
| B 207 | 911 SC | 1989 |
| B 208 | 911 TURBO | 1995 |
| B 282 | 911 CARRERA | 1995 |
| B 294 | CARRERA 4 | 2001 |
| B 295 | CARRERA 2 | 2001 |
| B 296 | CARRERA RS | 2001 |
| B 298 | TURBO | 2001 |
| | RENAULT | |
| 5650 | R5 ALPINE | 1982 |
| B 205 | R5 TURBO | 1987 |
| B 234 | R5 TURBO 2 | 1991 |
| 5003 | R5 ALPINE TURBO | 1989 |
| 5019 | R5 ALPINE | 1987 |
| 5262 | 5 GT TURBO | 1995 |
| 5433 | CLIO 16S TYPE C575 | 2003 (2007) |
| | ROVER | |
| 5447 | METRO | 2002 (2006) |
| 5560 | MINI COOPER 1.3i | 2004 (2008) |
| | SEAT | |
| 5368 | IBIZA | 2000 (2004) |
| 5517 | IBIZA | GTI 2001 (2005) |
| | SUBARU | |
| 5399 | LEGACY | 2001 (2005) |
| 5420 | LEGACY | 2001 (2005) |
| 5421 | LEGACY | 2001 (2005) |
| 5422 | LEGACY | 2001 (2005) |
| | SUZUKI | |
| 5382 | SWIFT | 2002 (2006) |
| | TOYOTA | |
| 5179 | COROLLA | 1991 |
| 5180 | COROLLA | 1991 |
| 5354 | COROLLA | 1999 |
| 5437 | COROLLA | 2002 (2006) |
| 5451 | CELICA | 2001 (2005) |
| 5481 | COROLLA | 2001 (2005) |
| 5521 | CELICA | 2001 (2005) |
| | VOLKSWAGEN | |
| 5583 | GOLF 1100 | 1983 |
| 5731 | GOLF GTI 1588 | 1983 |
| 5732 | GOLF CARB. 1471 | 1986 |
| 5096 | GOLF GTI 1800 | 1989 |
| 5172 | GOLF GTI 1600 | 1987 |
| 5175 | SCIROCCO GTI | 1999 |
| 5212 | GOLF GTI 1900 | 1996 |
| 5295 | GOLF GTI 16V | 1996 |
| 5314 | SCIROCCO 16V | 1999 |
| 5425 | GOLF GTI TURBO | 1996 |
| 5482 | VENTO GT 2.0 | 2004 (2008) |
| 5483 | GOLF GTI 16V 2.0 | 2004 (2008) |

2. DIMENSIONI FLANGE (DIAMETRI INTERNI) MOTORI TURBO GRUPPI N-A-B TRATTE DAGLI ALLEGATI J (ANNUARI FIA) DEGLI ANNI D'INTERESSE

Tra parentesi il diametro interno delle flange per motori turbo diesel)

Le flange devono essere realizzate e montate secondo l'Allegato J.

| | Gr. N | Gr. A | Gr. B | ANNO |
|------------------|---------|---------|--------------------------|------|
| | | | | 1982 |
| | | | | 1983 |
| | | | | 1984 |
| | | | | 1985 |
| | | | flangiatura non prevista | 1986 |
| | | | | 1987 |
| | | | | 1988 |
| | | | | 1989 |
| | 40 (*) | 40 (*) | non prevista | 1990 |
| | 40 (*) | 40 (*) | non prevista | 1991 |
| | 36 (*) | 38 (*) | non prevista | 1992 |
| | 36 (*) | 38 (*) | non prevista | 1993 |
| DIAMETRO INTERNO | 36 | 38 | non prevista | 1994 |
| FLANGIA (in mm.) | 32 | 34 | non prevista | 1995 |
| | 32 | 34 | non prevista | 1996 |
| | 32 | 34 | non prevista | 1997 |
| | 32 | 34 | non prevista | 1998 |
| | 32 (40) | 34 (42) | non prevista | 1999 |
| | 32 (35) | 34 (37) | non prevista | 2000 |
| | 32 (35) | 34 (37) | non prevista | 2001 |
| | 32 (35) | 34 (37) | non prevista | 2002 |
| | 32 (35) | 34 (37) | non prevista | 2003 |
| | 32 (35) | 34 (37) | non prevista | 2004 |
| | 32 (35) | 34 (37) | non prevista | 2005 |
| | 32 (35) | 34 (37) | non prevista | 2006 |
| | 32 (35) | 34 (37) | non prevista | 2007 |
| | 32 (35) | 34 (37) | non prevista | 2008 |

(*) flangiatura obbligatoria solo per i Rallyes; non obbligatoria nelle gare in salita

3. TABELLE DEI PESI MINIMI IN FUNZIONE DELLA CILINDRATA TRATTE DAGLI ALLEGATI J (ANNUARI FIA) DEGLI ANNI D'INTERESSE

Gruppo A

Questi pesi sono quelli minimi reali delle vetture, senza pilota e co-pilota a bordo e senza il loro equipaggiamento. In nessun momento della gara una vettura potrà pesare meno del proprio peso minimo.

Le vetture di Gruppo A sono soggette alle seguenti scale dei pesi minimi in funzione della cilindrata.

