

ANNUARIO 2011

NS. 8

indice degli aggiornamenti pubblicati successivamente alla stampa

20-04-2011 **art. 7.7;**
18-07-2011 **art. 7.3.1; art. 7.3.2;**

per visualizzare direttamente l'aggiornamento,
selezionare l'articolo desiderato e premere col tasto sinistro del mouse.

R.N.S. - NORMA SUPPLEMENTARE N.S. 8

Edizione 2011

PRESCRIZIONI DI SICUREZZA

N.B.: Tutti i riferimenti alle norme internazionali (COD e suoi Allegati, ed altri) vanno aggiornati in base all'Annuario dello Sport Automobilistico F.I.A. e agli aggiornamenti pubblicati sul sito FIA e sui Bollettini F.I.A.

1. REGOLAMENTAZIONE DELLA SICUREZZA

1.1 Premessa

I diversi aspetti della sicurezza nello svolgimento dell'attività sportiva automobilistica fanno oggetto di un complesso di norme emanate dagli organi sportivi internazionali.

L'applicazione in Italia di tali norme è soggetta a integrazioni mediante norme nazionali che la C.S.A.I. emette tenendo conto delle prescrizioni amministrative in materia e delle particolari condizioni di svolgimento dell'attività sportiva nazionale.

Dette norme internazionali e nazionali sono elencate nel par. 1.2 successivo e citate specificatamente per argomento negli articoli che seguono.

1.2 Norme Internazionali

Le norme internazionali riguardanti la sicurezza sono contenute nell'Annuario dello Sport Automobilistico F.I.A. pubblicato all'inizio di ogni anno ad eccezione di alcune ottenibili dalla Segreteria della F.I.A.. Esse sono:

- disposizioni diverse riguardanti i vari aspetti della sicurezza contenute nel Codice Sportivo Internazionale (COD);
- disposizioni relative alla sicurezza nei tentativi di record contenute nell'All. "D" al COD;
- disposizioni riguardanti la sorveglianza del percorso e i servizi d'emergenza contenute nell'All. "H" al COD;
- disposizioni relative alla sicurezza delle vetture contenute nei vari articoli dell'All. "J" al COD;
- disposizioni diverse riguardanti le licenze e la sicurezza dei conduttori contenute nell'All. "L" al COD;
- disposizioni relative alla sicurezza contenute nei regolamenti Rallycross, Autocross, Slalom, Trial e Rallyes Tout Terrain di cui all'All. "M" al COD;
- disposizioni diverse riguardanti l'organizzazione e lo svolgimento dei Campionati F.I.A. e delle prove relative contenute nelle Prescrizioni Generali e Particolari applicabili ai predetti Campionati;
- disposizioni relative all'approvazione dei circuiti contenute nell'All. "O" al COD.

Le integrazioni e gli aggiornamenti delle predette norme che intervengono nel corso dell'anno vengono pubblicate sul Bollettino e sul sito della F.I.A. (www.fia.com).

1.3 Norme nazionali

1.3.1 Oltre a quelle contenute nella presente N.S. 8 e nel Regolamento Nazionale Sportivo (RNS), le norme nazionali riguardanti la sicurezza sono contenute nell'Annuario C.S.A.I. pubblicato all'inizio di ogni anno. Esse sono:

- Norma Supplementare n. 3 - Licenze sportive ed assicurazioni;
- Norma Supplementare n. 6 - Regolamento sanitario
- Norma Supplementare n. 9 - Verifiche nelle gare;
- Norma Supplementare n.10 - Regolamenti tecnici Internazionali e nazionali delle vetture;
- Norma Supplementare n.11 - Regolamento nazionale Rallyes;
- Norma Supplementare n.13 - Velocità su terra (Autocross), su ghiaccio, Formula Challenge;
- Norma Supplementare n.14 - Regolamento nazionale Auto Storiche;
- Norma Supplementare n.15 - Regolamentazione Fuoristrada Velocità, Trial;
- Norma Supplementare n.16 - Velocità in circuito
- Norma Supplementare n.16 bis - Velocità in Salita
- Norma Supplementare n.18 - Slalom;
- Norma Supplementare n.19 - Regolarità auto moderne e Manifestazioni non agonistiche auto moderne;
- Norma Supplementare n.20 - Manifestazioni con veicoli ad energie alternative;
- Norma Supplementare n.22 - Rallyes Tout Terrain;
- Norma Supplementare n.23 - Regolamento Nazionale Regolarità Classica Autostoriche, Regolarità Sport Autostoriche, Regolarità Challenge Autostoriche, Regolarità Turistica Autostoriche, Manifestazioni non Agonistiche Autostoriche (Raduni);
- Norma Supplementare n.24 - Centri di Avviamento allo Sport - Minimpianti, Gare di Accelerazione, Racing Start, Drifting
- Norme e regolamenti diversi per quanto concerne i vari aspetti della sicurezza.

1.3.2 Le integrazioni e gli aggiornamenti delle predette norme che intervengono nel corso dell'anno vengono pubblicati sul Notiziario C.S.A.I. e nel sito www.csai.aci.it.

2. PERCORSI DI GARA

I percorsi, a seconda delle loro caratteristiche (definite agli artt. 29, 30, 31 del RNS), devono soddisfare alle specifiche norme di sicurezza di cui ai successivi artt. 3 e 4.

La loro approvazione è inoltre disciplinata dall'art. 82 del RNS.

3. CIRCUITI

Ai fini del presente articolo si considerano soltanto i circuiti la cui pista è interamente provvista di un rivestimento di tipo solido continuo (ad esempio asfalto) e che sono destinati alle competizioni di velocità per vetture conformi all'All. "J" o alla NS n. 10.

Per quanto riguarda il tracciato, le protezioni, gli impianti e gli apprestamenti dei circuiti, essi devono rispondere alle prescrizioni internazionali citati al comma 1.2 lettera h).

3.1 Omologazione Autodromi, Piste e Minimpianti

3.1.1 Omologazioni e procedure

Le omologazioni di Autodromo e/o Pista o Minimpianto sono rilasciate dalla FIA e/o CSAI agli impianti così definiti dagli Art. 29, 30 e 31 del R.N.S..

Gli impianti dovranno essere realizzati in conformità con le vigenti disposizioni di legge, in particolare il Decreto Ministeriale 18-03-1996 (G.U. 11-04-1996): "Norme di sicurezza per la costruzione e l'esercizio degli impianti sportivi", modificato ed integrato col Decreto Ministeriale 6-6-2005.

Le omologazioni sono così suddivise:

- A.** Autodromi/Piste con omologazione FIA;
- B.** Autodromi/Piste con omologazione CSAI;
- C.** Piste Autocross/Rallycross con omologazione CSAI.
- D.** Minimpianti.

L'omologazione viene rilasciata con le seguenti procedure:

tipo A): emessa sulla base della omologazione e con le prescrizioni dettate dalla FIA.

tipo B): emessa sulla base della omologazione disposta dalla CSAI, in base alle norme FIA, e previa l'accettazione delle norme regolamentari di cui agli Allegati H e O al Codice Sportivo Internazionale (Cod.).

L'omologazione nazionale (tipo B) è condizione necessaria e irrinunciabile per ottenere e/o mantenere l'omologazione internazionale (tipo A).

tipo C): emessa sulla base della omologazione CSAI in base alle norme che regolano il settore e previa accettazione delle disposizioni del successivo par. 3.1.2.

tipo D): emessa sulla base dell'omologazione CSAI in base alle norme che regolano il settore e previa accettazione delle disposizioni del successivo par. 3.1.2.

Ogni nuovo progetto di Circuito, Pista, Minimpianto o modifica di uno esistente deve essere accompagnato dalle tasse di pertinenza CSAI e (se il caso) FIA, previste dalla NS2 e/o dall'Allegato "O" al COD.

Il modello di "Omologazione Autodromo/Pista/Minimpianto" è riportato in allegato alla presente Norma Supplementare (Appendice n. 2).

3.1.2 Disposizioni particolari

- a)** L'omologazione è rilasciata secondo i più recenti criteri di sicurezza stabiliti dalla F.I.A. in relazione alla concezione dei circuiti, alle loro caratteristiche strutturali, ai loro allestimenti ed ai loro impianti, come previsti nell'allegato "O" al Codice Sportivo Internazionale; tuttavia essa non può garantire in maniera assoluta la sicurezza delle competizioni che con essa vengono autorizzate su un autodromo stante la intrinseca pericolosità degli sports motoristici, né può implicare alcuna responsabilità della F.I.A. o della C.S.A.I., né dei loro dirigenti o funzionari o Componenti delle Sottocommissioni o Ispettori, nel caso di incidenti che possano verificarsi durante lo svolgimento delle gare o delle prove.
- b)** L'omologazione di Autodromo/Pista/Minimpianto è condizione necessaria ed indispensabile per poter richiedere l'autorizzazione ad organizzare manifestazioni per le categorie previste da quel tipo di omologazione, ma non è sufficiente a garantire l'iscrizione di una di queste gare al calendario nazionale o, eventualmente, internazionale.
- c)** Il rilascio della omologazione di Autodromo/Pista/Minimpianto attesta esclusivamente che, al momento dell'ispezione, esso rispondeva alle condizioni ed alle vigenti norme di sicurezza stabilite dalla FIA e/o CSAI per lo svolgimento delle gare previste dai regolamenti in vigore e per le categorie di vetture in essi specificati.
Il rilascio della omologazione non dispensa il proprietario e/o gestore del circuito dal rispetto delle disposizioni eventualmente impartite dalle competenti Autorità amministrative.
Il proprietario e/o gestore del circuito ha l'obbligo di ottemperare a tutte le prescrizioni impartite dall'Ispettore CSAI, e di mantenere l'impianto, le sue strutture, le misure di sicurezza nelle stesse condizioni esistenti al momento dell'ispezione finale che ha consentito il rilascio della omologazione.
- d)** Qualunque modifica da apportare all'impianto per il quale l'omologazione è stata rilasciata, dovrà essere segnalata alla CSAI per la preventiva approvazione, pena la eventuale sospensione della validità della stessa.
- e)** L'omologazione non sarà rilasciata fino a quando la FIA e/o la CSAI non avranno controllato la corretta esecuzione dei lavori prescritti in sede di ispezione.
- f)** La CSAI potrà, oltre alle normali ispezioni annuali, da effettuarsi entro il mese di Marzo, salvo casi particolari autorizzati dalla CSAI (es.: concomitanza con ispezioni FIA) disporre ulteriori verifiche o modifiche all'impianto e suoi sistemi e dispositivi di sicurezza.
In caso di impianti/minimpianti che ospitano gare in notturna le ispezioni annuali devono essere effettuate anche con la verifica dell'impianto di illuminazione. La normativa di riferimento da applicare è quella prevista dalla FIA (vedi art. 7.13).
- g)** L'omologazione potrà essere revocata in qualsiasi momento dalla CSAI in presenza di modifica delle condizioni che ne hanno determinato il rilascio.
- h)** L'omologazione di un Autodromo/Pista/Minimpianto scade nel momento in cui si effettua una nuova ispezione, a seguito della quale verrà rilasciata una nuova omologazione.
- i)** Un Autodromo/Pista/Minimpianto omologato ha l'obbligo di richiedere la relativa Licenza di cui all'art. 3.1 della N.S. 3 per poter esercitare le attività previste.
- l)** Le responsabilità derivanti dall'organizzazione di una manifestazione sportiva incombono esclusivamente sui proprietari e/o gestori dell'impianto sportivo e/o sugli Organizzatori della manifestazione che utilizzano l'impianto stesso, e la CSAI, le sue Sottocommissioni e i suoi Ispettori, non potranno mai essere considerati responsabili, neppure in via indiretta.
- m)** La licenza non dispensa il proprietario dell'Autodromo/Pista/Minimpianto e/o gli Organizzatori di gare dalla richiesta dei permessi di organizzazione necessari alle Autorità sportive e/o amministrative competenti.
- n)** L'Ente e/o Società proprietaria e/o gestore dell'impianto, si dichiara a conoscenza delle norme vigenti che si impegna ad osservare e a far rispettare da eventuali altri utilizzatori dell'impianto stesso così come ogni altra prescrizione e/o disposizione emessa dalla FIA e/o CSAI.
- o)** Per il solo fatto della richiesta della Licenza, il titolare si impegna a rinunciare ad ogni altra giurisdizione che quella prevista dalle norme sportive, salvo espressa autorizzazione della CSAI.
- p)** L'attività di test, collaudo, prove libere (anche con vetture da competizione), scuole di pilotaggio ed altre similari non necessita, per essere svolta, di alcuna omologazione sportiva dell'impianto. In ogni caso potrà essere presentata richiesta di omologazione CSAI e FIA per Autodromi, Piste, ecc. che, pur non ospitando gare, effettuano tali attività di test, collaudo, prove libere (anche con vetture da competizione), scuole di pilotaggio ed altre similari.

3.2 Sorveglianza televisiva della pista

In tutte le competizioni valide per i Campionati del Mondo su circuito e i Campionati Italiani di F3, CIT, Prototipi, Gran Turismo dovrà essere previsto un sistema TV a circuito chiuso per la sorveglianza della pista. Detto sistema dovrà essere dotato di un adeguato numero di telecamere dislocate lungo la pista; per ognuna di esse il relativo video, nella apposita sala di controllo, dovrà essere collegato a un videoregistratore. Tale sistema deve essere a disposizione del Direttore di gara nel suo posto di controllo sia durante le prove che le gare.

3.3 Pavimentazione piste

3.3.1 Rifacimento totale o parziale pavimentazione

L'autorizzazione allo svolgimento di gare non sarà concesso se le opere non sono state completate almeno 10 giorni prima dell'effettuazione della gara stessa.

3.3.2 Relazione tecnica annuale pavimentazioni

I responsabili di tutti i circuiti permanenti dovranno presentare, almeno due mesi prima dell'inizio della stagione sportiva, una dichiarazione di un tecnico specializzato nella materia, dalla quale risulti la corretta e sicura agibilità della sede stradale nelle varie condizioni ambientali che si potranno verificare nel corso della stagione sportiva. I responsabili dei circuiti, in occasione del rifacimento parziale o totale della pavimentazione, dovranno far predisporre uno specifico capitolato; tale documento dovrà essere conservato in archivio e a disposizione, quando necessario, sia della C.S.A.I. che del tecnico incaricato così da permettere i necessari raffronti. Inoltre la S/C ha facoltà di richiedere, nel caso lo ritenga opportuno in fase d'ispezione, di avvalersi di tecnici da lei nominati al fine di eseguire prove e analisi che si ritengano utili. Alle spese relative contribuirà la C.S.A.I..

3.4 Protezioni Grand Prix Enichem/Sinterplast

Premesso che qualsiasi nuovo tipo di protezione è soggetto all'approvazione preventiva della C.S.A.I. o della F.I.A., da richiedersi a cura dell'interessato con congruo anticipo, nelle gare nazionali sono consentite, a titolo sperimentale, le barriere Grand Prix alle seguenti condizioni:

- le barriere saranno parzialmente riempite d'acqua (circa 50%)
- le barriere, una volta posate e fissate, non dovranno presentare soluzioni di continuità né sporgenze o rientranze lungo il loro asse
- ciascun elemento della barriera dovrà essere collegato, in almeno 4 punti, alla protezione fissa (guardrail o muretto) con corde di nylon, polipropilene o altro materiale con analoghe caratteristiche che garantisca, globalmente, una resistenza a trazione di almeno 2000 kg. per elemento di barriera
- nei circuiti le barriere Grand Prix potranno essere posate in corrispondenza degli spazi di fuga in sostituzione di una fila di pneumatici o analogo dispositivo ad assorbimento di energia dall'inizio degli stessi sino ad un angolo di impatto tra la tangente alla traiettoria e l'allineamento delle protezioni, non inferiore a 25°; la posa in altre posizioni dovrà essere concordata, di volta in volta, con la Sottocommissione Sicurezza. Ove esista la possibilità di deflusso di acqua verso la pista a causa di una eventuale rottura delle protezioni, le stesse dovranno essere poste a una distanza adeguata e comunque non inferiore a 3 metri
- l'utilizzo delle barriere Grand Prix in altre competizioni sportive al di fuori dei circuiti (gare in salita, slalom, rallyes, ecc.) dovrà essere concordata, di volta in volta, con la Sottocommissione Sicurezza.

3.5 Fotocellule

Non è ammessa la posa di fotocellule e relativi sostegni in zone libere (banchine, spazi laterali, spazi di fuga) durante le gare e relative prove libere e di qualificazione.

Potranno essere realizzati appositi fori nei muri e nei guard rail per la posa retrostante delle fotocellule stesse (i guard rail dovranno essere opportunamente rinforzati in corrispondenza dell'apertura praticata).

Durante le prove private la facoltà o meno di porre le fotocellule sarà a discrezione dei promotori in accordo con i responsabili del circuito.

3.6 Addetto alla Sicurezza gare in circuito, gare in salita, slalom

L'Addetto alla sicurezza ha il compito di controllare che prima dell'inizio e al termine di ogni gara o prova, nell'ambito della stessa manifestazione, tutti gli apprestamenti siano in perfetta efficienza

(esempio: dopo un urto che le gomme vengano nuovamente legate e riposizionate prima di dare la nuova partenza) e che siano conformi alle eventuali prescrizioni date dagli ispettori incaricati dalla C.S.A.I. di effettuare il sopralluogo del percorso, ove previsto.

Altro compito dell'Addetto alla sicurezza è la verifica accurata della funzionalità di tutti i mezzi di servizio (antincendio, carri attrezzi, vetture di soccorso) e la loro opportuna dislocazione. Ciò per evitare che in caso di necessità ci si accorga di avere mezzi in panne o non adeguati alle necessità.

Detto incarico sarà espletato da idonea persona licenziata (Ufficiale di Gara) appositamente designata dall'organizzatore ed indicata nel Regolamento Particolare di Gara.

3.7 Traino vetture

Nei circuiti permanenti i normali carri attrezzi devono essere affiancati da vetture fuoristrada pick-up, più veloci e agili in caso di solo traino della vettura incidentata (in special modo in condizioni di scarsa aderenza).

3.8 Postazione starter

Le postazioni dello starter nei circuiti dovranno essere protette mediante lamiera rinforzata per la parte inferiore e in materiale trasparente rinforzato per la parte superiore.

3.9 Altri tipi di protezione omologati CSAI

"Impact Protection System": approvato per tutte le gare nazionali in circuito e in salita in eventuale sostituzione delle gomme (ove possibile).

Eurofill Srl - Via Mameli 57.59 - 20058 Villasanta (MI) - Tel. 039-2050999 Fax 039-20500977.

4. PERCORSI SPECIALI

Ai fini del presente articolo si considerano speciali tutti i circuiti o percorsi aperti le cui caratteristiche non rientrano fra quelle indicate al precedente art. 3.

Per i percorsi speciali si applicano le norme seguenti:

- circuiti per Velocità su terra, Formula Challenge, Rallycross e velocità su ghiaccio la Norma Supplementare n. 13;
 - circuiti karting: la NSK4 "Regolamento Piste e Circuiti" al Regolamento Nazionale Karting (RNK);
 - percorsi per gare in salita: l'art. 2.3 dell'Allegato "H" al COD;
 - percorsi per rallyes: le norme internazionali riguardanti le Prescrizioni Generali e Particolari di svolgimento dei Campionati F.I.A. e la Norma Supplementare n. 11;
 - percorsi per gare fuoristrada e trial 4x4: la Norma Supplementare n. 15;
 - percorsi per gare slalom: la Norma Supplementare n. 18;
- Tutti i percorsi di gare in salita (anche per autostoriche) sono soggetti a preventivo sopralluogo della Sottocommissione Sicurezza (vedi N.S. 16 bis - Cap. II - Art. 1.7).

Il rilascio del permesso di organizzazione è subordinato all'esito favorevole di detto sopralluogo.

La S/C Sicurezza effettuerà verifiche ai percorsi di gara delle varie specialità, secondo le modalità stabilite dalla CSAI, e si riserva di effettuare eventuali ulteriori sopralluoghi di controllo (ved. anche N.S. 16 bis - Cap. II, App. n. 2, Cahier des charges - Art. 4.1).

Nuovi tipi o sistemi di protezione, prima di essere adottati in gara, devono essere stati preventivamente approvati dalla C.S.A.I., per le gare nazionali, e, anche, dalla F.I.A., per le gare internazionali iscritte al calendario F.I.A.

5. VETTURE

5.1 Costruzione e preparazione

Le norme di sicurezza particolari da applicarsi ai vari gruppi di vetture e alle formule internazionali sono quelle prescritte dall'Allegato "J" al COD. Per le vetture di formule e gruppi Nazionali Italiani si applica la N.S. 10.

Per le altre formule nazionali e per le vetture partecipanti a gare monomarca si applicano i rispettivi regolamenti tecnici approvati dalla C.S.A.I..

5.2 Appoggiatesta

L'appoggiatesta deve essere di adeguata robustezza e ricoperto di materiale anti-shock ininflammabile.

5.3 Sistemi di estinzione

Le vetture partecipanti a Rallyes Internazionali e Nazionali che si svolgono in Italia devono montare un sistema di estinzione conforme alla N.S. 11. Per le vetture partecipanti alle rimanenti competizioni valgono le prescrizioni previste dalle rispettive N.S., o, in assenza di tali prescrizioni, quelle dell'allegato "J" al COD.

5.4 Pneumatici

Per le vetture equipaggiate con i pneumatici di serie la profondità del battistrada, in qualsiasi punto, non deve essere inferiore a 3 mm. È rigorosamente proibito riscoprire i pneumatici.

La profondità di cui sopra deve essere verificata prima delle prove ufficiali e della gara.

Nelle gare in salita è proibito riscaldare i pneumatici con fiamma viva, termocoperte o altri sistemi.

Potranno essere effettuati dei controlli da parte dei Commissari Tecnici mediante pirometro. Prima della partenza è proibito riscaldare i pneumatici con fiamma viva.

5.5 Serbatoi di sicurezza in tela gommata

In base a quanto precisato nell'Allegato "J" al COD l'invecchiamento dei serbatoi in tela gommata comporta una notevole diminuzione delle loro proprietà fisiche dopo 5 anni dalla costruzione.

Pertanto, qualsiasi serbatoio di tale tipo deve essere sostituito con un serbatoio nuovo al più tardi dopo 5 anni dalla data di fabbricazione stampigliata sul serbatoio stesso, a meno che esso sia stato verificato e nuovamente certificato dal costruttore per un periodo supplementare di massimo due anni.

In tutte le gare Nazionali e Internazionali in Italia è ammessa l'introduzione del dispositivo antideflagrante Detostop od Exco nei serbatoi metallici di serie ed esclusivamente in tali serbatoi.

5.6 Camera car

L'utilizzo di telecamere a bordo di autovetture deve essere autorizzato in sede di verifiche tecniche ante gara dai Commissari Tecnici che verificheranno il posizionamento, la struttura di sostegno e il fissaggio al fine di evitare che tali apparecchiature possano costituire pericolo per il pilota o per il pubblico.

5.7 Cavetti di sicurezza fissaggio ruote (per formule monoposto che partecipano a gare di Velocità in Circuito)

Tutte le formule monoposto che partecipano a gare di Velocità in Circuito devono obbligatoriamente montare dei cavetti flessibili di sicurezza che assicurino il fissaggio delle ruote alla vettura in caso di loro separazione dai bracci delle sospensioni per incidente o per altra causa.

Per le Serie o i Campionati per i quali ciò è già prescritto dalla FIA si rimanda alle relative specifiche disposizioni tecniche e applicative. In tutti gli altri casi si devono rispettare le seguenti disposizioni:

- 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 7.5mm),
- 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).

Si autorizza e vivamente si raccomanda di rinforzare, localmente, i punti di attacco e i supporti dei cavetti sia lato ruota sia lato scocca.

Il Costruttore o il Concorrente devono fornire calcoli e/o evidenze sperimentali che garantiscano la tenuta strutturale statica dei punti di attacco dei cavi ai portamozzo ed alla scocca: il carico da considerare è quello di omologazione del cavo secondo quanto specificato nelle procedure FIA 03/05 e 03/07 e nella Lista Tecnica N° 37.

I Commissari Tecnici hanno il dovere di rifiutare cavetti in cattivo stato.

6. CONDUTTORI

6.1 Controllo medico

Le norme relative al controllo medico sono contenute nella N.S. 6.

6.2 Equipaggiamento dei piloti

a) Abbigliamento resistente al fuoco

I conduttori e i co-piloti titolari di licenza C.S.A.I. partecipanti, con qualsiasi formula o vettura, alle competizioni nazionali di Velocità in Circuito e in Salita, Rallyes, Ronde, Velocità su terra e su ghiaccio, Formula Challenge, Autocross, Racing Car Cross, Slalom, Fuoristrada, Rallyes Tout Terrain, nonché alle competizioni nazionali di Velocità e ai Rallyes per Auto storiche sono tenuti obbligatoriamente a indossare l'abbigliamento protettivo omologato in conformità con la Norma FIA 8856-2000 (ved. Lista Tecnica FIA n° 27 e il successivo articolo 8) costituito da tuta, sottotuta lunga, calze, scarpe e sottocasco; tale obbligo non sussiste per le gare trial 4x4.

Nelle gare iscritte nel calendario Sportivo Internazionale si applicano le prescrizioni dell'Appendice "L" al Codice Sportivo Internazionale, Cap. III, art. 2.

Nei Rallyes Internazionali e Nazionali (anche per autostoriche) e nei Rallyes Tout-Terrain l'obbligo di indossare l'abbigliamento protettivo omologato sussiste soltanto nel corso delle prove speciali. In queste competizioni il secondo conduttore è esentato dall'obbligo di indossare i guanti.



Gli utilizzatori devono assicurarsi che gli indumenti non siano troppo stretti poichè ciò riduce il livello di protezione.

I ricami realizzati direttamente sulla tuta devono essere cuciti unicamente sullo strato più esterno dell'indumento allo scopo di migliorare l'isolamento termico.

Il materiale utilizzato per il fondo (o il supporto) dei badges pubblicitari così come il filo utilizzato per fissarli sulla tuta devono essere resistenti alle fiamme (vedere l'Annesso I della Norma FIA 8856-2000 per le esigenze dettagliate e le altre raccomandazioni agli utilizzatori).

I piloti di monoposto partecipanti a corse con partenza da fermo devono indossare dei guanti di un colore molto visibile, contrastante con il colore predominante della vettura, allo scopo di essere ben visibili dallo starter della corsa in caso di difficoltà.

Per le gare che si svolgono in condizioni di estremo calore si raccomanda di utilizzare un sistema di raffreddamento (collegato per esempio a dei sottotuta previsti a questo scopo e omologati secondo la norma FIA 8856-2000).

Le sostanze che potranno circolare in un qualsiasi sistema di raffreddamento indossato da un pilota sono limitate all'acqua o all'aria a pressione atmosferica. I sistemi ad acqua non devono richiedere la saturazione di un indumento per funzionare.

b) Caschi

I conduttori titolari di licenze C.S.A.I. partecipanti, con qualsiasi formula o vettura, alle competizioni nazionali e internazionali devono usare caschi omologati conformemente alle specifiche approvate dalla F.I.A. (ved. successivo art. 9).

Nei Rallyes (compresi i RTT) e nel Fuoristrada l'obbligo del casco sussiste soltanto nel corso delle prove speciali.

I conduttori devono firmare una dichiarazione di impegno a utilizzare l'abbigliamento protettivo e i caschi omologati (ved. N.S.9).

c) Sistema di ritenuta frontale della testa (FHR)

c1) L'utilizzo di un qualunque dispositivo congiunto al casco e destinato a proteggere il collo e la testa del pilota è proibito, a meno che il dispositivo sia stato omologato in conformità con lo Standard FIA 8858. I sistemi FHR omologati sono elencati nella Lista Tecnica n° 29.

c2) **Obbligatorietà:** i sistemi FHR approvati dalla FIA devono essere portati dai piloti in tutte le gare internazionali (si applicano le disposizioni supplementari di cui al successivo comma c3).
Per l'obbligatorietà nelle gare nazionali si rinvia ai regolamenti degli specifici Campionati e al comma c5 seguente.

c3) L'uso di un sistema FHR approvato dalla FIA è:

1. obbligatorio per le vetture della Formula 1 del Periodo G e seguenti, se la costruzione del veicolo lo consente; raccomandato per le altre vetture storiche;
2. obbligatorio, in off-road, per tutte le gare di Campionato Europeo della FIA, salvo per le vetture di Autocross SuperBuggy, Buggy1600 e JuniorBuggy per le quali esso è fortemente raccomandato, con dei caschi compatibili;
3. non obbligatorio per le seguenti categorie di veicoli ad energie alternative: I, III, IIIA, IV, V Karts elettrici, VII e VIII;
4. raccomandato per le categorie di veicoli ad energie alternative II, V Vetture e VI con passaporto tecnico rilasciato prima del 1.1.2006; Per le altre vetture a bordo dalle quali è impraticabile per ragioni tecniche montare il sistema FHR approvato dalla FIA, potrà essere presentata una richiesta di deroga alla Commissione Sicurezza della FIA.

c4) Tutte le vetture di nuova costruzione devono essere predisposte per il montaggio del sistema FHR.

c5) Fatte salve regole più restrittive previste dagli specifici regolamenti applicabili, nelle gare iscritte al solo Calendario Nazionale (comprese le gare ENPEA), l'uso del sistema FHR omologato dalla FIA è obbligatorio per tutte le gare, tenendo conto delle seguenti eccezioni e disposizioni particolari:

- a) obbligatorio per le vetture della Formula 1 del Periodo G e seguenti, se la costruzione del veicolo lo consente; raccomandato per le altre vetture storiche
- b) raccomandato per le vetture Slalom, F. Challenge, Velocità su Terra e su Ghiaccio, Fuoristrada, Velocità Sperimentale su Minimpianti, Trofei/Serie "Barchetta", "Alfa 33" e "Assominicar"
- c) raccomandato per le categorie di energie alternative II, V Vetture e VI con passaporto tecnico rilasciato prima del 1.1.2006
- d) non obbligatorio per le seguenti categorie di energie alternative: I, III, IIIA, IV, V Karts elettrici, VII e VIII
- e) non obbligatorio per il Trial 4x4 e la Regolarità (vetture moderne e storiche).

In caso d'impossibilità tecnica di corretto montaggio del sistema FHR omologato FIA sulla vettura, il concorrente/conduttore dovrà presentare ai Commissari Tecnici una certificazione del costruttore della vettura che attesti tale impossibilità di montaggio.

c6) Condizioni di utilizzo

I sistemi FHR devono essere portati solo con elementi approvati dalla FIA conformemente alla seguente tabella:

Casco (2):

- FIA 8860 (Lista Tecnica n° 33)
- FIA 8858 (Lista Tecnica n° 41)

Sistema di cinghie (cinghia, clip di estremità della cinghia e ancoraggio del casco):

- FIA 8858 (Lista Tecnica n° 29)

(2) utilizzo obbligatorio dei caschi in ciascun Campionato conformemente all'art. 9.1

c7) Per maggiori dettagli (quando il dispositivo utilizzato è l'HANS) è disponibile la "Guida per l'uso dell'HANS" pubblicata dal FIA Institute for Motor Sport Safety e reperibile nel sito www.fia.com (Sport-Regulations-Drivers' Equipment).

c8) Compatibilità ed autorizzazione all'uso degli elementi approvati secondo le Norme FIA 8858-2002, 8858-2010, 8860-2004 e 8860-2010. Le norme FIA 8860-2004 (Caschi ad Alte Prestazioni) e FIA 8858-2002 (sistemi FHR e caschi compatibili) sono state aggiornate nel 2010. Sia la versione di origine che la versione aggiornata restano valide quand'esse sono utilizzate come indicato nella tabella dell'art.3.3 del Cap. III dell'Appendice L al COD.

6.3 Rapporto sugli incidenti

In caso di grave/i incidente/i nel corso di una qualsiasi prova e/o gara (fatta eccezione per le gare Rallyes e le gare di Velocità in Salita, per le quali si rimanda alle particolari disposizioni della NS11 e della NS16 bis), dovrà essere inviata alla Sottocommissione Sicurezza C.S.A.I. Corso Venezia 43, 20121 Milano una copia del rapporto dettagliato redatto dal Direttore di gara (o dal gestore del circuito in caso di prove libere o circolazione turistica).

Tale rapporto dovrà obbligatoriamente pervenire alla Sottocommissione Sicurezza entro 7 giorni dalla data in cui si è verificato l'incidente.

Per la redazione di tale rapporto andrà utilizzato l'apposito modulo CSAI, pubblicato sul sito della CSAI.

Per le gare FIA dovranno essere seguite le procedure stabilite dalla normativa internazionale ed andrà compilato il modulo FIA.

In tutti i casi, al rapporto dovrebbe essere allegato ulteriore materiale atto a comprendere la dinamica dei fatti (ad es.: filmati, fotografie, disegni, relazioni Commissari di Percorso, referti medici, ecc.).

La Sottocommissione, se necessario, potrà prendere visione dell'incartamento di chiusura della manifestazione e contattare il Direttore di gara per maggiori chiarimenti.



6.4 Cinture di sicurezza

Si ricorda che l'obbligo del montaggio delle cinture di sicurezza omologate e conformi all'Allegato "J" al COD e all'art. 10 della presente Norma Supplementare sulle vetture comporta, per il pilota o l'equipaggio, l'obbligo di usarle sia nelle prove che durante la gara.