ANNI 1982 – 1983 – 1984 – 1985 – 1986 - 1987

| | | |
|--------|----------------------|---------|
| Fino a | 1000 cm ³ | 620 Kg. |
| " | 1300 " | 720 " |
| " | 1600 " | 800 " |
| " | 2000 " | 880 " |
| " | 2500 " | 960 " |
| " | 3000 " | 1035 " |
| " | 4000 " | 1185 " |
| " | 5000 " | 1325 " |
| Oltre | 5000 " | 1400 |

ANNI 1988 - 1989 - 1990 - 1991 - 1992

| | | | | |
|--------|------|-----------------|------|-----|
| Fino a | 1000 | cm ³ | 620 | Kg. |
| " | 1300 | " | 700 | " |
| " | 1600 | " | 780 | " |
| " | 2000 | " | 860 | " |
| " | 2500 | " | 940 | " |
| " | 3000 | " | 1020 | " |
| " | 3500 | " | 1100 | " |
| " | 4000 | " | 1180 | " |
| " | 4500 | " | 1260 | " |
| " | 5000 | " | 1340 | " |
| " | 5500 | " | 1420 | " |
| Oltre | 5500 | " | 1500 | " |

ANNI 1993 - 1994 - 1995 - 1996 - 1997

| | | | | |
|--------|------|-----------------|------|-----|
| Fino a | 1000 | cm ³ | 670 | Kg. |
| " | 1300 | " | 760 | " |
| " | 1600 | " | 850 | " |
| " | 2000 | " | 930 | " |
| " | 2500 | " | 1030 | " |
| " | 3000 | " | 1110 | " |
| " | 3500 | " | 1200 | " |
| " | 4000 | " | 1280 | " |
| " | 4500 | " | 1370 | " |
| " | 5000 | " | 1470 | " |
| " | 5500 | " | 1560 | " |
| oltre | 5500 | " | 1650 | " |

ANNI 1998 - 1999 - 2000 - 2001 - 2002 - 2003 - 2004 - 2005 - 2006 - 2007 - 2008

| | | | | | |
|--------|------|-----------------|---|------|-----------------|
| Fino a | 1000 | cm ³ | | 670 | Kg. |
| da | 1000 | " | a | 1400 | cm ³ |
| " | 1400 | " | " | 1600 | " |
| " | 1600 | " | " | 2000 | " |
| " | 2000 | " | " | 2500 | " |
| " | 2500 | " | " | 3000 | " |
| " | 3000 | " | " | 3500 | " |
| " | 3500 | " | " | 4000 | " |
| " | 4000 | " | " | 4500 | " |
| " | 4500 | " | " | 5000 | " |
| " | 5000 | " | " | 5500 | " |
| oltre | 5500 | " | " | | |

Gruppo B

Le vetture di Gruppo B sono soggette alle seguenti scale dei pesi minimi in funzione della cilindrata.

ANNI 1982 - 1983 - 1984 - 1985 - 1986 - 1987

| | | | | |
|--------|------|-----------------|------|-----|
| Fino a | 1000 | cm ³ | 580 | Kg. |
| " | 1300 | " | 675 | " |
| " | 1600 | " | 750 | " |
| " | 2000 | " | 820 | " |
| " | 2500 | " | 890 | " |
| " | 3000 | " | 960 | " |
| " | 4000 | " | 1100 | " |
| " | 5000 | " | 1235 | " |
| oltre | 5000 | " | 1300 | " |

ANNI 1988 - 1989 - 1990 - 1991 - 1992 - 1993 - 1994 - 1995 - 1996 - 1997

| | | | | |
|--------|------|-----------------|------|-----|
| Fino a | 1000 | cm ³ | 620 | Kg. |
| " | 1300 | " | 700 | " |
| " | 1600 | " | 780 | " |
| " | 2000 | " | 860 | " |
| " | 2500 | " | 940 | " |
| " | 3000 | " | 1020 | " |
| " | 3500 | " | 1100 | " |
| " | 4000 | " | 1180 | " |
| " | 4500 | " | 1260 | " |
| " | 5000 | " | 1340 | " |
| " | 5500 | " | 1420 | " |
| oltre | 5500 | " | 1500 | " |

ANNI 1998 - 1999 - 2000 - 2001 - 2002 - 2003 - 2004 - 2005 - 2006 - 2007 - 2008

| | | | | |
|--------|------|-----------------|------|-----------------|
| Fino a | 1000 | cm ³ | 620 | Kg. |
| da | 1000 | " | 1400 | cm ³ |
| " | 1400 | " | 1600 | " |
| " | 1600 | " | 2000 | " |
| " | 2000 | " | 2500 | " |
| " | 2500 | " | 3000 | " |
| " | 3000 | " | 3500 | " |
| " | 3500 | " | 4000 | " |
| " | 4000 | " | 4500 | " |
| " | 4500 | " | 5000 | " |
| " | 5000 | " | 5500 | " |
| oltre | 5500 | " | 5500 | " |

4. TABELLA DEI COEFFICIENTI DI MOLTIPLICAZIONE DELLA CILINDRATA GEOMETRICA PER LE VETTURE TURBO TRATTI DAGLI ALLEGATI J (ANNUARI FIA) DEGLI ANNI D'INTERESSE

| | BENZINA | GASOLIO | WANKEL | ANNI |
|---|---------|---------|--------|--|
| VETTURE TURBO: COEFFICIENTE DI MOLTIPLICAZIONE DELLA CILINDRATA GEOMETRICA | 1,4 | 1,4 | 2 | 1982-1983-1984-1985 |
| | 1,4 | 1,4 | 1,8 | 1986-1987 |
| | 1,7 | 1,7 | 1,8 | 1988-1989-1990-1991-1992 |
| | 1,7 | 1,7 | 1,5 | 1993-1994-1995-1996 |
| | 1,7 | 1,7 | 1 | 1997-1998-1999 |
| | 1,7 | 1,5 | 1 | 2000-2001-2002-2003- 2004-2005-2006-2007-2008 |

**APPENDICE N° 7 ALLA NS 16 BIS
REGOLAMENTO TESTS VETTURE
NON COMPRESI NEI PROGRAMMI DI GARA**

Premessa

I tests delle vetture non compresi nei programmi di gara sono di due tipologie:

- tests collettivi;
- tests tecnici.

1. TESTS COLLETTIVI

Per i tests collettivi si rinvia al regolamento già approvato e pubblicato, che si riporta qui di seguito con le integrazioni evidenziate dal testo sottolineato:

1.1 Organizzatori

Devono essere titolari della licenza di Organizzatore prevista per la specialità di riferimento. Possono essere anche soggetti diversi a condizione che gli stessi si appoggino a Organizzatori titolari di licenza e siano comunque titolari di una licenza sportiva ACI in corso di validità.

1.2 Partecipanti

A bordo delle vetture devono essere ammessi soltanto i titolari di una licenza di conduttore, escluse quelle di regolarità, titolari di patente di guida.