7. NORME DI SICUREZZA PER LE COMPETIZIONI DI VELOCITÀ IN CIRCUITO E IN SALITA

7.1 Generalità

Le norme generali e particolari di sicurezza relative alla organizzazione delle competizioni sono citate ai commi 1.2., 1.3.1., 1.3.2.

Le norme di sicurezza che devono fare oggetto di prescrizioni specifiche nei regolamenti particolari sono contenute nei paragrafi seguenti.

7.2 Prove ufficiali

Qualsiasi gara di velocità deve essere preceduta da prove ufficiali; se il percorso non ha carattere permanente l'effettuazione di dette prove comporta la chiusura al traffico e i relativi apprestamenti e servizi di sicurezza.

Per essere ammesso alla gara un conduttore deve aver compiuto, almeno una volta, l'intero percorso durante le prove ufficiali relative alla gara stessa. In difetto di tale requisito e limitatamente alle gare in salita un conduttore può ugualmente essere ammesso alla gara purché siano rispettate le seguenti condizioni:

- abbia preso la partenza nelle prove ufficiali;
- abbia preso parte alla gara stessa classificandosi in uno dei tre anni precedenti e a condizione che il percorso non sia cambiato in misura superiore al 10%.

7.3 Categorie di vetture ammesse nei circuiti

7.3.1 Gare Nazionali (Omologazione CSAI)

Sono ammesse, nei circuiti italiani, le seguenti categorie di vetture:

Imola - Monza - Mugello

- tutti i gruppi e le formule senza limitazioni
- Adria, Franciacorta, Magione, Misano, Vallelunga (circuiti Internazionale e Junior)

- tutti i gruppi e le formule ad esclusione della F1

Binetto, Mores, Varano

- tutte le vetture e formule ad esclusione di F.1 - F. 3000

Pergusa

- **tutte le vetture e formule ad esclusione di F.1 e GP2**
- **tutti i gruppi e le formule, ad eccezione delle vetture di F.1 e F.3000 e con ammissione delle altre monoposto fino a 2000 cm³ di cilindrata massima (geometrica o corretta).**

Lombardore (omologazione sospesa)

a) Sono ammesse gare club e gare per autostoriche ad esclusione delle seguenti vetture:

- F.1
- F.2
- F. 3000
- Gruppo "C"
- Sport Prototipi
- Prototipi Junior
- Prototipi
- Gruppo 6/1981 oltre 2500 cc;

b) sono ammesse gare di velocità sperimentale per tutte le vetture previste dall'art. 12 della NS 24 (capienza max 8 vetture).

Vallelunga (circuiti Club), Monza (circuiti "junior")

- tutti i Gruppi e tutte le Formule ad esclusione della F. 1 e F. 3000. Qualora siano effettuati raggruppamenti con la classe oltre 2000 cc. dei Gruppi C1, C2, C3 (Prototipi Junior), il numero massimo di vetture ammesse è 12.

Note:

- Il circuito di Misano può ospitare, per le gare in notturna, vetture dei Gruppi B, C1, C2, C3 (Prototipi Junior) e Formule Nazionali fino a 2000 cc., vetture del Gruppo A fino a 3000 cc. e vetture del Gruppo N di cilindrata illimitata.
- Ai fini delle limitazioni di cilindrata delle vetture, lo Sport Nazionale (cilindrata 2500 cc.) è da considerare come facente parte della classe di 2000 cc.
- Il Circuito di Adria può ospitare gare in notturna.

7.3.2 Gare Internazionali (Omologazioni FIA)

Gradi di licenze previsti dalla FIA (tratto dall'Appendice "O" al Cod. Art. 6, al quale si rimanda per ogni dettaglio):

- ciascun grado di licenza (ad eccezione del Grado 1T) è valido per tutte le categorie di vetture di grado inferiore, essendo il grado 1 quello più elevato;
- i gradi di licenza di circuito della FIA si riferiscono solo a veicoli conformi all'Allegato J.

CATEGORIE DI VETTURE

GRADO

- 1 Formula 1
- 1T Prove private di Formula 1
- 2 Vetture da competizione monoposto dei Gruppi D (Formula Internazionale FIA) ed E (Formula Libera) di cilindrata corretta superiore a 2500 cm³, ad eccezione della F1. Vetture Sport dei Gruppi CN ed E: SR1, SR2, LMP1, LMP2 e quelle di cilindrata corretta superiore a 2500 cm³. Vetture storiche dei Gruppi F1/4 (F1, periodi G, H, I), TSRC 17, 18, 29, 30, 41, 42, 47 e 48 (Vetture da corsa biposto, di cilindrata superiore a 2000 cm³, dei periodi G e successivi) e tutte le vetture del Periodo Z, eccettuati il Gruppo B e le WRC.
- 3 Vetture da competizione monoposto dei Gruppi D ed E di cilindrata corretta fino a 2500 cm³, eccettuate le vetture nei Gradi 1 e 2 di cui sopra. Vetture Sport dei Gruppi CN ed E eccettuate le vetture nel Grado 2 di cui sopra. Vetture della Categoria II dei Gruppi GT1, GT2, e GT3
- 4 Vetture da competizione monoposto dei Gruppi D ed E di cilindrata corretta fino a 1600 cm³. Vetture Sport dei Gruppi CN ed E di cilindrata corretta fino a 1600 cm³. Vetture della Categoria I dei Gruppi N, R, A, SP (vetture da turismo) e B. Vetture Storiche conformi al regolamento dell'Annesso K non incluse nel Grado 2 di cui sopra.
- 5 Veicoli ad Energia Alternativa
- 6 Off Road
- 6A Autocross (tutte le Classi)
- 6R Rallycross (tutte le Classi)

6G Gare su ghiaccio (tutte le Classi)

Di seguito si riportano i gradi di licenza FIA assegnati ai Circuiti Italiani:

Vairano(*), Fiorano, Nardò (***)

Grado 1T (tests F.1)

Imola, Monza, Mugello

Grado 1

Adria(**), Franciacorta, Magione, Pergusa (****), Vallelunga(**), Misano(**)

Grado 2

Pergusa

Grado 3R (Restrizione: i motori delle vetture monoposto non devono eccedere 2000 cm³)

Varano

Grado 4 (in corso il passaggio al grado 3) Grado 3

(*) = solo rettilineo principale.

(**) = + 1T.

(***) = sito "area tests".

(****) = omologazione sospesa

7.3.3 Autodromi e Piste in corso di realizzazione e/od omologazione

Racalmuto (AG), Siracusa (SR), Modena (MO).

7.4 Categorie di vetture ammesse nei percorsi in salita

Sono ammesse le categorie di vetture previste dalla N.S. 16 bis.

La partecipazione delle vetture elettrosolari della Cat. Va - Vb - VI è subordinata alla preventiva ispezione del percorso da parte di un incaricato della S/C Sicurezza.

L'eventuale ammissione di vetture monoposto (max 3000 cm³) nelle gare di velocità in salita "Nazionali" è subordinata:

- alla presentazione alla S/C Sicurezza della CSAI (con almeno tre mesi di anticipo rispetto alla data della gara) di una richiesta scritta di ammissione di dette vetture da parte dell'organizzatore
- all'esito positivo di un'ispezione preventiva del percorso di gara da parte di un incaricato della S/C Sicurezza.

7.5 Numero di vetture ammesse alla partenza (circuiti)

- circuiti fino a 2 km. - vedi successivo 7.5.1.
- circuiti superiori a 2 km. - viene applicata la normativa F.I.A. (All. O al Codice Sportivo Internazionale supplemento n. 2) disponibile nel sito "www.fia.com" e riportata in calce alla presente NS 8 (Appendice n° 1).

In entrambi i casi:

- la griglia di partenza (partenza da fermo e partenza lanciata) deve essere interamente controllabile dal Direttore di Gara;
- tutti i piloti devono essere messi in grado di vedere il semaforo di partenza.

Gli aspetti tecnici dei singoli circuiti (determinati da modifiche apportate o che possano averne modificato la lunghezza o altro), dovranno essere esaminati dalla Sottocommissione Sicurezza di concerto con la S/C Velocità in Circuito.

7.5.1 Circuiti fino a 2 km

Il numero massimo (N) di vetture ammesso contemporaneamente sul percorso durante la gara è quello ottenuto come segue:

N = numero di vetture ammesse

$$N = A \times (1 + f1 \times f2)$$

$$\text{dove } A = \sqrt{\frac{2000 \cdot L \cdot W \cdot T}{V}}$$

(in questa formula L rappresenta la lunghezza del circuito espressa in Km., W un coefficiente che dipende dalla larghezza minima A (W uguale a 4,5 + A/2 se A > 9 e uguale a 1,5A - 4,5 se, in deroga alla norma, A < 9), T la durata della corsa espressa in ore e decimi con un minimo di 2 ore e un massimo di 4 ore, e V la velocità media massima stimata o quella del vincitore della corsa se già disputata in Km/h.)

ed

f1 = 0.10 Per le gare di vetture monotipo (di una sola formula o di una sola classe nello stesso gruppo di vetture)

f1 = 0.17 Per gare di vetture non monotipo fino a 2 ore

$$f1 = 0.4 \times L - \frac{24}{\sqrt{t}} + 32 \text{ (con un massimo del 25\%)}$$

ove

L = lunghezza circuito in Km

t = durata della gara espressa in ore con arrotondamento di mezz'ora per eccesso o per difetto all'ora più vicina

f1 = derivate dal paragrafo 7.7

f2 = coefficiente variabile da 0,5 a 1 in base al giudizio di merito espresso dalla Sottocommissione Sicurezza (coefficiente F2)

Magione/Vallelunga (circ. Club) = 0.7

Binetto/Mores/Varano = 0.6

Magione (circ. corto)/Lombardore = 0.5

N.B. Il numero massimo assoluto di vetture ammesse contemporaneamente alla partenza è di 60 e va adottato solo nel caso in cui "N" risulti superiore a 60.

Avvertenze per l'applicazione:

- quando alla corsa sono ammesse più categorie e classi, se il numero di vetture ammesse in una di esse non viene raggiunto, la differenza potrà essere colmata con l'ammissione di un pari numero di vetture di altra categoria o classe di velocità inferiore;
- nel calcolo del numero N e A è ammesso l'arrotondamento all'unità superiore;
- si precisa che il numero di vetture ammesse in corsa, come sopra determinato, è soggetto all'approvazione della C.S.A.I. che, in sede di esame del regolamento particolare, terrà conto anche di ogni altra eventuale condizione che possa influenzarlo. Su di esso potrà inoltre - a norma dell'art. 8 delle vigenti disposizioni ministeriali (ved. All. 1 alla NS 8 ediz. 1986) - pronunciarsi la competente Commissione Provinciale di Vigilanza.
- Autodromo di Lombardore: per i Gruppi 1-2-3-4-5-A-B oltre 2500 cc. il numero di vetture ammesse risultante dall'applicazione della formula dovrà essere ridotto del 50% con arrotondamento per difetto.

7.6 Numero di vetture ammesse alla partenza (salita)

Il numero massimo di vetture ammesse contemporaneamente è quello risultante dagli intervalli di tempo tra le partenze delle vetture (v. par. 7.9).

7.7 Minimi di qualificazione (circuiti)

Lo scarto percentuale ΔT tra la media dei tre migliori tempi delle prove ufficiali ed il tempo massimo ammesso è il seguente:

- per gare di vetture monotipo (di una sola formula o di una sola classe dello stesso gruppo di vetture), indipendentemente dalla durata: 10%
- per gare di vetture non monotipo di durata sino a due ore: 17%
- per gare di vetture non monotipo di durata superiore a due ore è dato dalla formula

$$\Delta T (\%) = 0,4 L - \frac{24}{\sqrt{t}} + 32 \text{ (con il massimo assoluto del 30\%)}$$

essendo L la lunghezza del circuito in Km. e t la durata della gara espressa in ore con arrotondamento di mezz'ora per eccesso o per difetto all'ora più vicina.

Le percentuali massime del 17% e del 30% per le gare di vetture non monotipo si applicano alla totalità delle vetture partenti e nel solo caso in cui dalla formula risulti una percentuale superiore rispettivamente al 17% e al 30%.

La seguente tabella risulta dall'applicazione della suddetta formula con arrotondamenti per difetto o per eccesso allo 0,5 più vicino.

CIRCUITO	LUNGH.	$\Delta T =$ Variazione % tra il tempo medio dei primi tre e l'ultimo tempo ammesso			
		Durata gara 3 ore	Durata gara 4 ore	Durata gara 5 ore	Durata gara 6 ore
ADRIA	2,702	19,0	21,0	22,5	23,5
BINETTO	1,577	19,0	20,5	22,0	23,0
FRANCIACORTA	2,519	19,0	21,0	22,5	23,0
IMOLA	4,909	20,0	22,0	23,0	24,0
LOMBARDORE	1,089	18,5	20,5	21,5	22,5
MAGIONE	2,507	19,0	21,0	22,5	23,0
MISANO	4,226	20,0	21,5	23,0	24,0
MORES	1,650	19,0	21,0	22,0	23,0
MONZA	5,793	20,5	22,5	23,5	24,5
MUGELLO	5,245	20,0	22,0	23,5	24,5
PERGUSA	4,950	20,0	22,0	23,0	24,0
VALLELUNGA (circuiti Club)	1,746	19	20,5	22,0	23,0
VALLELUNGA (circuiti Junior)	3,228	19,5	21,5	22,5	23,5
VALLELUNGA (circuiti Int.)	4,085	20,0	22,0	23,0	24,0
VARANO	2,360	19,0	21,0	22,0	23,0

Esempio di applicazione della tabella:

Monza - Durata gara 4 ore e 31 minuti: $\Delta T = 23,5\%$

Monza - Durata gara 4 ore e 30 minuti: $\Delta T = 22,5\%$

N.B.: tenuto conto delle vetture verificate i Commissari Sportivi (purché presenti in numero di almeno 3, compreso il Delegato Nazionale), sentito il Direttore di Gara, possono, entro i limiti stabiliti dalla presente norma, e fermo restando il numero massimo di vetture ammesse contemporaneamente alla partenza stabilito dal precedente par. 7.5, modificare i raggruppamenti delle classi, il numero delle vetture ammesse in ogni classe, la percentuale di classificazione entro il limite del 20% e, conseguentemente, il numero massimo di vetture da ammettere alla partenza di ogni singola gara.

7.8 Partenze in gruppo

Le partenze sono regolamentate dal Cap. VI del COD. e dagli Artt. 89, 93 e 93 bis del RSN.

Indipendentemente dal sistema di avvio (lanciato o da fermo) esse si dividono in due categorie: partenze in gruppo e partenze isolate (eventualmente a coppia di vetture).

7.8.1 Partenze in gruppo (velocità in circuito)

In questa categoria sono ammesse:

- la partenza in linea da fermo con griglia semplice;
- la partenza in linea lanciata.

Non sono ammesse partenze tipo "Le Mans".

La griglia sarà ottenuta dividendo la carreggiata in 2 corsie intersecate da linee trasversali corrispondenti alle file, iniziando dalla linea di partenza, come segue:

```

.....
mt. 14
.....
mt. 14
.....
mt. 14
.....
mt. 14
.....

```

N.B.: Nelle prove valide per il Campionato del Mondo di F. 1 le due file di vetture sfalsate saranno disposte in modo tale che tra una vettura e l'altra di una stessa fila ci siano almeno 16 metri e quindi una distanza nella griglia di almeno 8 metri tra una vettura di una fila e la successiva vettura dell'altra fila.

**7.8.2 Partenze lanciate**

Si veda la N.S. 16 Cap. II

7.8.3 - Vettura Pilota (Pace Car)

La vettura pilota (pace car), ad uso delle partenze lanciate e agli altri usi previsti dall'Annesso H e dai singoli regolamenti di gara, dovrà essere condotta esclusivamente da piloti di lunga esperienza e provata capacità.

Il secondo pilota deve controllare ciò che avviene nello schieramento per poter comunicare al Direttore di gara (via radio) eventuali scorrettezze o non rispetto del regolamento; di conseguenza la vettura pilota (pace car) dovrà essere idonea a tale scopo.

7.9 Partenze isolate

Tale sistema di partenza è usato principalmente nelle gare in salita. 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, R, Kit Car, S1600, S2000, WRC, E3 (N-VSO, A-VSO, B-VSO, GT-VSO) - Racing Start - Superproduzione (SP);
- 1' fra ogni vettura dei Gruppi CN, E1 Italia/E1 FIA, E2B, GT, E2S, E3 S; E2M;

Ammissione massima di iscritti secondo la NS16 bis.

7.10 Spinta delle vetture in gara

Durante le gare è proibito in modo assoluto l'avvio delle vetture a spinta (salvo alla partenza per andare ai "box" quando la vettura non sia potuta partire).

Qualsiasi vettura che si sia arrestata sul circuito dovrà ripartire unicamente con l'avviamento automatico.

In caso diverso dovrà essere ritirata dalla gara (ved. All. H al COD, comma 2.5.2).