I partecipanti devono indossare l'abbigliamento di protezione omologato.

1.3 Vetture

Devono essere ammesse le vetture previste dal regolamento del settore di attività per il quale viene organizzato il test.

Le vetture devono essere conformi ai rispettivi regolamenti tecnici.

Non sono previste verifiche tecniche.

1.4 Percorsi

I percorsi devono essere chiusi al traffico con regolare ordinanza amministrativa emessa dagli Enti proprietari delle strade interessate.

Le Autorità di vigilanza competenti deve essere informate dell'effettuazione dei tests.

Alla popolazione (residente e non) deve essere data comunicazione della chiusura delle strade interessate ai tests.

Nei test del settore Salita i percorsi devono essere anch'essi scelti tenendo conto della presenza di abitazioni e/o di immissioni di strade di collegamento. I tests devono inoltre:

- essere preventivamente approvati dalla S/Commissione Velocità in Salita,
- essere fatti esclusivamente su percorsi già utilizzati per gare in salita e pertanto collaudati dalla S/Commissione Sicurezza,
- avere tutti i sistemi di sicurezza attivi e passivi, i servizi di sicurezza e di soccorso previsti per le gare del settore. Per quanto riguarda il dislocamento dei C.P. deve essere garantita la loro presenza in tutte le postazioni principali (munite di collegamenti radio con la direzione di gara) previste nel piano di sicurezza della gara,
- essere ammesse solo le vetture contemplate nella validità della gara (su un percorso di una gara Nazionale non possono correre le monoposto di nessun tipo)

N.B.: Potrà essere ritenuto valido il collaudo del percorso eseguito l'anno precedente per la gara, fatti salvi eventuali ammaloramenti del manto stradale e/o delle protezioni che richiedono, quindi, interventi specifici.

1.5 Assicurazioni

È obbligatoria l'assicurazione di responsabilità civile verso terzi.

1.6 Altre disposizioni

- Per l'organizzazione dei tests deve essere richiesta la preventiva autorizzazione della CSAI indicando il motivo per il quale il test è organizzato, l'esatta ubicazione e la lunghezza dei percorsi, le vetture ammesse e le eventuali quote di partecipazione. L'Organizzatore deve dare comunicazione dei tests tramite la stampa specializzata.

La richiesta deve essere sottoscritta, in originale, dal legale rappresentante dell'organizzatore.

La CSAI si riserva di inviare un proprio osservatore con spese a carico degli Organizzatori.

- I tests devono essere diretti da un Ufficiale di gara titolare di licenza CSAI.

- Gli Organizzatori non devono prevedere né classifiche, né premi.

- Al termine di ogni test, gli Organizzatori devono trasmettere alla competente S/Commissione, l'elenco nominativo dei partecipanti con l'indicazione dei numeri e delle categorie delle licenze.

- A carico degli organizzatori che effettueranno tests senza la preventiva autorizzazione della CSAI e dei conduttori che parteciperanno a tests non autorizzati saranno adottati i provvedimenti disciplinari previsti nel capitolo 12° del RNS.

2. TESTS TECNICI

2.1 Organizzatori

Possono organizzare tests tecnici soltanto i soggetti titolari di licenza di Costruttore o di concorrente Persona Giuridica.

Non possono essere organizzati test tecnici nella o nelle regioni di svolgimento delle gare CIVM nelle tre settimane precedenti e nelle due successive allo svolgimento di tali gare.

Sono esentati dal rispetto di tale disposizione gli organizzatori delle gare CIVM che volessero organizzare dei tests tecnici aperti a tutti gli iscritti alla gara.

2.2 Partecipanti

A bordo delle vetture possono essere ammessi soltanto i titolari di una licenza di conduttore (escluse quelle di regolarità) e tecnici collaudatori di fiducia del Costruttore o del Team che organizza il test, titolari di patente di guida.

I partecipanti devono indossare l'abbigliamento di protezione omologato.

2.3 Vetture

Ai test può partecipare un numero massimo di cinque vetture. Le vetture dovranno effettuare i test impegnando i percorsi con una sola vettura per volta.

2.4 Percorsi

I percorsi devono essere chiusi al traffico con regolare ordinanza amministrativa emessa dagli Enti proprietari delle strade interessate.

Le Autorità di vigilanza competenti deve essere informate dell'effettuazione dei tests.

Alla popolazione (residente e non) deve essere data comunicazione della chiusura delle strade interessate ai tests.

Nei test del settore Salita i percorsi devono essere anch'essi scelti tenendo conto della presenza di abitazioni e/o di immissioni di strade di collegamento. I tests devono inoltre:

- essere preventivamente approvati dalla S/Commissione Velocità in Salita,
- essere fatti esclusivamente su percorsi già utilizzati per gare in salita e pertanto collaudati dalla S/Commissione Sicurezza,
- avere tutti i sistemi di sicurezza attivi e passivi, i servizi di sicurezza e di soccorso previsti per le gare del settore. Per quanto riguarda il dislocamento del C.P. deve essere garantita la loro presenza in tutte le postazioni principali (munite di collegamenti radio con la direzione di gara) previste nel piano di sicurezza della gara,
- essere ammesse solo le vetture contemplate nella validità della gara (su un percorso di una gara Nazionale non possono correre le monoposto di nessun tipo)

N.B.: Potrà essere ritenuto valido il collaudo del percorso eseguito l'anno precedente per la gara, fatti salvi eventuali ammaloramenti del manto stradale e/o delle protezioni che richiedono, quindi, interventi specifici.

2.5 Assicurazioni

È obbligatoria l'assicurazione di responsabilità civile verso terzi.



2.6 Altre disposizioni

- Il Costruttore (titolare di licenza di costruttore) e il Team (titolare di licenza di concorrente Persona Giuridica) che organizzano un test devono darne preventiva comunicazione alla CSAI indicando l'esatta ubicazione e la lunghezza del percorso, le vetture ammesse e la persona responsabile del coordinamento del test.