Una vettura che si ferma lungo il percorso durante le prove di qualificazione (o la gara) ed è aiutata a ripartire per motivi di sicurezza dagli Ufficiali di Gara può riprendere la prova (o la gara).

7.11 Disciplina ai box

I box sono obbligatori nelle gare in circuito (ved. All. O al Cod.).

7.11.1 Personale ammesso

Ai box possono essere ammessi unicamente i concorrenti e i loro tecnici, i conduttori e i meccanici interessati alla competizione per la quale i box sono stati assegnati con un massimo di 4 persone per vettura, salvo diversa prescrizione F.I.A. o C.S.A.I..

Un solo segnalatore, designato dal concorrente, può trasmettere segnali al conduttore e deve stazionare sulla piattaforma di segnalazione, se esiste, o in altra posizione autorizzata.

7.11.2. Rifornimenti e riparazioni

I rifornimenti e le riparazioni durante la corsa sono permessi ma devono essere effettuati solo nell'apposito spazio antistante i box e nei limiti previsti dai regolamenti particolari delle singole competizioni.

Quando una vettura si arresta ai box per rifornimenti e riparazioni 4 persone al massimo, oltre ai verificatori delle compagnie di pneumatici, possono stazionare attorno alla stessa per compiere le relative operazioni.

Se il pilota resta a bordo della vettura non deve essere conteggiato fra i quattro. I rifornimenti di carburante (ove consentiti) e il cambio dei pneumatici sono permessi solo ai box.

Gli eventuali rifornimenti di carburante devono essere effettuati secondo le seguenti disposizioni:

a) Per i circuiti che siano muniti di un sistema di rifornimento centralizzato la pressione standard sarà definita come segue: pressione generata da una colonna di benzina la cui altezza non potrà superare 3 metri al di sopra della pista nel punto in cui si effettua il rifornimento. Tale pressione potrà essere ottenuta soltanto per gravità.

b) Nel caso in cui il sistema di rifornimento sia realizzato dal concorrente la superficie superiore del serbatoio di rifornimento non deve essere posta a una altezza superiore a 2 metri dal suolo. Il tubo di riempimento deve avere una lunghezza minima di 5 metri e un diametro interno di 50 mm e la sezione orizzontale del serbatoio di rifornimento non dovrà essere superiore a 0,6 m²; esso deve inoltre essere munito di un sistema di chiusura.

I circuiti aventi un sistema di rifornimento centralizzato dovranno dare ai concorrenti che lo desiderano la possibilità di montare l'accoppiamento standard sul tubo di riempimento.

Per quanto riguarda la specifica dell'accoppiamento standard vedere l'All. J al COD. vigente.

Non sono ammessi recipienti aperti o imbuti; in ogni caso il carburante non può essere a contatto con l'aria tra il recipiente e il serbatoio della vettura. I recipienti usati devono risultare collaudati dall'autorità competente.

c) Durante le operazioni di rifornimento sono obbligatori la presenza, presso la vettura, di un uomo munito di estintore e l'uso di una coperta di materiale incombustibile e impermeabile da stendersi sulla vettura intorno al bocchettone, munita a tal fine di foro in modo che il tubo o i tubi di scappamento vengano protetti da eventuale fuoriuscita di carburante;

d) Sempreché si verifichino le condizioni di cui ai precedenti commi a) e b) durante il rifornimento in corsa il pilota rimarrà a bordo della vettura allo scopo di assicurare il perfetto allacciamento della cintura di sicurezza quando riparte;

e) In assenza di uno dei sistemi di cui al comma a) o della possibilità di realizzare le condizioni di cui ai commi b) e c) il rifornimento in corsa è vietato. Se del caso la competizione deve essere suddivisa in manches di lunghezza tale da non richiedere rifornimenti.

Se il carburante è immagazzinato nel box il concorrente deve essere provvisto di almeno due estintori efficienti della capacità minima di 5 litri. Completate le operazioni di rifornimento e di riparazione il personale addetto dovrà sgombrare il terreno da ogni materiale e rientrare ai propri box.

7.11.3 Fermate

Ogni qualvolta le vetture si fermeranno ai box dovranno avere i motori spenti. Nel caso in cui una vettura si fermi al di là del suo box non potrà retrocedervi ma vi dovrà essere spinta a mano dai meccanici addetti e dal pilota.

Terminata la sosta ai box le vetture dovranno ripartire con il dispositivo di bordo azionato dal pilota.

In nessun caso, al di fuori di quello sopra citato, il pilota o i suoi meccanici potranno spingere la vettura, pena l'esclusione dalla gara.

Il rientro sul percorso dovrà essere autorizzato dall'Ufficiale di Gara designato a tale compito.

7.11.4 Varie

Ai box è vietato fumare. I trasgressori dovranno essere immediatamente allontanati. L'Organizzazione deve fornire ogni box di estintori efficienti della capacità complessiva di almeno 10 litri per box.

Ogni concorrente sarà responsabile, ad ogni effetto, dell'osservanza delle presenti norme e della disciplina del proprio box.



**7.12 Interruzione della gara**

La gara può essere interrotta in caso di maltempo, incidenti ed altri casi di pericolosità a giudizio della maggioranza (minimo due) dei Commissari Sportivi presenti.

7.13 Norme specifiche per gare che si disputano in notturna

Le normative da applicare sono:

- il Capitolo 6 "Races run entirely or partly at night" delle "Internal Guidelines for Motor Racing Course Construction and Safety",
- l'Appendice H al Codice Sportivo Internazionale.

Tutto il personale autorizzato ad intervenire deve portare degli indumenti che siano, interamente o parzialmente, di un colore riflettente vivo.

8. ABBIGLIAMENTO PROTETTIVO A PROVA DI CALORE E DI FIAMMA PER CONDUTTORI IN COMPETIZIONE**8.1 Generalità**

A norma del comma 6.2. a) i conduttori titolari di licenza C.S.A.I. hanno l'obbligo di indossare esclusivamente l'abbigliamento protettivo omologato (tute, sottotute, scarpe, guanti, calze, sottocaschi) secondo la norma F.I.A. 8856-2000, riportata nel sito www.csai.aci.it sotto la rubrica Aree Interdisciplinari - Regolamenti Tecnici - Norme FIA. I capi di vestiario (tute, sottotute, scarpe, guanti, calze, sottocaschi) omologati od approvati secondo la Norma FIA 1986 non potranno più essere utilizzati dal 1.1.2007.

8.2 Richiesta di omologazione o di nullaosta CSAI all'inserimento nella lista tecnica FIA

Secondo la suddetta Norma i fabbricanti di indumenti ad uso dei conduttori in competizione titolari della prescritta licenza C.S.A.I. di Costruttore di Equipaggiamenti di Sicurezza grado D potranno inoltrare alla C.S.A.I., Sottocommissione Sicurezza, Corso Venezia 43, 20121 Milano, richiesta di omologazione di tute e guanti o di nullaosta CSAI all'inserimento nella lista tecnica FIA per altri indumenti, con la procedura seguente:

8.2.1 Tute e guanti

- Il fabbricante sottoporrà, a sua cura e onere, a uno dei laboratori riconosciuti dalla F.I.A., la campionatura richiesta per l'effettuazione delle prove prescritte dalla Norma F.I.A. 8856-2000. Il laboratorio rilascerà al fabbricante il relativo "rapporto di prova" (redatto utilizzando esclusivamente il formulario appositamente predisposto dalla FIA).
- Il fabbricante presenterà quindi alla C.S.A.I. domanda di omologazione accompagnata dal predetto "rapporto di prova" (un originale e una copia conforme) e da due campioni dell'indumento confezionato e finito, specificandone nella domanda il nome e il n. di modello o articolo, la sua foggia e composizione, il colore e ogni altro particolare atto ad individuarlo. Alla richiesta vanno allegare le tasse di omologazione prescritte dalla NS 2.
- La C.S.A.I. inoltrerà alla FIA richiesta di omologazione dopo aver verificato la congruità con la Norma.
- Per eventuali modifiche al modello omologato riguardanti la foggia o la confezione, il fabbricante si dovrà attenere a quanto previsto in proposito alla Norma FIA 8856-2000.

8.2.2 Altri capi di abbigliamento (sottotute, sottocaschi, calze, scarpe)

Questi capi devono conformarsi alla Norma FIA 8856-2000.

A tal fine, unitamente alla richiesta con gli estremi di individuazione di ciascun capo, vanno presentati alla CSAI:

- i certificati di prova rilasciati da un Laboratorio riconosciuto dalla FIA, in duplice esemplare, dei materiali e del filo utilizzati
- due campioni finiti e completi del capo
- le tasse prescritte dalla NS 2.

Per le scarpe il fabbricante dovrà inoltre presentare una dichiarazione attestante che tutti gli attacchi sono ininflammabili e che le suole sono resistenti agli idrocarburi e alle fiamme.

Dovendo i lacci mantenere la scarpa attorno al piede durante l'esposizione al fuoco gli stessi devono essere stati provati con esito positivo secondo la ISO 15025.

La CSAI, verificata la congruità della documentazione e della campionatura presentati, invierà la richiesta di registrazione del capo alla FIA, con il suo nullaosta.

8.3 PROVE DI CONTROLLO

Vedere l'appendice n° 3 alla presente Norma Supplementare.

9. CASCHI - NORME DI COSTRUZIONE E DI USO**9.1 Norme**

L'obbligo di portare caschi omologati secondo le norme F.I.A. di cui all'Al L al COD., qui riportate, è applicato ai conduttori titolari di licenza C.S.A.I. come previsto dal paragrafo 6.2 lettera b.

Le Norme di omologazione dei caschi approvate sono quelle riportate nella Lista tecnica n° 25 dell'Allegato J, reperibile nel sito www.csai.aci.it sotto la rubrica Aree Interdisciplinari - Regolamenti Tecnici - Allegato J.

I piloti che partecipano a gare di fuoristrada in Italia con vetture aperte sono autorizzati ad utilizzare caschi con omologazione Snell M 2000 e M95.

I caschi conformi alla Norma FIA 8860- Advanced Helmet Test Specification (Lista Tecnica n° 33) devono essere obbligatoriamente utilizzati dai piloti nel:

- Campionato del Mondo di F.1
- Campionato del Mondo Rallyes della FIA, se essi sono listati come prioritari 1 o 2
- WTCC
- Campionato del Mondo GT1 della FIA
- Campionati Europei GT2 e GT3 della FIA
- Campionato di F.2 della FIA
- Serie Internazionali per le vetture GP2, GP3, LMP1, LMP2 e F.3
- Campionato Italiano di F.3.

È fortemente raccomandato che i piloti del Campionato del Mondo Rallyes e delle Serie Internazionali il cui regolamento tecnico riprende delle disposizioni in materia di resistenza delle strutture ai crash dai regolamenti tecnici F.1, F.3 o F.3000 della FIA, indossino dei caschi conformi alla Norma FIA 8860.





9.2 Condizioni di utilizzo

I piloti delle vetture aperte (con cockpit aperto) devono utilizzare dei caschi integrali la cui mentoniera sia parte integrante della struttura del casco e conformi ad una Specifica approvata dalla FIA.

Questa prescrizione è raccomandata per le vetture storiche aperte e le vetture Autocross SuperBuggy, Buggy1600 e JuniorBuggy.

I piloti e i copiloti di vetture con abitacolo chiuso che utilizzano un casco integrale devono poter superare il seguente test (1), allo scopo di verificare che sia possibile accedere in maniera appropriata alle vie aeree di un pilota ferito :

- il pilota è seduto nella sua vettura, casco e dispositivo di ritenuta della testa approvato dalla FIA in posizione e agganciato, cintura di sicurezza allacciata
- con l'aiuto di due soccorritori, il Medico Capo ufficiale della gara (o, se presente, il Medico delegato FIA) deve essere in grado di rimuovere il casco con la testa del pilota mantenuta permanentemente in una posizione neutra.

Se è impossibile, il pilota dovrà indossare un casco aperto.

(1) conformità raccomandata per le vetture storiche

9.3 Personalizzazione del casco

Il casco, dovendosi adattare alle caratteristiche della testa del pilota, non può essere scambiato.

A tal fine si raccomanda di scrivere sul casco il nome del pilota che lo porta. Se viene scritto all'esterno ciò deve avvenire con pittura idonea consigliata dal Costruttore.

9.4 - Adesivi, scritte, marchi e istoriazioni

È vivamente raccomandato di non applicare adesivi all'esterno del casco poiché i solventi utilizzati per staccarli ne debilitano la resistenza; e inoltre di usare pittura di cui al precedente paragrafo per eventuali scritte, marchi e istoriazioni dipinti all'esterno del casco.

9.5 - Modifiche

Un casco non potrà essere modificato rispetto alle specifiche di costruzione salvo se conformemente alle istruzioni approvate dal costruttore e da uno degli organismi elencati nella Lista Tecnica FIA 25 che hanno certificato il modello in questione.

Ogni altra modifica renderà il casco inaccettabile per le esigenze dell'articolo 9.

9.6 Caschi provvisti di etichetta di omologazione valida

Come prescritto dalle norme di sicurezza in vigore i conduttori titolari di licenza C.S.A.I. hanno l'obbligo di portare caschi omologati e devono quindi curare che il loro casco rechi la relativa etichetta di omologazione. Qualora, per qualsiasi ragione, la stessa manchi o risulti illeggibile, essi dovranno richiedere al fabbricante il suo ripristino o quantomeno l'apposizione di etichetta o marchio atto all'identificazione della marca o del modello del casco.

9.7 Pesi massimi e sistemi di comunicazione (interfoni)

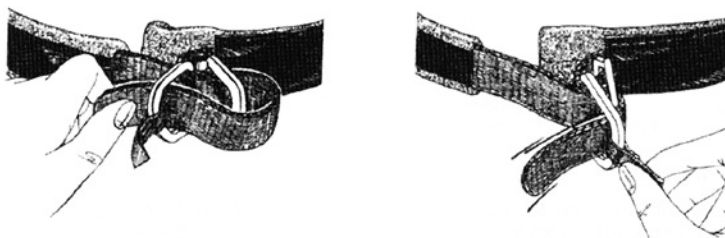
a) Il peso del casco potrà essere verificato in qualsiasi momento durante una manifestazione e non dovrà superare 1800 gr. per un casco integrale oppure 1600 gr. per un casco jet, accessori e fissaggi compresi.

b) Gli interfoni montati nel casco sono proibiti in tutte le gare in circuito e in salita (gli auricolari sono accettati). Le richieste di deroga, solo per ragioni mediche, potranno essere fatte tramite la Sottocommissione Medica della C.S.A.I..

L'installazione di un microfono non potrà essere fatta che conformemente alle disposizioni dell'Art. 9.5.

9.8 Dispositivo di sganciamento rapido

Di seguito viene riportato il disegno di un semplice dispositivo che permette lo sganciamento rapido di una cinghia da casco, utilizzato con successo dai piloti di Formula 1. Tutti i piloti da competizione dovranno assicurarsi che i propri caschi siano equipaggiati di questo dispositivo che aiuterà il personale di soccorso ed eliminerà la necessità di tagliare la cinghia.



10. CINTURE DI SICUREZZA (NORME FIA 8853/98 E 8854/98)

10.1 Generalità

Le Norme 8853 (cinture aventi cinque o sei cinghie a contatto con il corpo del pilota) e 8854 (cinture aventi quattro cinghie a contatto con il corpo del pilota) sono state modificate dalla FIA.

Esse si chiameranno d'ora in poi 8853/98 e 8854/98.

In ciascuna delle suddette Norme sono state introdotte le seguenti disposizioni:

- modifica della struttura della norma che permette una lettura più facile
- introduzione di un limite di validità di cinque anni dopo l'anno di costruzione per tutte le cinture
- modifica dell'etichettatura di omologazione FIA per indicare il limite di validità e la conformità delle cinture alle nuove Norme 8853/98 e 8854/98
- nuovi tests di resistenza della fibbia di sicurezza
- introduzione di un modulo standard obbligatorio per tutti i rapporti dei tests di omologazione
- larghezza delle cinghie
- orientamento della leva sulle fibbie girevoli

Il testo completo delle Norme, cui ci si dovrà riferire, compresi gli eventuali aggiornamenti e il rapporto di omologazione standard, da presentare per richiedere l'omologazione delle cinture, sono disponibili nel sito www.csa.ici.it sotto la rubrica Aree Interdisciplinari - Regolamenti Tecnici - Norme FIA.



10.2 Applicazione

Tutte le cinture utilizzate in gara dovranno essere conformi alle prescrizioni del presente articolo.

10.3 Procedura di omologazione

I fabbricanti interessati, all'omologazione di cinture di sicurezza secondo le Norme FIA 8853/98 e 8854/98, titolari della prescritta Licenza C.S.A.I. di Costruttore di Equipaggiamenti di Sicurezza grado D, dopo aver fatto effettuare presso un laboratorio riconosciuto dalla FIA, a loro spese, le prescritte prove, dovranno inviare alla C.S.A.I. – Sottocommissione Sicurezza, Corso Venezia 43, 20121 Milano, per ogni modello di cintura da omologare, quanto segue:

- il rapporto di prova (in originale più una copia conforme), redatto esclusivamente sul modulo previsto dalla FIA per questo scopo, debitamente completato;
- un esemplare di ogni cintura di sicurezza o estensione da omologare;
- le prescritte tasse FIA e C.S.A.I. (l'ammontare delle stesse è indicato nella Norma Supplementare n. 2 - Annuario C.S.A.I.).

Il rapporto di prova deve essere riempito, per essere valido, da quattro organismi:

a) Il fabbricante fornisce alla C.S.A.I. le fotografie della cintura e della fibbia per la parte 2 del rapporto (insieme ad un'esemplare completo della cintura, alle tasse prescritte e ad una lettera di accompagnamento esplicativa);

b) Il laboratorio di prova completa la prima parte del rapporto.

Il numero del rapporto di prova assegnato dal laboratorio è riportato in alto a destra, nella casella prevista a questo scopo.

La parte 3 è interamente riempita dal laboratorio. Si chiede di riempire ciascuna casella sia coi valori, se richiesti, che da ogni commento che il centro ritiene utile menzionare. Nel caso in cui il test non è effettuato, bisogna indicare i riferimenti del precedente rapporto in cui possono essere ricercati i risultati.

La(e) persona(e) che certificano le prove firmano l'ultima pagina del modulo.

Il modulo così riempito deve essere quindi inviato alla C.S.A.I., Corso Venezia 43, 20121 Milano.

c) Il rappresentante dell'Autorità Sportiva Nazionale (C.S.A.I.) firma l'ultima pagina del modulo che viene, a questo punto, inviato alla FIA insieme all'esemplare della cintura di sicurezza da omologare.

d) La FIA attribuisce un numero di omologazione al ricevimento del rapporto debitamente completato da tutti gli interessati.

10.3.1 Casi particolari

Per le cinture già omologate, i tests non sono da ripetere; è sufficiente che il laboratorio di prova ritrascriba i risultati delle prove precedentemente effettuate nel rapporto standard.

Gli elementi essenziali di una cintura (indicati nell'Appendice VIII delle Norme FIA), non potranno essere modificati una volta che l'omologazione è stata accordata.

In compenso, possono essere accettate dalla FIA delle estensioni (modifica o varianti minori degli elementi essenziali). In questo caso, dovranno essere presentati: il rapporto standard debitamente compilato (in originale più una copia conforme), un esemplare del pezzo concernente l'estensione e le tasse prescritte.

Il rapporto dovrà attestare che questo pezzo è conforme alle Norme FIA e che è compatibile con la cintura alla quale sarà collegato.

10.4 Validità

La validità di una cintura è limitata a cinque anni dopo l'anno di costruzione. Per esempio, una cintura costruita nel 2005 sarà valida fino al 31/12/2010.

10.5 Etichettatura

Ciascuna cinghia della cintura rispondente alle prescrizioni delle Norme 8853/98 e 8854/98 deve recare un'etichetta di omologazione (l'etichetta di omologazione è l'etichetta cucita su una cinghia collegata in permanenza alla fibbia di chiusura) o di identificazione (l'etichetta di identificazione è l'etichetta cucita sulla cinghia non collegata in permanenza alla fibbia di chiusura) conforme ai seguenti punti:

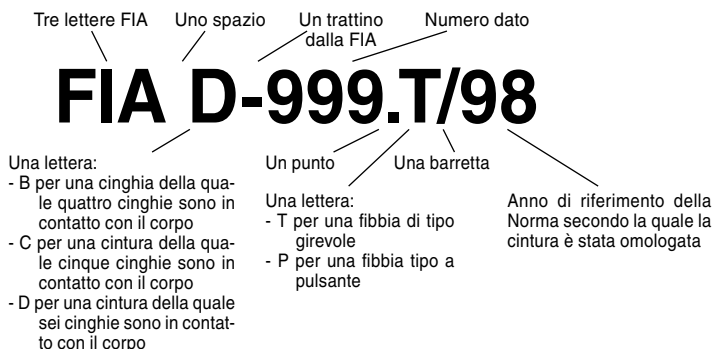
a) Iscrizioni che devono apparire sull'etichetta

- Nome del fabbricante;
- Data della fine della validità preceduta dalla menzione "Not valid after";
- Numero attribuito dalla FIA su presentazione del rapporto di prova fornito dal servizio tecnico incaricato delle prove. Per le cinghie addominali e delle spalle, se la cintura è evolutiva (vale a dire alla cintura a quattro cinghie può essere aggiunta una o due cinghie fra le gambe), è possibile far apparire su una stessa etichetta i differenti numeri di omologazione. In alternativa, per la cinghia tra le gambe, è possibile far apparire i numeri delle cinture sulle quali questa cinghia si adatta. Tutti questi numerisaranno impressi l'uno al di sotto dell'altro per evitare confusioni di lettura.

Nota: Sulle etichette di identificazione possono apparire solo la data di fine della validità preceduta dalla menzione "Not valid after" ed il numero di omologazione.

b) Numero di omologazione

Il numero di omologazione attribuito dalla FIA permette di riconoscere il tipo di cintura e l'anno di riferimento della Norma secondo la quale la cintura è stata omologata.



c) Identificazione delle etichette

Come già detto, esistono due tipi di etichette: le etichette di omologazione e le etichette di identificazione. Riportano entrambe il numero di omologazione, definito sopra, e la data di fine validità.



Fig. 1 - Etichetta di omologazione

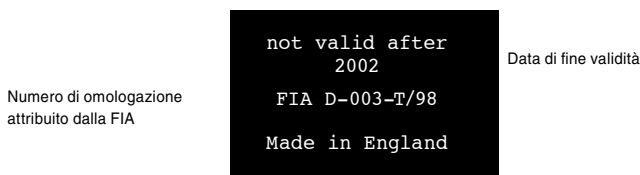


Fig. 2 - Etichetta di identificazione

d) Dimensioni delle iscrizioni

L'altezza minima delle iscrizioni è:

- Logo o nome del fabbricante 3 mm
- "Not valid after" 2 mm
- Anno di validità 4 mm
- Numero di omologazione FIA 4 mm.

10.5.1

Nel caso in cui due cinghie siano fisicamente indissociabili è autorizzata una sola etichetta.

Ogni cintura deve avere almeno una etichetta di omologazione.

L'etichetta sarà posizionata a 20 cm al massimo della linguetta.

Per essere conforme, una cintura deve essere composta di cinghie aventi lo stesso numero di omologazione.

Le iscrizioni delle etichette devono essere chiaramente leggibili ed indelebili per mezzo di un'etichetta cucita sulla cinghia che possa resistere all'uso.

Deve essere possibile ai Commissari Tecnici togliere o tagliare l'etichetta senza danneggiamenti per la cinghia.

10.6 Come controllare una cintura

Occorre controllare i seguenti punti:

a) Un'etichetta per cinghia

Per quanto riguarda il limite di validità delle cinture ed il controllo del numero di cinghie è necessario esigere che ciascuna cinghia abbia un'etichetta di omologazione o una etichetta di identificazione (vedere "Identificazione delle etichette", art. 10.5 lettera c), salvo il caso previsto dall'articolo 10.5.1 di due cinghie indissociabili fra loro.

b) Numero delle cinghie e numeri di omologazione

Una cintura deve essere utilizzata nella sua interezza ossia deve essere composta dal numero esatto di cinghie per le quali è stata omologata. Il numero delle cinghie può essere dedotto dal numero di omologazione grazie alle lettere B, C, o D (vedere "numero di omologazione", articolo 10.5 lettera b).

Tuttavia, è possibile avere più numeri di omologazione di etichetta; ciò indica che la cintura è omologata per diverse configurazioni (a quattro e a cinque cinghie, per esempio). È sufficiente, in ogni caso, che tutte le cinghie della cintura abbiano uno stesso numero di omologazione (vedere: "Esempi - Caso di una cintura a 4 o a 5 cinghie in contatto con il pilota").

c) Anno di riferimento della Norma in corso di validità

L'anno di riferimento (vedere "Numero di omologazione", articolo 10.5, lettera b), indica l'anno di revisione della Norma secondo la quale la cintura è stata omologata. Per esempio, il "98" del numero "FIA D-999.T/98" significa che la cintura è stata omologata secondo la Norma revisionata nell'98. È dunque sufficiente conoscere l'anno di revisione attualmente richiesto dal regolamento FIA per sapere se la cintura è idonea per essere utilizzata. Non vi è più dunque da controllare e conoscere le ultime modifiche della Norma delle cinture (per esempio: la leva della fibbia rivolta verso il basso o la larghezza minima delle cinghie). Il "98" è sufficiente per sapere che la cintura ha subito tutte le modifiche richieste dalla Norma in corso. La revisione valida fino a nuovo ordine è: "98". In caso di evoluzione, ogni revisione sarà pubblicata con un preavviso sufficiente nel Bollettino FIA.

d) Data di fine validità

La data di fine validità è indicata sull'etichetta di omologazione e di identificazione. La durata della vita di una cintura è stata fissata in cinque anni dopo il suo anno di fabbricazione (vedere art. 10.4).

10.7 Raccomandazioni

Si ricorda ai piloti e ai Commissari Tecnici che in caso di impatto violento le cinture di sicurezza si distendono e dunque perdono la loro capacità di assorbimento di energia in caso di nuovo impatto. È di conseguenza imperativo sostituire ogni cintura che abbia subito un'importante decelerazione.

I Commissari Tecnici hanno anche il dovere di rifiutare una cintura in cattivo stato, anche prima del raggiungimento del limite di validità, togliendo l'etichetta di omologazione.

10.8 Esempi

Caso di una cintura a 6 cinghie in contatto con il pilota.

RACE

Racing System ltd
not valid after
2002
FIA D-003-T/98
Made in England

RACE

Racing System ltd
not valid after
2002
FIA D-003-T/98
Made in England

RACE

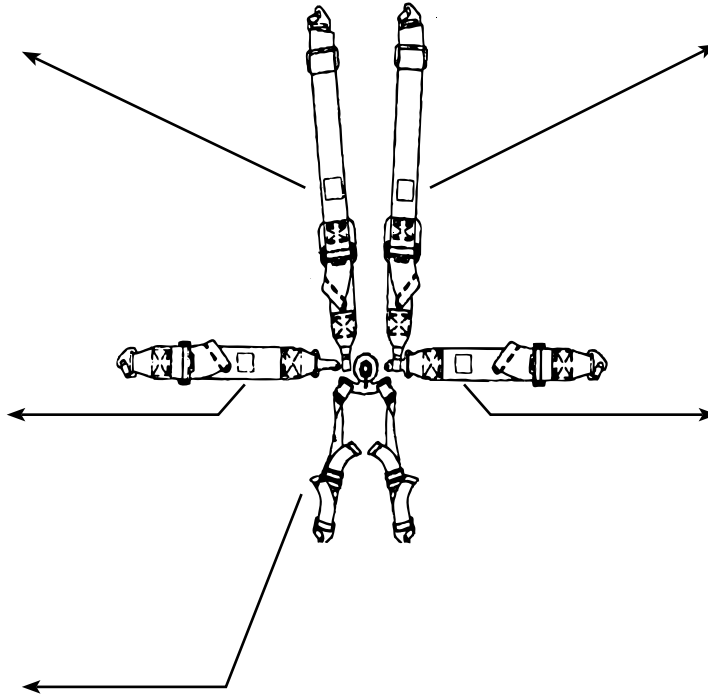
Racing System ltd
not valid after
2002
FIA D-003-T/98
Made in England

RACE

Racing System ltd
not valid after
2002
FIA D-003-T/98
Made in England

RACE

Racing System ltd
not valid after
2002
FIA D-003-T/98
Made in England



* In questo caso non vi è una etichetta per le due cinghie tra le gambe poiché esse sono indissociabili.
** Si precisa che tutte le etichette di omologazione salvo una potranno essere sostituite da etichette di identificazione.

Caso di una cintura a 4 cinghie in contatto con il pilota.

RACE

Racing System ltd
not valid after
2002
FIA D-003-T/98
Made in England

RACE

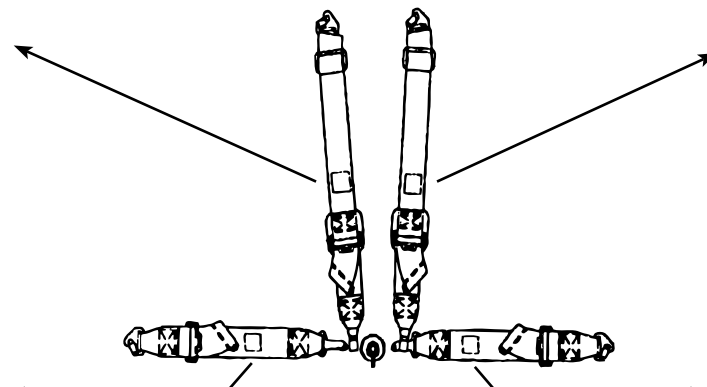
Racing System ltd
not valid after
2002
FIA D-003-T/98
Made in England

RACE

Racing System ltd
not valid after
2002
FIA D-003-T/98
Made in England

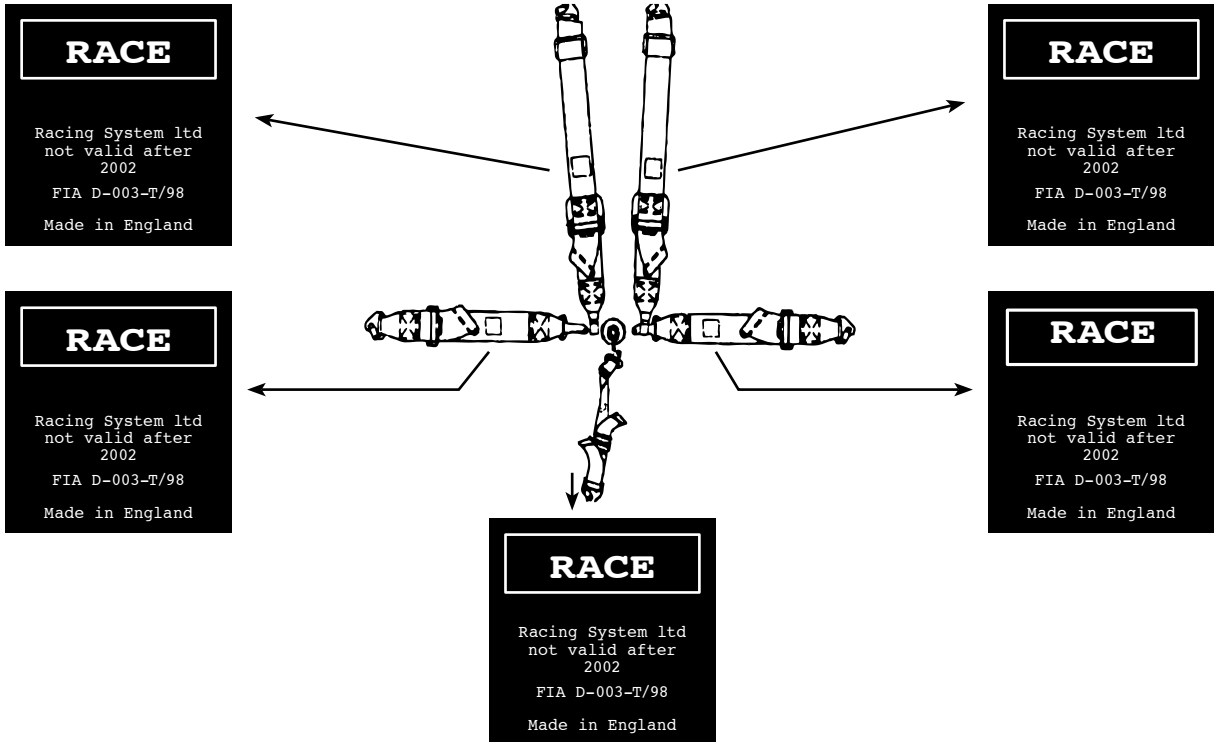
RACE

Racing System ltd
not valid after
2002
FIA D-003-T/98
Made in England



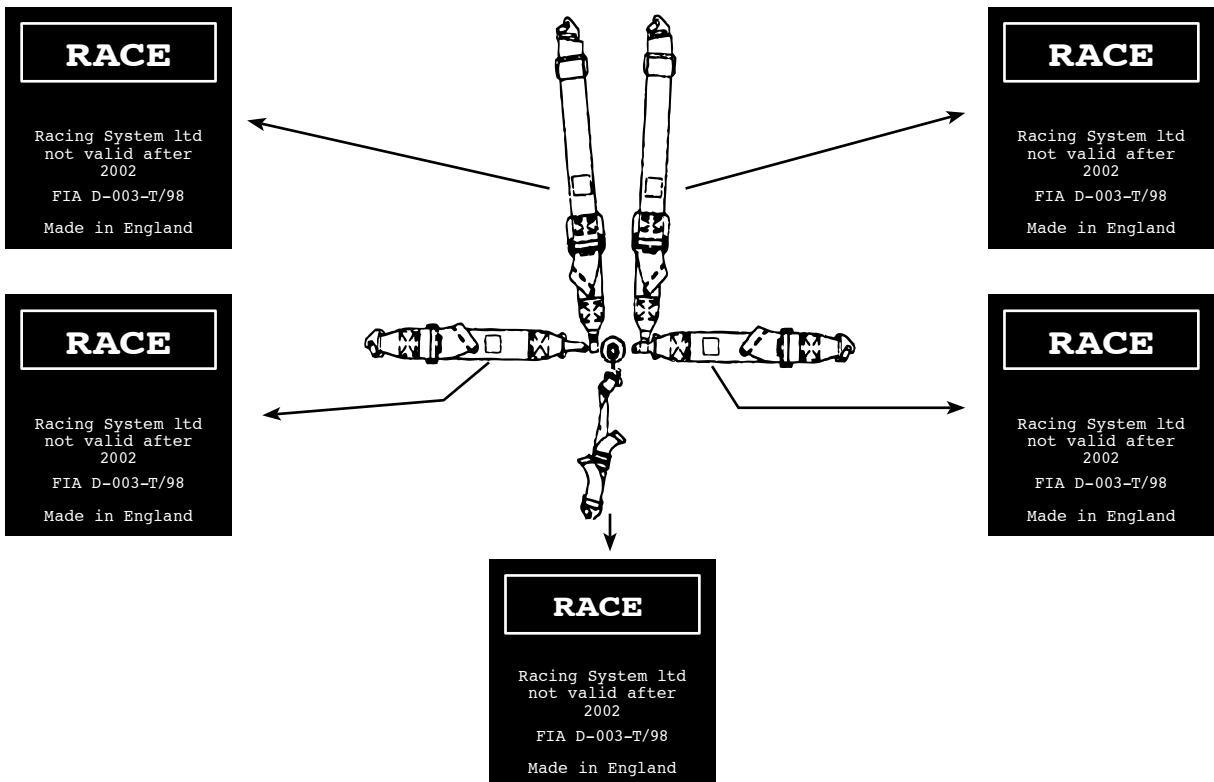
* Si precisa che tutte le etichette di omologazione salvo una potranno essere sostituite da etichette di identificazione.