La richiesta deve essere sottoscritta, in originale, dal legale rappresentante dell'organizzatore.

- Gli Ufficiali di Gara che dovessero essere chiamati a collaborare, presteranno la loro collaborazione a titolo personale.
- Durante tutta la durata dei tests dovrà essere presente una ambulanza con personale medico e paramedico a bordo.
- A carico degli organizzatori che effettueranno tests tecnici senza la preventiva comunicazione alla CSAI e dei conduttori che parteciperanno ai tests tecnici non comunicati alla CSAI saranno adottati i provvedimenti disciplinari previsti nel capitolo 12° del RNS.

**APPENDICE N. 8 ALLA N.S. 16 BIS
FAC SIMILE SCHEDA D'ISCRIZIONE ALLE GARE**

| | | | | |
|--|--|--|---|---------|
|   <p align="center">(solo gare titolate FIA)</p> | DOMANDA DI ISCRIZIONE <i>Entry form / Demande d'engagement</i> | | Riservato all'organizzazione <i>Organiser Reserved</i> | |
| | Chiusura iscrizioni: <i>Entries closing date:</i> | | PROTOCOLLO | N. GARA |
| LOGO DELLA MANIFESTAZIONE | | Il Sottoscritto chiede di essere iscritto alla e dichiara di conoscere e accettare il regolamento particolare della Manifestazione. Il Codice Sportivo Internazionale, il Regolamento Nazionale Sportivo, le cui norme TUTTE si impegna ad osservare. Dichiara inoltre di esonerare gli Enti Organizzativi, gli Ufficiali di Gara, nonché i loro incaricati e dipendenti, da ogni responsabilità e di rinunciare ad ogni ricorso davanti ad arbitri od a tribunali per fatti verificati durante lo svolgimento della competizione. | | |
| DATI RICHIESTI <i>REQUIRED DATA</i> | CONCORRENTE <i>ENTRANT</i> | CONDUTTORE <i>DRIVER</i> | CONDUTTORE di RISERVA <i>SUPPORTING DRIVER</i> | |
| Cognome <i>Surname</i> | | | | |
| Nome <i>Name</i> | | | | |
| Luogo di nascita <i>Birth place</i> | | | | |
| Data di nascita <i>Birth date</i> | | | | |
| Under 25 al 1 Gennaio c.a. <i>Under 25 to the 1st of january of the current year</i> | | | | |
| Pseudonimo <i>Pseudonym</i> | | | | |
| Indirizzo <i>Address</i> | | | | |
| CAP - Città - Naz. <i>Postcode - Town - Nat.</i> | | | | |
| Telefono <i>Telephone</i> | | | | |
| P.IVA e Codice Fiscale <i>(Only Italians)</i> | | | | |
| Licenza sportiva n° <i>Sporting licence n°</i> | | | | |
| Qualifica e Categoria Licenza <i>Status and Category of licence</i> | | | | |
| Patente di guida n° <i>Driving licence n°</i> | | | | |
| E - mail | | | | |
| Scuderia <i>Team</i> | | Licenza n° <i>Licence n.</i> | | |
| Preparatore <i>Technical Preparer</i> | | Licenza n° <i>Licence n.</i> | | |
| Noleggiatore <i>Hirer</i> | | Licenza n° <i>Licence n.</i> | | |
| Marca e modello vettura <i>Brand and type of car</i> | classificazione CSAI <i>CSAI classification</i> classificazione FIA * <i>FIA classification</i> | Gruppo <i>Group</i> | Classe <i>Class</i> | |
| Cilindrata cc. <i>Cubic capacity</i> | Anno di costruzione <i>Year of make</i> | Targa <i>Plate</i> | Telaio <i>Chassis</i> | |
| * da compilare solo se gara titolata FIA/(to be compiled only if event with FIA validity) | | | | |
| Inviare a: <i>Send to</i> | | (indirizzo, fax, tel, e-mail, sito web dell'Organizzatore) <i>(address, fax, phone, e-mail, web site of Organizer)</i> | | |
| Pagam. assegno o bonifico Paym. <i>w. cheque or bank transfer</i> | | IBAN | | |

| | |
|--|---|
| Tassa d'iscrizione <i>Entry fee</i> | Gruppo N-A-E3 (VSO) – E1≤2000 € |
| | Gruppo CN - E1>2000 - E2 - SP - S20 - ST - GT € |
| | Racing Start € |
| | Trofeo € |
| | Trofeo € |

Le tasse di iscrizione inviate negli ultimi 5 giorni saranno maggiorate del 20%
Entry fees sent during last 5 days will be charged of 20%

Il sottoscritto dichiara per sé e per i propri conduttori di conoscere il Codice Sportivo Internazionale, il Regolamento Sportivo Nazionale e le sue norme supplementari, il Regolamento Particolare di Gara e garantisce di accettarli senza riserve e di uniformarsi a tutte le prescrizioni in essi contenute.
The undersigner declares to have complete knowledge of International Sportive Code, of the National Sporting Regulations and its supplementaries rules, of the Particular Regulations of the Event and undertakes to comply with them unconditionally and to uniform to all the prescriptions in them.

| | |
|--|--|
| Comunicare ingombri assistenze e n. mezzi <i>Please communicate service space necessary and vehicles number</i> | |
| | |

| | | |
|--|----|----|
| Richiesta di vidimazione di un nuovo passaporto tecnico ** Request of endorsement of new technical passport | SI | NO |
| Richiesta di Verifica Tecnica Unica annuale ** Request of annual technical scrutineering | SI | NO |

** valido solo per gli iscritti italiani/valable only for italian participants

| | | | |
|----------------------------|-----------------------------|----------------------------|---|
| Firme <i>Signatures</i> | Concorrente / <i>Entran</i> | Conduttore / <i>Driver</i> | Conduttore di riserva <i>Supporting Driver</i> |
| | | | |

APPENDICE N° 9 ALLA NS 16 BIS

FAC SIMILE AUTOCERTIFICAZIONE PER USO PNEUMATICI GRUPPI CN, E2B, E2M

DICHIARAZIONE DI RESPONSABILITÀ.....