Caso di una cintura a 5 cinghie in contatto con il pilota.



* Si precisa che tutte le etichette di omologazione salvo una potranno essere sostituite da etichette di identificazione.

Caso di una cintura a 4 o 5 cinghie in contatto con il pilota



* Si precisa che tutte le etichette di omologazione salvo una potranno essere sostituite da etichette di identificazione

10.9 La C.S.A.I. si riserva il diritto di verificare, ogni tre anni, mediante sorteggio, la corrispondenza delle cinture di sicurezza alle norme internazionali e di omologazione. Saranno a carico della Ditta produttrice, nel caso i risultati non corrispondessero alle prescrizioni, sia le spese sostenute per le prove che le conseguenze relative.

10.10 Elenco cinture di sicurezza omologate F.I.A.

Nel sito "www.fia.com" è disponibile l'elenco delle cinture di sicurezza omologate dalla FIA.

10.11 Varie

- a)** Nella definizione dei montaggi delle cinture in funzione del numero di "punti", questi designeranno il numero di cinghie in contatto col corpo.
- b)** Omologazioni combinate: si informano i Commissari Tecnici che una cintura a 4 punti (Norma 8854) può essere omologata e utilizzata anche come una cintura a sei punti aggiungendo delle cinghie tra le gambe ma, in questo caso, la cintura deve avere delle etichette che rechino gli appropriati numeri delle due Norme 8854 e 8853.
L'inverso (utilizzo unicamente di cinghie delle spalle e sotto-addominale di una cintura avente solo i numeri della Norma 8853) è proibito.
- c) Imbottitura:** l'Art. 6.7 delle Norme specifica che:
"Dovranno essere evitati i materiali che si decompongono a temperature relativamente basse sprigionando fumi irritanti, corrosivi o tossici. (Particolare attenzione dovrà essere prestata alle imbottiture per la ripartizione del carico)."

10.12 Prove di controllo

Vedere l'Appendice n° 3 alla presente Norma Supplementare.

10.13 Avviso importante

A seguito della decisione della Commissione Sicurezza FIA di vietare tutte le cinture di sicurezza nella configurazione con le cinture delle spalle che si riuniscono in una singola cinghia dietro il sedile del pilota, si comunica che l'omologazione delle seguenti cinture di sicurezza, qualunque sia la data di fine della loro validità, è revocata con effetto immediato:

SABELT S.P.A. (ITALIA)

- Top Formula FIA C-119.T/98
- Top Formula FIA D-121.T/98
- Top Formula FIA B-123.T/98
- 904603N FIA D-167.T/98

OMP RACING S.R.L. (ITALIA)

- Professional 3.1 FIA C-194.T/98
- Professional 3.2 FIA D-196.T/98
- Professional 3 FIA B-198.T/98

STOCKBRIDGE RACING LTD - WILLANS (UK)

- Club 4x3 FIA B-128.T/98

Tutte queste cinture di sicurezza non possono più essere considerate conformi agli Standard FIA 8853/98 e 8854/98 ed il loro utilizzo è proibito in tutti i casi in cui è obbligatoria la conformità delle cinture di sicurezza ai suddetti Standard.

POICHÉ SOVENTE LE STESSE ETICHETTE DI OMOLOGAZIONE SONO UTILIZZATE PER DIVERSE CONFIGURAZIONI DI CINTURE DI SICUREZZA ALL'INTERNO DI UNA "FAMIGLIA", SI FA PRESENTE CHE È POSSIBILE TROVARE ETICHETTE CHE RIPORTANO I NUMERI DELLE SUDDETTE CONFIGURAZIONI VIETATE TRA QUELLE INVECE ACCETTABILI, COME AD ESEMPIO IN UNA CINTURA DI SICUREZZA - PERFETTAMENTE VALIDA - CON CINGHIE DELLE SPALLE SEPARATE.

11. SEDILI DA COMPETIZIONE

11.1 NORMA FIA 8855-1999

11.1.1 Generalità

Il testo completo, cui ci si dovrà riferire, della Norma FIA 8855-1999 è a disposizione nel sito www.csa.i.aci.it sotto la rubrica Aree Interdisciplinari - Regolamenti Tecnici - Norme FIA.

11.1.2 Obbligatorietà

Tutti i sedili degli occupanti delle vetture dei Gruppi N-A-B-T devono essere di origine, modificati soltanto per aggiunta di accessori di marca depositata, oppure omologati dalla CEE, dalla FMVSS o dalla FIA (norma 8855-1999 o 8862-2009), senza subire modifiche.

11.1.3 Procedura di omologazione FIA

I fabbricanti titolari della prescritta licenza C.S.A.I. di Costruttore di Equipaggiamenti di Sicurezza grado D dovranno chiedere l'omologazione alla Sottocommissione Sicurezza della C.S.A.I., Corso Venezia 43, 20121 Milano presentando i rapporti di prova (in originale più una copia conforme), rilasciati da un laboratorio riconosciuto dalla FIA presso il quale effettueranno, a proprie spese, le prove prescritte.

Le richieste di omologazione dovranno essere accompagnate dalle tasse di pertinenza C.S.A.I. e FIA, come prescritte dalla Norma Supplementare 2, per ogni tipo di sedile da omologare.

Se i risultati delle prove saranno conformi alle norme di omologazione, la C.S.A.I. presenterà alla FIA la richiesta per l'attribuzione di un numero di identificazione che comproverà l'avvenuta omologazione del sedile.

A seguito dell'omologazione, un'etichetta FIA, conforme al modello descritto all'articolo 11.1.4, deve essere integrata in una parte visibile di ciascun sedile di ogni modello.

L'etichetta deve riportare l'indicazione dello Standard FIA di riferimento e il nominativo del fabbricante, il modello del sedile, il numero e l'anno di omologazione, il mese e l'anno di produzione.

L'omologazione deve definire la posizione dell'etichetta.

Una volta accordata omologazione la FIA pubblicherà i dati relativi ai sedili di nuova omologazione nella Lista Tecnica FIA n° 12.

I fabbricanti che desiderano modificare un sedile già omologato dalla FIA dovranno farne apposita richiesta alla C.S.A.I. e ripetere l'insieme dei tests di omologazione descritti nella Norma FIA 8855-1999 e versare le relative tasse (l'ammontare delle stesse verrà richiesto al momento dell'omologazione).

Il sedile modificato manterrà il numero di omologazione del sedile non modificato, ma avrà un numero di estensione preceduto dalla lettera E.
Esempio: CS.000.00.E1

11.1.4 Etichettatura

L'etichetta, che deve essere integrata nel sedile, dovrà misurare almeno 6 cm x 4 cm e riportare i dati richiesti (vedi articolo 11.1.3).

L'altezza minima delle lettere sarà di 8 mm e l'etichetta sarà fissata sul lato di ciascun sedile, all'altezza del petto. È preferibile un'etichetta in film di Alluminio, che si distrugge quando la si toglie; nel caso in cui l'etichetta adesiva non sia pratica, vale a dire sui sedili completamente rivestiti, sarà possibile ricamare l'etichetta nella copertura del sedile (vedere disegno 1).

La data di fabbricazione potrà essere indicata da una banda di verifica della data (disegno 2) su un'etichetta adesiva, oppure mediante caratteri ricamati/impressi, secondo i casi.

I sedili a struttura metallica dovranno avere il telaio identificato permanentemente, conformemente ai particolari dell'etichetta di omologazione.

Le etichette non devono essere disponibili al di fuori del luogo di fabbricazione e le fodere di ricambio del sedile che recano l'etichetta di omologazione non possono essere installate che dal fabbricante o dal suo agente ufficiale di riparazione.

L'etichetta sarà controllata dalla FIA che riserva ai suoi Ufficiali o a quelli dell'Autorità Sportiva Nazionale (C.S.A.I.) il diritto di togliere o annullare l'etichetta. Ciò si verificherà quando, a parere del Commissario Tecnico Capo della gara, un incidente sopravvenuto al veicolo a bordo del quale è montato il sedile metterà a repentaglio la futura performance del sedile stesso.

11.1.5 Durata dei sedili

La durata di utilizzazione di un sedile omologato dalla FIA sarà di 5 anni a partire dalla data di fabbricazione indicata sull'etichetta del sedile. Una proroga di massimo 2 anni può essere accordata se il sedile viene restituito al fabbricante per essere riconfermato. Le proroghe saranno indicate da un'etichetta complementare fissata al sedile, che specifichi la data di fine della conformità del sedile e la validità mediante il visto di ispezione di qualità del fabbricante.

Disegno n° 1

Altezza minima dei caratteri 8 mm

Norma FIA 8855-1999 Sedile ABC Modello: Super Champion 1996 Omologazione N CS.001.96 Data di fabbricazione: Giugno 1996
--

Disegno n° 2

Data di fabbricazione (Banda di Verifica Tipo)

Mese	G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D
Anno	n	97	98	99	00	01	02	03	04	05	06	07

11.1.6 Prove di controllo

Vedere l'Appendice n° 3 alla presente Norma Supplementare.

11.2 NORMA FIA 8862-2009

11.2.1 Generalità

Il testo completo della Norma FIA 8862-2009, a cui ci si dovrà riferire, è reperibile nel sito www.csa.aci.it sotto la rubrica Aree Interdisciplinari - Regolamenti Tecnici - Norme FIA.

11.2.2 Obbligatorietà

L'uso di sedili omologati secondo la Norma FIA 8862-2009 ("sedili da competizione ad alte prestazioni") è obbligatorio laddove prescritto dalla FIA e/o dalla CSAI.

11.2.3 Procedura di omologazione FIA

I fabbricanti, titolari della prescritta licenza C.S.A.I. di Costruttore di Equipaggiamenti di Sicurezza grado D, dovranno chiedere l'omologazione alla Sottocommissione Sicurezza della C.S.A.I., Corso Venezia 43, 20121 Milano presentando i rapporti di prova (in originale più una copia conforme), rilasciati da un laboratorio riconosciuto dalla FIA ed inserito nella Lista Tecnica n° 39 presso il quale effettueranno, a proprie spese, le prove prescritte.

I rapporti di prova dovranno essere accompagnati dal dossier tecnico certificato dal laboratorio (in originale più una copia conforme), secondo l'Appendice F della Norma FIA 8862-2009

Le richieste di omologazione dovranno essere accompagnate dalle tasse di pertinenza C.S.A.I. e FIA, come prescritte dalla Norma Supplementare 2, per ogni tipo di sedile da omologare.

Se i risultati delle prove saranno conformi alle norme di omologazione, la C.S.A.I. presenterà alla FIA la richiesta per l'attribuzione di un numero di identificazione che comproverà l'avvenuta omologazione del sedile.

A seguito dell'omologazione, un'etichetta FIA, conforme al modello descritto all'articolo 11.2.4, deve essere integrata in una parte visibile di ciascun sedile di ogni modello.

L'etichetta deve riportare l'indicazione dello Standard FIA di riferimento, il logo FIA Sport, il nominativo del fabbricante (o il suo logo), il modello del sedile, il numero di omologazione, il numero di serie, la data di fine validità.

L'omologazione deve definire la posizione dell'etichetta.

I supporti del sedile devono essere considerati come facenti parte del sedile e devono recare il numero di omologazione del sedile. I supporti del sedile devono essere etichettati separatamente, conformemente all'art. 11.2.4.

Una volta accordata l'omologazione la FIA pubblicherà i dati relativi ai sedili di nuova omologazione nella Lista Tecnica FIA n° 40.

Una volta depositata la domanda di omologazione, il Fabbricante si impegna a non modificare il disegno, i materiali e il metodo fondamentale di fabbricazione del sedile. Delle variazioni possono essere autorizzate dalla FIA, in accordo con il Laboratorio.

11.2.4 Etichettatura

Le informazioni e il formato mostrati nella Figura 1 dovranno essere rispettati, numero di serie unico compreso. Le dimensioni dell'etichetta dovranno essere di 80mm x 27mm. Il logo FIA Sport dovrà misurare 20mm x 13,5 mm.

Il nome del fabbricante può essere sostituito dal suo logo. L'etichetta dovrà avere uno sfondo bianco con i caratteri impressi in nero.

L'etichetta sarà affissa sul lato di ciascun sedile, all'altezza del petto, in una posizione che sarà facilmente visibile quando il sedile è montato sulla vettura. Essa sarà del tipo che si auto distrugge in caso di rimozione ed è raccomandato che essa includa elementi di sicurezza previsti dal Fabbricante per evitare ogni falsificazione o copia. Nel caso in cui un'etichetta adesiva non sia pratica, ossia sui sedili completamente rivestiti, sarà possibile ricamare o incorporare l'etichetta nella fodera del sedile.

Le etichette non devono essere disponibili al di fuori del luogo di fabbricazione e le fodere di ricambio del sedile che recano l'etichetta di omologazione possono essere installate solo dal fabbricante o dal suo agente ufficiale di riparazione.

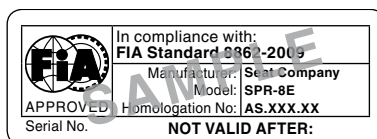
L'etichetta sarà controllata dalla FIA che riserva ai suoi Ufficiali o a quelli dell'Autorità Sportiva Nazionale (C.S.A.I.) il diritto di togliere o annullare l'etichetta. Ciò si verificherà quando, a parere del Commissario Tecnico Capo della gara, un incidente al veicolo nel quale è montato il sedile mette a repentaglio la futura performance del sedile.

11.2.5 Durata dei sedili

La durata massima di utilizzazione di un sedile omologato dalla FIA (8862-2009) sarà di 10 anni a partire dalla data di fabbricazione. Per esempio, un sedile costruito il 1° Gennaio 2012 sarà "non più valido dopo il 2022"; ugualmente un sedile costruito il 31 Dicembre 2012 sarà "non più valido dopo il 2022".

Malgrado l'indicazione "non più valido dopo il", un sedile che abbia subito un incidente grave dovrà essere dismesso immediatamente.

Figura 1



Modello di etichetta da apporre sul sedile e su ciascun supporto del sedile

11.2.6 Prove di controllo

Vedere l'Appendice n° 3 alla presente Norma Supplementare.

12. SISTEMI DI ESTINZIONE PIOMBATI INSTALLATI NELLE VETTURE DA COMPETIZIONE

12.1 Generalità

Il testo completo della Norma FIA è reperibile nel sito www.csai.aci.it sotto la rubrica Aree Interdisciplinari - Regolamenti Tecnici - Norme FIA.

12.2 Obbligatorietà

Le vetture dovranno essere munite di un sistema di estinzione conforme allo standard FIA in oggetto secondo le prescrizioni dell'Allegato J e/o degli specifici regolamenti applicabili.