Il sottoscritto (nome e cognome)

lic. CSAI n° Numero di gara

DICHIARA

che alle gara (denominazione)

del (data gara)

VENGONO USATI I SEGUENTI PNEUMATICI SLICK:

Marca

Numeri di matricola pneumatici: .

1 ANT.:

2 ANT.:

3 POST.:

4 POST.:

FIRMA CONDUTTORE:

.....

APPENDICE N° 10 ALLA NS 16 BIS

REGOLAMENTO TECNICO GRUPPO E1 INTERNAZIONALE

1 - MOTORE

È permesso sostituire il monoblocco con uno utilizzato in vetture che corrispondono alla Categoria 1. L'installazione del motore ed il suo posizionamento entro il vano motore originale sono liberi; inoltre sono permesse tutte le modifiche necessarie a questo scopo.

La paratia originale (parete che separa il vano motore dall'abitacolo della vettura) deve restare nella sua posizione originaria.

È permesso installare un turbo gruppo o un compressore.

È ammessa qualsiasi modifica o sostituzione riguardante il motore purché nel rispetto dei criteri sopra menzionati.

La massima cilindrata ammessa è di 6500 cm³.

2 – LIBERE MODIFICHE ED AGGIUNTE

- sospensioni
- ruote e pneumatici
- cambio e differenziali
- sistema di trazione (da 4WD a 2WD e viceversa – da Anteriore a Posteriore e viceversa)
- impianto frenante
- impianto di scarico (a condizione di essere situato all'interno del perimetro della vettura e che il/ gli orificio/i di uscita sporga/ano meno di 10 cm dal perimetro e si trovi/ino posteriormente al piano verticale passante per la mezzeria del passo)
- impianto elettrico
- organi dello sterzo
- cruscotto, pannelli porte laterali e pannelli posteriori (la loro sagoma e il loro materiale devono essere rigidi e ininfiammabili).

3 - CARROZZERIA

È consentito utilizzare paraurti anteriori e posteriori, cofani anteriori e posteriori, portiere, parafranghi ed appendici aerodinamiche di materiale differente da quello di origine.

È ammessa la raccordatura dei paraurti e delle portiere con la linea dei parafranghi o dei codolini e viceversa.

Il cofano anteriore deve essere di solida costruzione ma può avere delle griglie di ventilazione, installate per consentire il raffreddamento del motore.

Le vetture che monteranno portiere in materiale differente devono montare obbligatoriamente le barre trasversali laterali sul roll bar.

È ammessa la sostituzione dei finestrini laterali e del lunotto posteriore con elementi in policarbonato in lastra trasparente, di uno spessore minimo di 3 mm e approvato dalla FIA

È ammessa la sostituzione del parabrezza con uno in policarbonato trasparente che abbia identica forma dell'originale, di uno spessore minimo di 5 mm e approvato dalla FIA:

I fari esterni anteriori e posteriori possono essere soppressi o purché sostituiti con placche di vetroresina o altro materiale.

Sono ammesse tutte le modifiche, anche per eventuali culle e/o telai presenti, per consentire quanto previsto dai punti 1, 2 e 5.

È permesso l'utilizzo di eventuali codolini, anche se non previsti e/o omologati dal costruttore, in forma, dimensione e materiali liberi.

4 – DISPOSITIVI AERODINAMICI

Visti da sopra, i dispositivi aerodinamici (spoilers) non devono essere un tutt'uno con il profilo del veicolo.

Quelli che sono (erano) non omologati o provenienti dalla produzione di serie non devono eccedere 20 cm max anteriormente e 40 cm max posteriormente (senza tolleranze con riferimento alle dimensioni originali della carrozzeria (lunghezza fuori tutto). Quelli frontali devono essere montati sotto a una linea orizzontale passante attraverso i mozzetti ruote e non possono toccare terra quando le molle sono sotto piena compressione. La larghezza complessiva dei dispositivi aerodinamici (spoilers) non può eccedere la larghezza complessiva delle dimensioni originali della carrozzeria vista da sopra e misurata sull'asse dei mozzetti ruote.

Lo spoiler posteriore non deve estendersi per più di 10 cm sopra l'altezza complessiva del veicolo.

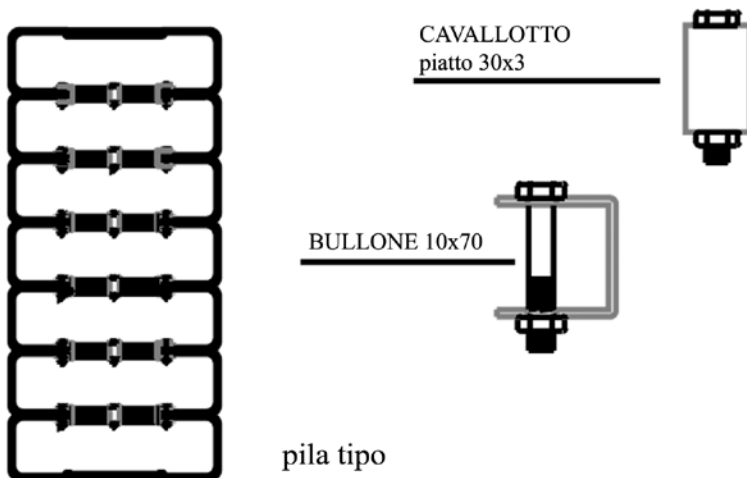
5 - PESO MINIMO

È il peso reale della vettura in condizioni di gara, senza pilota e senza il suo equipaggiamento, in ogni momento della gara:

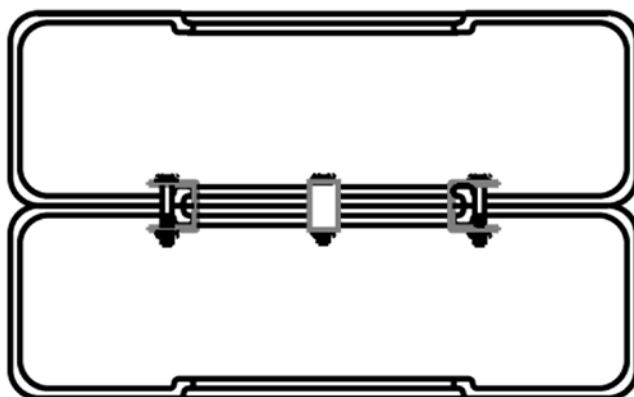
- sino a 1000 cm³ Kg. 500
- oltre 1000 cm³ sino a 1400 cm³ Kg. 550
- oltre 1400 cm³ sino a 1600 cm³ Kg. 580
- oltre 1600 cm³ sino a 2000 cm³ Kg. 620
- oltre 2000 cm³ sino a 3000 cm³ Kg. 700
- oltre 3000 cm³ sino a 4000 cm³ Kg. 780
- oltre 4000 cm³ sino a 5000 cm³ Kg. 860
- oltre 5000 cm³ sino a 6500 cm³ Kg. 960

Disegno n° 1: PILA DI PNEUMATICI

assemblaggio con cavallotti e bulloni

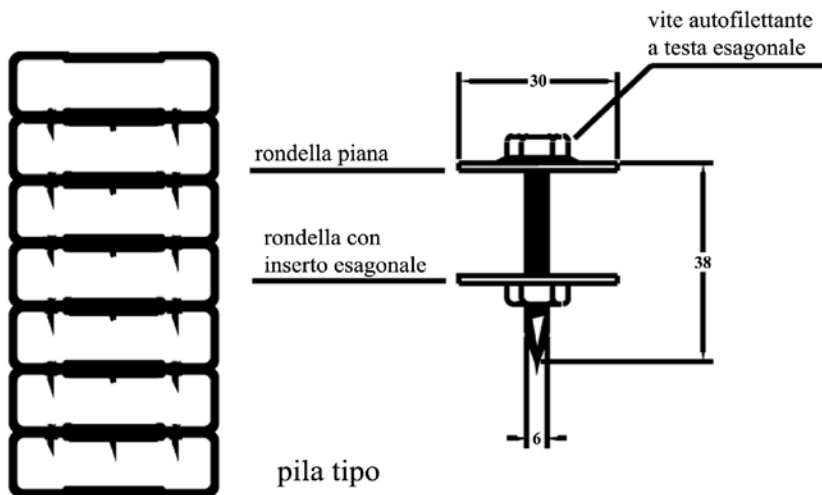


particolare assemblaggio

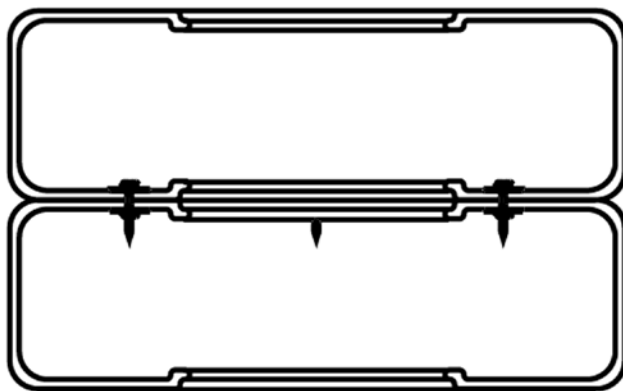


Disegno n° 2: PILA DI PNEUMATICI

assemblaggio con viti autofilettanti e rondelle

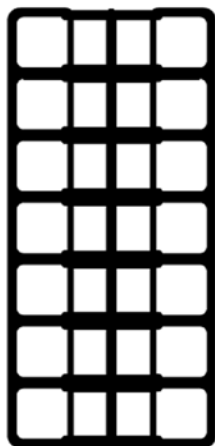


particolare assemblaggio



Disegno n° 3: PILA DI PNEUMATICI

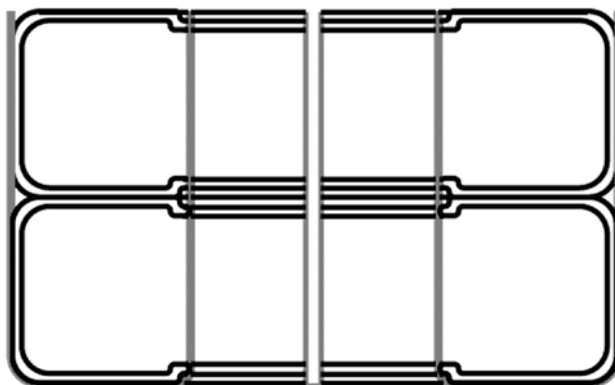
assemblaggio con reggia in nylon



pila tipo

N.B. reggia in nylon con
resistenza minima alla
rottura di 300 Kg.

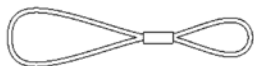
particolare assemblaggio



Disegno n° 4: PILA DI PNEUMATICI

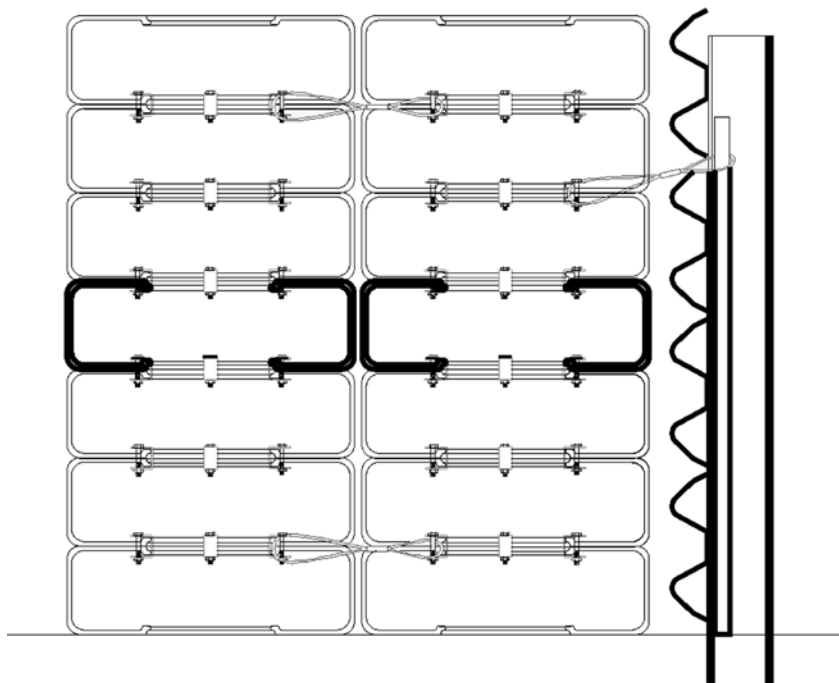
protezione guard-rail o muri

cavo d'acciaio Ø 6 mm.



35

N.B. fissaggio tra le pile
con cavetto d'acciaio Ø 6 mm.
e alle barriere con cavetto
e tubo in ferro Ø 25 mm.

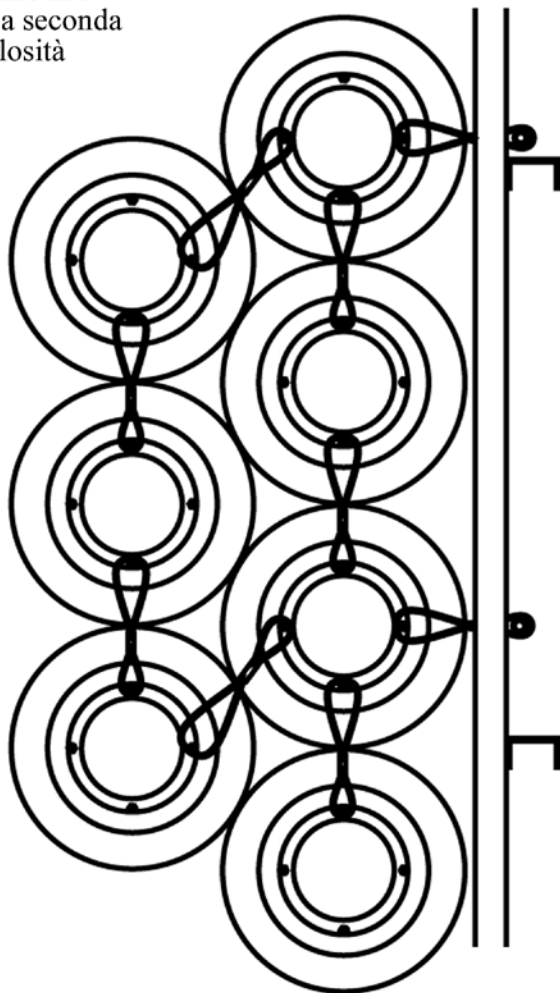


Disegno n° 5: PILA DI PNEUMATICI

protezione guard-rail o muri

schema di fissaggio

N.B. il numero delle file
può variare a seconda
della pericolosità

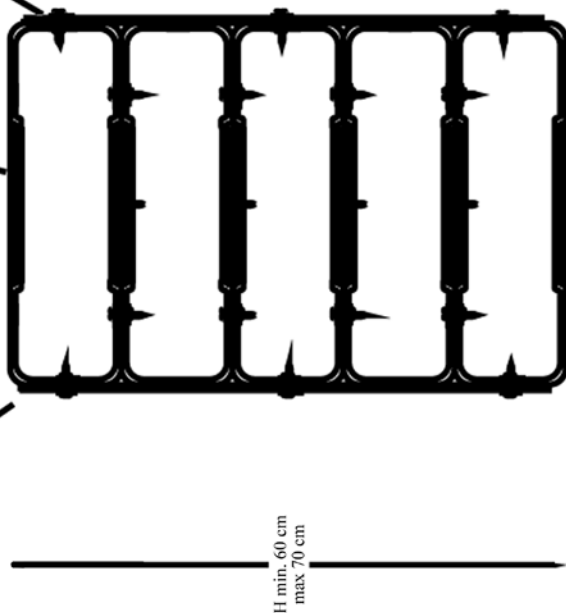


Disegno n° 6: PILA DI PNEUMATICI

chicane di rallentamento

conveyor belt pila di pneumatici

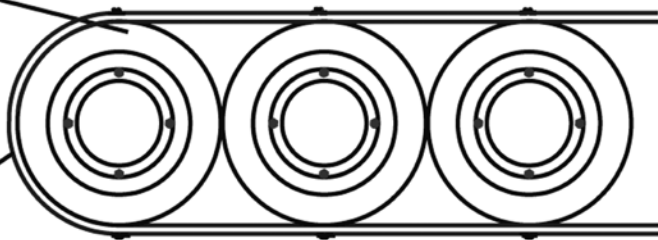
vite di fissaggio



Disegno n° 7: PILA DI PNEUMATICI

chicane di rallentamento

conveyor belt pila di pneumatici

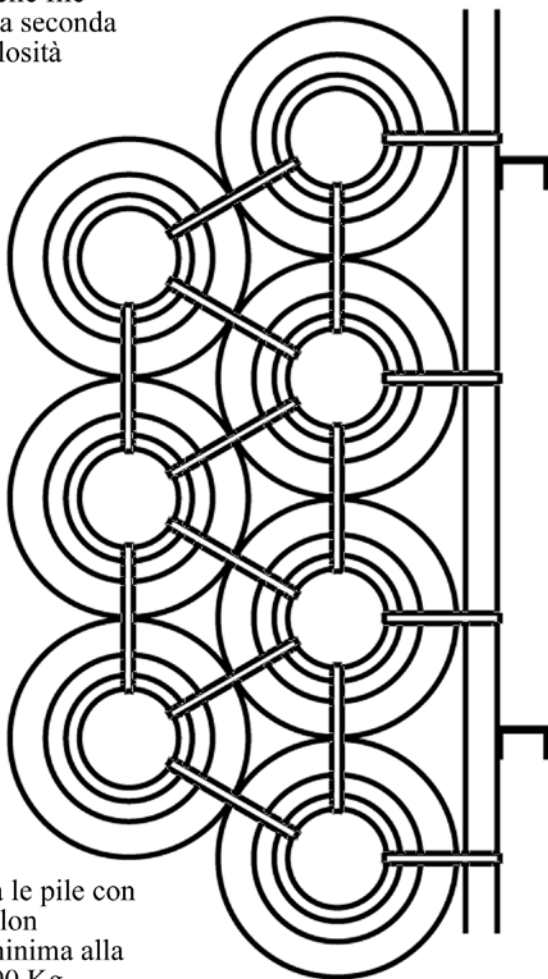


Disegno n° 8: PILA DI PNEUMATICI

protezione guard-rail o muri

schema di fissaggio

N.B. il numero delle file
può variare a seconda
della pericolosità

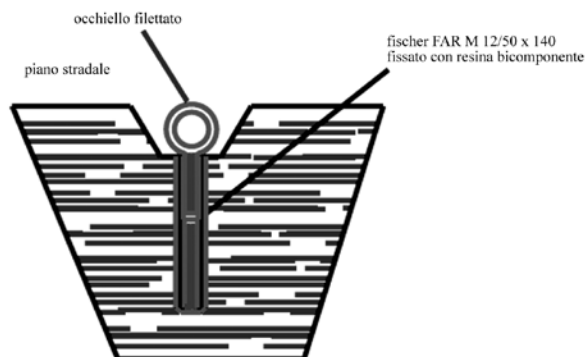