12.3 Prodotti estinguenti vietati

Si ricorda che l'Halon e il NAF sono proibiti in tutti i tipi di gare.

12.4 Procedura di omologazione, etichettatura bombole e certificato di omologazione

Quanto sotto riportato è una sintesi della Norma FIA "Sistemi di estinzione piombati installati nelle vetture da competizione" citato all'art. 12.1.

12.4.1 Procedura di omologazione ed etichettatura bombole

I fabbricanti interessati titolari della prescritta licenza C.S.A.I. di Costruttore di Equipaggiamenti di Sicurezza grado D, dovranno prendere gli accordi con un Centro di prova indipendente approvato dalla FIA in grado di effettuare le prove prescritte dalla Norma FIA. Alle prove dovrà obbligatoriamente presenziare un rappresentante della C.S.A.I. pena la non validità dei risultati stessi. I fabbricanti interessati dovranno perciò comunicare per iscritto alla Sottocommissione Sicurezza C.S.A.I., Corso Venezia 43, 20121 Milano: la data, l'orario, la località e il Centro presso il quale si svolgeranno le prove e tutte le altre informazioni utili. Ciò dovrà essere fatto con almeno 30 giorni di anticipo sulla data fissata per le prove. Effettuate le prove di omologazione con esito positivo il Centro di prova redigerà un Certificato di Omologazione utilizzando il modulo FIA previsto a questo scopo.

L'originale e una copia conforme di detto Certificato di Omologazione saranno inviati, tramite il fabbricante, alla C.S.A.I. Corso Venezia 43, 20121 Milano accompagnati dalla prescritte tasse di omologazione FIA e C.S.A.I. indicate nella N.S. 2, dalla richiesta formale di omologazione e da una lista di tutti gli articoli costituenti il sistema di estinzione (o da più liste se sono previste varie configurazioni del sistema) con riportati i riferimenti esatti di ciascun articolo, il relativo disegno tecnico e il disegno d'insieme del sistema di estinzione.

Queste liste devono essere certificate dal Laboratorio che esegue le prove.

Se i risultati delle prove saranno conformi alle norme di omologazione, la C.S.A.I. presenterà alla FIA la richiesta per l'attribuzione di un numero di identificazione che comproverà l'avvenuta omologazione del sistema di estinzione.

A seguito dell'omologazione, un'etichetta fatta di un materiale resistente, fissata su ciascun estintore, dovrà riportare le seguenti indicazioni, in maniera indelebile:

- Capacità totale, ivi compresa ogni suddivisione
- Tipo del prodotto estinguente
- Pressione del gas
- Data di fabbricazione
- Data di controllo prevista
- Numero di riferimento del Certificato di Omologazione FIA.

Nota bene: sui sistemi di fabbricazione italiana omologati il fabbricante sarà tenuto a riportare in maniera visibile sulla bombola la dicitura: CSAI APPROVED N.../....

(Le prime due cifre sono le ultime dell'anno di omologazione, le altre due sono il numero di omologazione attribuito dalla CSAI).

Ai sistemi di estinzione di fabbricazione italiana sono stati assegnati i seguenti numeri di omologazione:

OMP Ecolife Systems 1, 2, 3:

"EX.OO8.00" (FIA)

"CSAI APPROVED N. 00/01".

OMP Ecolife System 4,5:

"EX 009.00" (FIA)

"CSAI APPROVED N. 00/02"

Sparco FireWarrior:

"EX.011.01" (FIA)

"CSAI APPROVED N. 01/01"

TOORA Savelife (systems 1, 2 e 3)

"EX. 012.03" (FIA)

"CSAI APPROVED N. 03/01"

TOORA Savelife (systems 4 e 5)

"EX. 013.03" (FIA)

"CSAI APPROVED N. 03/02"

N.B.: Le etichette applicate su un lotto di sistemi di estinzione marca TOORA riportano il numero di omologazione FIA e non quello di approvazione CSAI. Verificato trattarsi di un mero errore, dette etichette sono da considerare accettabili.

SABELT SABFIRE (systems 4 e 5)

"EX.015.03" (FIA)

"CSAI APPROVED N. 03/03"

SABELT SABFIRE (systems 1, 2 e 3)

"EX.016.03" (FIA)

"CSAI APPROVED N. 03/04"

SPARCO Fire Warrior Gas

"EX.018.04" (FIA)

"CSAI APPROVED N. 04/01"

LICO SF SafeRace

"EX.024.06" (FIA)

"CSAI APPROVED N. 06/01"

MOMO Firewall

"EX.025.07" (FIA)

"CSAI APPROVED N. 07/01"

TURINI AFFF

"EX.026.08" (FIA)

"CSAI APPROVED N. 08/01"

HAPPY RACER HR1

"EX.030.10" (FIA)

"CSAI APPROVED N. 10/01"

SABELT SABLIFE

"EX.032.10" (FIA)

"CSAI APPROVED N. 10/02"

SABELT SABGAS

"EX.033.10" (FIA)

"CSAI APPROVED N. 10/03"

SPARCO FW 20-10

"EX.034.10" (FIA)

"CSAI APPROVED N. 10/04"

Per gli altri si rimanda alla Lista tecnica n. 16 dell'Allegato J.

I fabbricanti che desiderano modificare un sistema di estinzione già omologato dovranno farne apposita richiesta alla C.S.A.I., fornendo la documentazione di cui al punto 12.3.1, che verificherà la validità del sistema modificato e provvederà, in caso di accoglimento della domanda, a presentare la richiesta di omologazione alla FIA.

12.4.2 Certificato di Omologazione

I concorrenti potranno richiedere alla loro Autorità Sportiva Nazionale (ASN) copia del certificato di omologazione del sistema di estinzione da loro utilizzato. Per i sistemi di fabbricazione italiana detto certificato di omologazione (detto anche fiche di omologazione) potrà essere richiesto alla CSAI Corso Venezia, 43 - 20121 Milano mediante richiesta scritta corredata di tutti i dati dell'interessato e dall'importo di euro 10,00 Il fabbricante dovrà consegnare al concorrente delle raccomandazioni specifiche per l'installazione e la manutenzione. Il concorrente è responsabile del rispetto della manutenzione del suo impianto.

12.5 Prove di controllo

Vedere l'Appendice n° 3 alla presente Norma Supplementare.

12.6 Revisione dei sistemi di estinzione

I sistemi di estinzione devono essere revisionati ogni due anni dal Costruttore o dal suo rappresentante secondo le modalità riportate dall'art. 5 della Norma FIA per Sistemi di Estinzione.

Per avere notizie sui centri autorizzati per la revisione rivolgersi al costruttore del sistema di estinzione.

13. SERBATOI DI SICUREZZA PER CARBURANTE UTILIZZATI NELLE VETTURE DA COMPETIZIONE**13.1 Generalità**

Il testo completo della Norma FIA è a disposizione nel sito www.csaici.it sotto la rubrica Aree Interdisciplinari - Regolamenti Tecnici - Norme FIA. L'obbligo di utilizzare un serbatoio di sicurezza per carburante conforme alle Norme F.I.A. FT3-1999, FT3.5-1999, FT5-1999, è riportato nei

regolamenti internazionali e nazionali applicabili alle specifico tipo di vettura e di gara, ai quali si rimanda per le specifiche di montaggio, di utilizzo e di controllo.

Dal 1/1/2004 tutti serbatoi di sicurezza devono essere conformi e omologati secondo le Norme FIA di cui al Cpv. precedente.

13.2 Procedure per ottenere il riconoscimento F.I.A. di fabbricante di serbatoi di sicurezza conformi alla norma F.I.A. FT3-1999, FT3.5-1999, FT5-1999

Quanto sotto riportato è una sintesi delle norme F.I.A. per serbatoi di sicurezza per carburante (standard FT3-1999, FT3.5-1999, FT5-1999). Gli interessati dovranno attenersi al testo ufficiale della Norma FIA, alle eventuali modifiche o aggiornamenti che dovessero intervenire e ad ogni altra disposizione F.I.A. e/o C.S.A.I. emanata in proposito.

I fabbricanti interessati, titolari della prescritta licenza C.S.A.I. di Costruttore di Equipaggiamenti di Sicurezza grado D, dovranno prendere gli accordi con un Laboratorio autorizzato dalla F.I.A. (ved. Lista Tecnica n. 15), specificando il tipo e al sigla del materiale che dovrà, una volta superati i tests prescritti, essere utilizzato per la costruzione dei serbatoi. Effettuate le prove richieste, il Laboratorio redigerà un Certificato di Prova utilizzando il modulo F.I.A. previsto a questo scopo. L'originale ed una copia conforme di detto Certificato saranno inviati, tramite il fabbricante, alla C.S.A.I. Corso Venezia 43, 20121 Milano, accompagnati dalle prescritte tasse di omologazione F.I.A. e C.S.A.I., indicate nella N.S. 2, e da una lettera di richiesta. Se i risultati delle prove saranno conformi alle norme, la C.S.A.I. presenterà alla F.I.A. la richiesta per il riconoscimento della Ditta interessata quale Fabbricante di serbatoi di sicurezza per carburante conformi alla norma F.I.A.. A seguito di tale riconoscimento, sui serbatoi prodotti e venduti dovranno essere impressi i dati richiesti dalla normativa (nome del costruttore, specifiche precise secondo le quali il serbatoio è stato fabbricato, data di fabbricazione, numero di serie, ecc.).

13.3 Certificato di Conformità

Un Certificato di Conformità, debitamente numerato, registrato e firmato dovrà essere consegnato dal Fabbricante al concorrente e da questi esibito a richiesta dei Commissari Tecnici della gara. Si ricorda (ved. N.S. 9 Art. 8) che deve essere possibile per i Commissari Tecnici incaricati verificare i dati stampigliati sul serbatoio (esempio: se il serbatoio è contenuto in una scatola stagna e ininfiammabile occorrerà prevedere uno sportello, anch'esso stagno e ininfiammabile, in corrispondenza di tali dati o una finestrella trasparente in materiale idoneo).

13.4 Prove di controllo

Vedere l'Appendice n° 3 alla presente Norma Supplementare.

14. VALVOLE ANTI-RITORNO

14.1 Generalità

Quanto sotto riportato è una sintesi del "Regolamento F.I.A. per l'omologazione delle valvole antiritorno" pubblicato sul Bollettino F.I.A. n. 344 del mese di Luglio 1998.

Gli interessati, costruttori, piloti, Ufficiali di Gara, ecc., dovranno attenersi al testo ufficiale che è a disposizione presso la C.S.A.I. Corso Venezia 43, 20121 Milano, insieme alle eventuali modifiche o aggiornamenti che dovessero intervenire.

14.2 Obbligatorietà

Vetture Gruppi N, A, B, ST, T, come prescritto dall'Allegato J vigente.

14.3 Funzione della valvola

La valvola deve essere installata nel bocchettone di riempimento lato serbatoio. La sua funzione è di impedire l'uscita del carburante dall'orificio di riempimento in caso di incidente.

Per assicurare un corretto funzionamento della valvola, essa deve essere imperativamente installata seguendo il disegno di montaggio fornito dal costruttore.

14.4 Descrizione della valvola

La valvola deve essere di tipo "valvola a uno o due battenti". Deve essere costituita di un corpo in lega leggera (esempio: Alluminio) e di una o due alette in lega leggera (esempio: Alluminio). Queste o questa aletta/e dovrà/anno essere mantenuta/e applicata/e sul corpo della valvola. La tenuta stagna tra le/aletta/e e il corpo deve essere garantita.

Ogni dimensione di ogni pezzo fabbricato sarà annotata su un rapporto individuale di controllo conservato dal fabbricante e un numero di serie sarà attribuito a ciascuna valvola anti-ritorno.

14.5 Omologazione della valvola

I modelli di valvole anti-ritorno da omologare devono essere testati in funzione delle prescrizioni della Norma F.I.A. dal costruttore della valvola. Il rapporto di prova deve essere sottoposto all'Autorità Sportiva Nazionale del Paese del costruttore (la C.S.A.I. per l'Italia), che deve effettuare la domanda di omologazione alla F.I.A..

Il rapporto di prova dovrà contenere:

- il risultato dei tests effettuati;
- il disegno di montaggio della valvola anti-ritorno che dovrà essere fornito al cliente alla vendita della valvola;
- il disegno di progetto della valvola anti-ritorno indicante le sue dimensioni caratteristiche.

Una volta effettuata l'omologazione, la F.I.A. pubblicherà i dettagli delle valvole anti-ritorno di nuova omologazione nel numero successivo del Bollettino F.I.A.

14.6 Validità della valvola

La valvola avrà una durata di utilizzo di due anni a partire dalla data incisa sull'aletta.

Ogni due anni una perizia dovrà essere effettuata dal fabbricante della valvola.

I pezzi (corpo, alette, molle, guarnizioni ad asse) saranno ricondizionati o sostituiti.

Un test di tenuta stagna sarà effettuato per convalidare la valvola secondo il paragrafo 7.1 del Regolamento FIA.

Dopo detta perizia, l'utilizzo della valvola sarà prolungato di due anni.

Una nuova marcatura dovrà essere effettuata sulla valvola ad ogni perizia per dimostrare che essa è stata ben controllata dal fabbricante e un certificato di validità dovrà essere rilasciato con la valvola al cliente.

Il rapporto della perizia e una copia del certificato dovrà essere conservata dal fabbricante in modo che si possa risalire alla valvola.

14.7 Prove di controllo

Vedere l'Appendice n° 3 alla presente Norma Supplementare.

15. RIVESTIMENTI PROTETTIVI PER ARMATURE DI SICUREZZA (NORMA FIA 8857- 2001)

15.1 Generalità

Il testo completo della Norma FIA 8857-2001 è reperibile nel sito www.csai.aci.it sotto la rubrica Aree Interdisciplinari - Regolamenti Tecnici - Norme FIA.

15.2 Obbligatorietà

Nelle zone in cui il corpo degli occupanti della vettura può entrare in contatto con l'armatura di sicurezza deve essere utilizzato, come protezione, un rivestimento ininfiammabile.

Nelle zone in cui i caschi degli occupanti possono entrare in contatto con l'armatura di sicurezza detto rivestimento deve essere conforme.

Per ulteriori specificazioni circa l'applicazione e le particolarità relative alle diverse categorie di vetture si rimanda all'Allegato J ed alla Lista Tecnica n° 23 "Rivestimenti delle armature di sicurezza omologati dalla FIA".

15.3 Procedura di omologazione

I fabbricanti italiani interessati ad ottenere l'omologazione secondo la Norma FIA 8857-2001 di rivestimenti protettivi, titolari della prescritta licenza C.S.A.I. di Costruttore di Equipaggiamenti di Sicurezza grado D dovranno, presentare apposita richiesta scritta alla CSAI Sottocommissione Sicurezza Corso Venezia 43, 20121, Milano, allegando i rapporti di prova (originale più una copia conforme) rilasciati da un Laboratorio approvato dalla FIA presso il quale avranno fatto effettuare, a proprie spese, le prove prescritte.

A detta richiesta dovranno essere allegati gli importi delle tasse di omologazione CSAI e FIA come indicati nella N.S. 2 articolo 4.13 e la campinatura del rivestimento protettivo.

Accertatene la regolarità, la CSAI provvederà a inoltrare la richiesta di omologazione alla FIA.

I rivestimenti protettivi omologati saranno inseriti nella Lista Tecnica FIA n° 23.

15.4 Marcatura

I rivestimenti omologati devono essere marcati in conformità alle specificazioni dettagliate nell'Appendice C alla Norma FIA 8857-2001.

16. DISPOSITIVI DI ASSORBIMENTO DI ENERGIA ALL'INTERNO DELLE BARRIERE DI PNEUMATICI PER CIRCUITI DI F. 1 (NORMA FIA 8861-2000)

16.1 Generalità

Il testo completo della Norma FIA 8861-2000 è reperibile nel sito www.csai.aci.it sotto la rubrica Aree Interdisciplinari - Regolamenti Tecnici - Norme FIA.

16.2 Procedura di approvazione

I fabbricanti italiani interessati ad ottenere l'approvazione secondo la Norma FIA 8861-2000 di dispositivi di assorbimento di energia all'interno delle barriere di pneumatici per circuiti di F. 1, titolari della prescritta licenza C.S.A.I. di Costruttore di Equipaggiamenti di Sicurezza grado D, dovranno presentare apposita richiesta scritta alla CSAI Sottocommissione Sicurezza Corso Venezia 43, 20121, Milano, allegando i rapporti di prova (originale più una copia conforme) rilasciati da un Laboratorio riconosciuto dalla FIA presso il quale avranno fatto effettuare, a proprie spese, le prove prescritte.

A detta richiesta dovranno essere allegati gli importi delle tasse di omologazione CSAI e FIA riportati nella N.S. 2 articolo 4.14.

La CSAI, accertata la regolarità della documentazione, provvederà ad inoltrare la richiesta di approvazione alla FIA.

I riferimenti dei dispositivi di assorbimento di energia all'interno delle barriere di pneumatici per circuiti di F. 1 approvati saranno inseriti nella Lista Tecnica n. 20.

17. MATERIALI PER APPOGGIATESTA DI F. 1 (NORMA FIA)

17.1 Generalità

Il testo completo della Norma FIA è reperibile nel sito www.csai.aci.it sotto la rubrica Aree Interdisciplinari - Regolamenti Tecnici - Norme FIA.

17.2 Procedura di approvazione

I fabbricanti italiani interessati ad ottenere l'approvazione secondo la Norma FIA di materiali per appoggiatesta di F. 1, titolari della prescritta licenza C.S.A.I. di Costruttore di Equipaggiamenti di Sicurezza grado D, dovranno presentare apposita richiesta scritta alla CSAI Sottocommissione Sicurezza Corso Venezia 43, 20121, Milano, allegando i rapporti di prova (originale più una copia conforme) rilasciati da un Laboratorio riconosciuto dalla FIA presso il quale avranno fatto effettuare, a proprie spese, le prove prescritte.

A detta richiesta dovranno essere allegati gli importi delle tasse di omologazione CSAI e FIA riportati nella N.S. 2, Art. 4.15.

La CSAI, accertata la regolarità della documentazione, provvederà ad inoltrare la richiesta di approvazione alla FIA.

I riferimenti dei materiali per appoggiatesta di F. 1 approvati saranno inseriti nella Lista Tecnica FIA n° 17.

18. NORMA FIA PER BARRIERE DI SICUREZZA PER CIRCUITI DI F. 1

18.1 Generalità

Il testo completo della Norma FIA è reperibile nel sito www.csai.aci.it sotto la rubrica Aree Interdisciplinari - Regolamenti Tecnici - Norme FIA..

18.2 Procedura di approvazione

I fabbricanti italiani interessati ad ottenere l'approvazione secondo la Norma FIA di barriere di sicurezza per i Circuiti di F. 1, titolari della prescritta licenza C.S.A.I. di Costruttore di Equipaggiamenti di Sicurezza grado D, dovranno presentare apposita richiesta scritta alla CSAI Sottocommissione Sicurezza Corso Venezia 43, 20121, Milano, allegando i rapporti di prova (originale più una copia conforme) rilasciati da un Laboratorio riconosciuto dalla FIA presso il quale avranno fatto effettuare, a proprie spese, le prove prescritte.

A detta richiesta dovranno essere allegati gli importi delle tasse di omologazione CSAI e FIA riportati nella N.S. 2, Art. 4.16.

La CSAI, accertata la regolarità della documentazione, provvederà ad inoltrare la richiesta di approvazione alla FIA.

19. ESTINTORI MANUALI

Gli estintori manuali utilizzati in gara devono essere stati approvati in base ad una delle seguenti Norme:

- EN3 in Europa;
 - BS 5423 nel Regno Unito;
 - DECRETO Ministero dell'Interno 20.12.82 in Italia (fino a termine di validità);
- ed essere conformi a quanto previsto a riguardo dall'Allegato J vigente.

20. OMOLOGAZIONE CASCHI (NORMA FIA 8860-2010)

20.1 Generalità

Il testo completo della Norma FIA 8860-2010 è reperibile nel sito www.csai.aci.it sotto la rubrica Aree Interdisciplinari - Regolamenti Tecnici - Norme FIA.

20.2 Procedura di omologazione

I fabbricanti italiani interessati ad ottenere l'omologazione secondo la Norma FIA 8860-2010 di caschi, titolari della prescritta Licenza di Costruttore di Equipaggiamenti di Sicurezza grado D, dovranno presentare apposita richiesta scritta alla CSAI Sottocommissione Sicurezza Corso Venezia, 43 - 20121 Milano allegando i rapporti di prova e il dossier tecnico redatto in conformità con l'Appendice B della Norma FIA (di entrambi: originale più una copia conforme) rilasciati da un Laboratorio approvato dalla FIA (Lista Tecnica n° 32) presso il quale avranno fatto effettuare, a proprie spese, le prove prescritte.

A detta richiesta dovranno essere allegati gli importi delle tasse di omologazione CSAI e FIA indicati nella N.S. 2 art. 4.2 e un campione del casco completo (certificato dal Laboratorio) da omologare.

Una volta accertata la regolarità della documentazione e della relativa campionatura la CSAI provvederà a inoltrare la richiesta di omologazione alla FIA.

I caschi omologati saranno inseriti nella Lista tecnica FIA n°33.

20.3 Marcatura

I caschi omologati devono essere marcati in conformità alle specificazioni dettagliate nell'Appendice C della Norma FIA 8860-2010.

Appendice n. 1 alla N.S. 8

ANNEXE "O" AU CODE SPORTIF INTERNATIONAL

SUPPLEMENT 2: LONGUEUR MINIMALE DU CIRCUIT ET NOMBRE MAXIMAL DE VOITURES AUX ESSAIS ET AU DEPART D'UNE EPREUVE

A. Longueur minimale du circuit pour les épreuves de Championnat de la FIA

La table donnée ci-dessous devra être prise en considération pour déterminer l'éligibilité d'un circuit nouveau ou déjà existant qui demande l'organisation d'une épreuve comptant pour un Championnat, Trophée ou Coupe FIA et qui n'a pas antérieurement compté d'épreuve sur ce circuit.

VOITURES	Longueur min en km pour une durée max de		
	2h 45 mn	6h	12h
Voitures de Sport	3.5	3.7	4.7
GT	3.5	3.7	4.7
F. 1	3.5	-	-
Voitures de Tourisme	3.0	3.2	4.0
F. 3	2.0		

N.B.: La longueur minimale de circuits demandant l'organisation de toute épreuve internationale sera normalement de 2 km. Pour les circuits plus courts, l'ASN doit faire une demande de dérogation.

B. Nombre maximal de voitures autorisé à prendre le départ d'une course internationale.

Le nombre maximal (N) est calculé à partir de la formule suivante:

$$N = 0.36 \times L \times W \times T \times G \text{ (N étant arrondi au chiffre supérieur).}$$

Où:

L = coefficient dépendant de la longueur du circuit, donné dans le tableau 1) ci-dessous;

W = coefficient dépendant de la largeur minimale du circuit, donné dans le tableau 2) ci-dessous;

T = coefficient dépendant de la durée de la course, donné dans le tableau 3) ci-dessous;

G = coefficient dépendant du/des groupe(s) de voitures participant à la course, donné dans le tableau 4) ci-dessous.

L'inspecteur FIA du circuit concerné peut recommander à la Commission des Circuits une réduction du nombre de voitures autorisé à prendre le départ, par rapport au chiffre donné par la formule.

NOTE: ce qui précède ne s'applique pas aux courses du Championnat du Monde de Formule Un où les nombres seront ceux précisés dans le règlement du championnat.

TABLEAU 1) Coefficient "L"

Longueur du circuit	"L"
- jusqu'à 2 km	Cas particulier: voir note ci-dessous
- de 2 km à 2,6 km.	10
- de 2,6 km à 3,2 km	11
- de 3,2 km à 3,8 km	12
- de 3,8 km à 4,4 km	13
- de 4,4 km à 4,8 km	14
- de 4,8 km à 5,2 km	15
- de 5,2 km à 5,6 km	16
- de 5,6 km à 6 km	17
- de 6 km à 8 km	18
- plus de 8 km	20

NOTE: pour les circuits jusqu'à 2 km, l'ASN du circuit doit faire une recommandation pour considération par la Commission des Circuits et de la Sécurité.

TABLEAU 2) Coefficient "W"

Largeur de référence*, en mètres (arrondie au chiffre supérieur)	"W"
8	9
9	9
10	10
11	10
12	10
13	11,5
14	12
15 (Max. autorisé)	12,5

* Indiquée sur la licence du circuit

TABLEAU 3) Coefficient "T"

Durée en heures	"T"
- 1 maximum	1
- Entre 1 et 2	1,15
- Entre 2 et 4	1,25
- Entre 4 et 12	1,4
- Plus de 12	1,5

TABLEAU 4) Coefficient "G"

Catégories de voitures	"G"
- Groupes N, A, B, GT et toutes voitures historiques de Tourisme et GT	1,00
- Voitures de sport biplace et monoplaces jusqu'à 2000 cm ³ et toutes autres voitures historiques	0,80
- Voitures de sport biplaces de plus de 2000 cm ³	0,70
- Monoplaces de plus de 2000 cm ³	0,60

N.B.: En cas de course avec plus d'une seule catégorie de voitures, c'est le plus bas coefficient applicable qui sera utilisé.

C. Nombre de voitures aux essais.

Le nombre maximal de voitures admises à participer à une séance d'essais ne sera pas supérieur au nombre autorisé à prendre le départ de la course, augmenté de 20%.

Appendice n. 2 alla N.S. 8

OMOLOGAZIONE AUTODROMO/PISTA

TIPO _____(1)

RILASCIATA A:

_____2)

VETTURE AMMESSE (3) _____

LUNGHEZZA PISTA (4) _____

POLE POSITION (5) _____

SENSO DI MARCIA (6) _____

ULTIMA ISPEZIONE CSAI (7) _____

DATA RILASCIO

IL PRESIDENTE DELLA CSAI

Note

- 1) A, B, C,
- 2) Denominazione Autodromo, Ente e/o Soc. Gestione, indirizzo completo.
- 3) Categorie e Gruppi di vetture ammesse
- 4) In km., misurata secondo le indicazioni del COD.
- 5) DESTRA o SINISTRA
- 6) ORARIO o ANTIORARIO
- 7) DATA ULTIMA VERIFICA CSAI.

RETRO

Verranno riportate le condizioni di cui all'Art. 3.1.2 della N.S. 8, con doppia firma di accettazione del legale rappresentante dell'Ente e/o Società proprietaria e/o gestore sulla seconda copia/originale della omologazione.

Appendice n. 3 alla N.S. 8

CONTROLLI POST OMOLOGAZIONE APPLICATI AI PRODOTTI OMOLOGATI DALLA FIA

1.

1.1 Adesione dei fabbricanti ai controlli post omologazione

Richiedendo l'omologazione del proprio prodotto, il fabbricante aderisce automaticamente al presente documento e accetta tutte le procedure di controllo che la FIA potrà intraprendere per garantire la conformità dei prodotti omologati.

I tests di controllo post omologazione saranno effettuati conformemente alle condizioni indicate nella norma di omologazione. Il fabbricante si impegna quindi a non contestare le differenze relative alle condizioni di prova che possono apparire tra il test di controllo post omologazione e il test iniziale di omologazione, nella misura in cui queste differenze non superano le tolleranze autorizzate dalla norma.

1.2 Impegno del fabbricante sulla stabilità del proprio prodotto

Una volta depositata la domanda di omologazione, il fabbricante si impegna a non modificare la concezione del prodotto, i materiali che lo costituiscono, né il suo metodo fondamentale di fabbricazione.

2. IN OGNI MOMENTO LA FIA POTRÀ EFFETTUARE L'UNO O L'ALTRO DEI TESTS SEGUENTI:

2.1 Organizzazione dei controlli post omologazione effettuati dalla FIA: prova di prestazione

2.1.1 Un campione del prodotto sarà prelevato dalla FIA, o da ogni altra persona delegata dalla FIA, direttamente sul luogo di produzione, in occasione di una gara o presso le catene di distribuzione. Nel caso di prelievo presso l'azienda, il fabbricante sarà contattato preventivamente.

2.1.2 Le prove di prestazione saranno effettuate conformemente alla norma che si applica al campione omologato, in un laboratorio scelto e gradito dalla FIA.

2.1.3 A seguito di questi tests, due sono i risultati possibili:

- se il test è soddisfacente, il fabbricante sarà informato che un controllo è stato effettuato e che il campione corrisponde alla norma.
- Se il test rivela che il campione non risponde alla norma, la non conformità del prodotto sarà stabilita a partire dalla semplice constatazione di irregolarità di questo solo campione. Il fabbricante sarà avvertito per lettera raccomandata della non conformità del suo prodotto.

A richiesta del fabbricante, per lettera raccomandata inviata alla FIA nei 20 giorni seguenti l'invio della notifica di non conformità, lo stesso campione potrà essere nuovamente testato dalla FIA. Nel caso di un test distruttivo, un nuovo campione sarà prelevato conformemente al punto 2.1.1. Il fabbricante, come pure un rappresentante della sua A.S.N. (Autorità Sportiva Nazionale), saranno invitati ad assistere alla contro prova. Nella misura del possibile, le contro prove saranno effettuate nel laboratorio in cui avevano avuto luogo i tests di omologazione. Se detto campione non risponde ancora alla norma, la non conformità del prodotto sarà stabilita a partire dalla semplice constatazione di irregolarità di questo solo campione. Se la contro prova rivela che il campione risponde alla norma, la conformità del prodotto sarà ristabilita.

2.2 Organizzazione dei controlli qualità effettuati dalla FIA: prova comparativa

2.2.1 Un campione del prodotto sarà prelevato dalla FIA o da ogni altra persona delegata dalla FIA, direttamente sul luogo di produzione, in occasione di una gara o presso le catene di distribuzione. Nel caso di prelievo presso l'azienda il fabbricante sarà contattato preventivamente.

2.2.2 Le prove comparative consisteranno in una comparazione tra il campione e il prodotto inizialmente omologato, allo scopo di verificare che il fabbricante abbia rispettato i suoi impegni, come previsto dall'art. 1.2.

2.2.3 In seguito a questi tests, due sono i risultati possibili:

- se il test è soddisfacente, il fabbricante sarà informato che un controllo è stato effettuato e che il campione corrisponde alla norma.
- Nel caso in cui il fabbricante non abbia rispettato i suoi impegni come indicato dall'art. 1.2 e, in particolare, se il campione si riveli differente dal prodotto inizialmente omologato dalla FIA, la non conformità del prodotto sarà stabilita a partire dalla semplice constatazione di irregolarità di questo solo campione, restando inteso che ogni considerazione legata alla prestazione non potrà essere utilizzata come elemento di difesa. Il fabbricante sarà avvertito per lettera raccomandata della non conformità del suo prodotto.

A richiesta del fabbricante, per lettera raccomandata inviata alla FIA nei 20 giorni seguenti l'invio della notifica di non conformità, lo stesso campione potrà essere nuovamente testato dalla FIA. Nel caso di un test distruttivo, un nuovo campione sarà prelevato conformemente al punto 2.2.1. Il fabbricante, come pure un rappresentante della sua A.S.N. (Autorità Sportiva Nazionale), saranno invitati ad assistere alla contro prova. Nella misura del possibile, le contro prove saranno effettuate nel laboratorio in cui avevano avuto luogo i tests di omologazione. Se detto campione non risponde ancora alla norma, la non conformità del prodotto sarà stabilita a partire dalla semplice constatazione di irregolarità di questo solo campione.

Se si accerta che il fabbricante non ha rispettato i suoi impegni, come previsto dall'art. 1.2, la non conformità del prodotto sarà stabilita a partire dalla semplice constatazione di irregolarità di questo campione, restando inteso che ogni considerazione legata alla prestazione non potrà essere utilizzata come elemento di difesa.

Se si accerta che il fabbricante ha rispettato i suoi impegni, come previsto dall'art. 1.2, la conformità del prodotto sarà ristabilita.

3.

3.1 Annullamento dell'omologazione

Se è accertata la non conformità del campione conformemente all'art. 2.1 o 2.2, l'omologazione potrà essere annullata. Tuttavia, la FIA terrà conto della presenza di circostanze particolari che potrebbero consentire di irrogare sanzioni alternative che diano le stesse garanzie in termini di sicurezza dell'annullamento dell'omologazione.

L'annullamento dell'omologazione si svolgerà secondo la seguente procedura:

L'A.S.N. del fabbricante sarà avvertita dell'annullamento dell'omologazione FIA del prodotto.

Il fabbricante sarà responsabile, a sue spese, della applicazione della decisione della FIA.

La decisione di annullamento dell'omologazione comporterà il ritiro immediato dell'omologazione del prodotto interessato. In conseguenza, detto prodotto non sarà più accettato nelle gare rette da regolamenti FIA.

Al contempo la FIA renderà la sanzione pubblica.

3.2 Fatturazione dei controlli

Se è accertata la non conformità del prodotto, la FIA fatturerà al fabbricante, per il tramite della sua A.S.N., l'insieme dei costi sostenuti per questi controlli.

Questi ultimi comprendono le spese di acquisto del prodotto, le spese dei tests e una somma forfetaria di CHF 2500 per le prestazioni e le spese di viaggio dell'osservatore FIA.

4. La CSAI si riserva il diritto di verificare la corrispondenza dei prodotti omologati alle norme internazionali e di omologazione.

Saranno a carico della Ditta produttrice, nel caso i risultati non corrispondessero alle prescrizioni, sia le spese sostenute per le prove che le conseguenze relative.