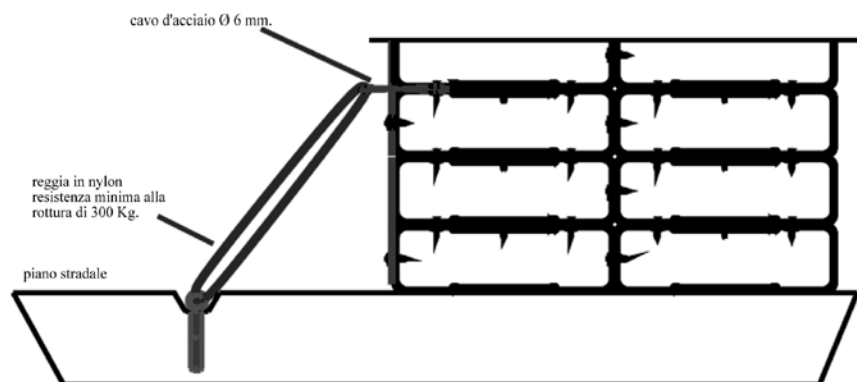


N.B. fissaggio tra le pile con
reggia in nylon
resistenza minima alla
rottura di 300 Kg.

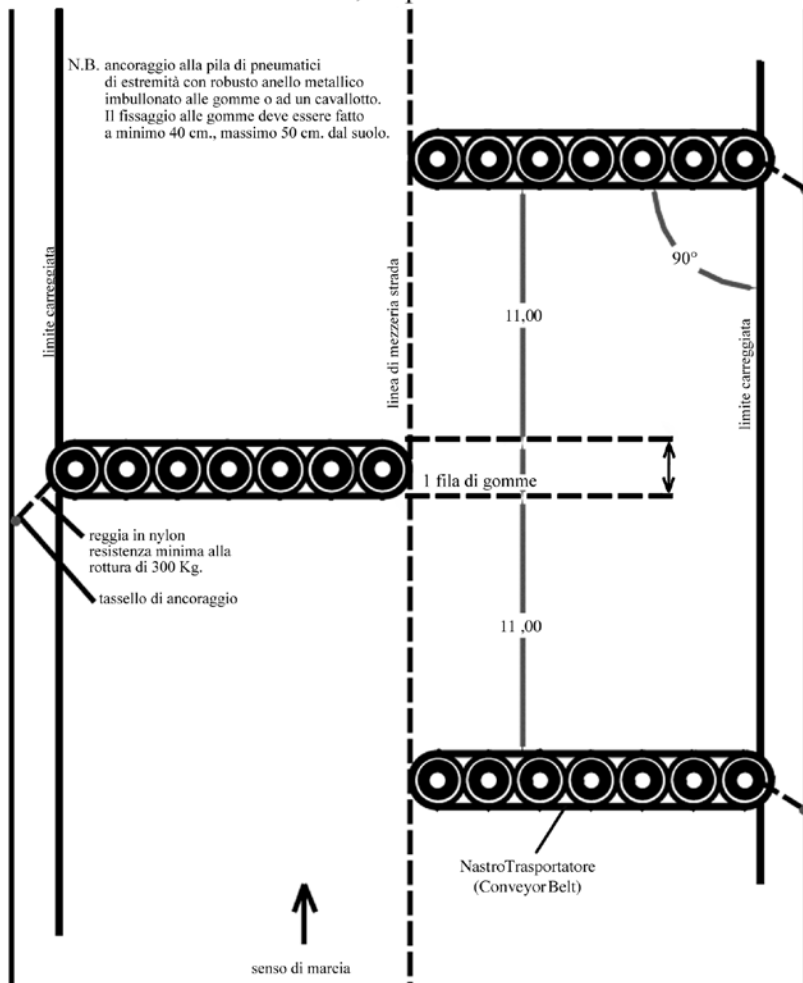
Disegno n° 9: PILA DI PNEUMATICI

chicane di rallentamento

fissaggio della chicane al terreno



Disegno n° 10:
CHICANE DI RALLENTAMENTO SALITA
 Per ulteriori dettagli e dimensioni
 consultare N.S. 16 BIS, Cap. II - Art. 1.6



Fissaggio pneumatico/pneumatico/fila/fila con ferri a C + bulloni/dadi/rondelle, come disegno allegato (alternativa: cavetti in nylon con resistenza minima alla rottura di 300 Kg). Fissaggio file pneumatici/conveyor belt con piastre/bulloni/dadi/ rondelle (piastre e teste dei bulloni all'esterno), minimo due fissaggi per ogni pila di pneumatici (per le pile di testa, su entrambe le estremità, i fissaggi minimi sono 6).