

R.N.S. - NORMA SUPPLEMENTARE N.S. 13

Edizione 2013

**SETTORE OFF-ROAD
VELOCITÀ SU TERRA (AUTOCROSS), VELOCITÀ SU GHIACCIO,
FORMULA CHALLENGE**

**CAP. I
REGOLAMENTO SPORTIVO**

Per quanto non espressamente richiamato si intende valida, in quanto applicabile, ogni altra norma del Codice e del RNS.

**TITOLO I
NORME GENERALI**

Art. 1 - CONCORRENTI E CONDUTTORI

Sono ammessi, in qualità di concorrenti e di conduttori, i titolari delle licenze nazionali e internazionali di concorrente/conduttore secondo le disposizioni della N.S. 3.

I concorrenti già regolarmente iscritti potranno effettuare la sostituzione dei propri conduttori entro la fine delle verifiche sportive ante-gara.

Art. 2 - TASSE DI ISCRIZIONE ALLE GARE

Si rinvia alla N.S. 2.

Art. 3 - NUMERI DI GARA FISSI

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

DIV. 3	da N°	1	a	99
DIV. 1	da N°	101	a	199
DIV. 3A	da N°	201	a	299
DIV. 1A	da N°	301	a	399
DIV. Kart Cross	da N°	601	a	699

- ai primi 10 classificati nelle varie Divisioni sarà assegnato un numero di gara fisso, corrispondente al proprio raggruppamento, in funzione della posizione in classifica ottenuta l'anno precedente;
- a tutti gli altri verranno assegnati numeri a seguire (si raccomanda agli Organizzatori di conservare gli stessi per tutte le prove di Campionato);
- il cambio di raggruppamento comporta la perdita del numero fisso;
- ai vincitori delle singole Divisioni verranno assegnati rispettivamente i numeri 1 (Div. 3), 101 (Div. 1), 201 (Div. 3A), 301 (Div. 1A) e 601 (Div. Kart Cross);
- il vincitore di Campionato Italiano Assoluto avrà la possibilità di aggiungere al proprio numero la bandiera italiana e/o un festone di alloro.

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

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

Art. 4 - SICUREZZA DEI CONDUTTORI

L'equipaggiamento di sicurezza dei conduttori è obbligatorio come disposto dall'Al. L FIA, Capitolo III.

Art. 5 - PARCO CHIUSO

Al termine di ogni finale (o manche, nel caso di gare in salita), le vetture devono entrare nel parco chiuso. La mancata o tardiva consegna delle vetture nel parco chiuso comporterà l'esclusione dalla classifica. Le vetture potranno essere ritirate dopo che siano trascorsi i termini di reclamo e con l'autorizzazione del Direttore di Gara.

Nell'interno del parco chiuso, dove potranno accedere soltanto gli Ufficiali di Gara e le persone addette alla sorveglianza, sarà vietata qualsiasi manutenzione o riparazione.

Il percorso di accesso al parco chiuso deve essere segnalato e sorvegliato a cura dell'organizzatore.

Art. 6 - RECLAMI

Per i reclami vigono le disposizioni del RNS, e della N.S. 9, con la seguente eccezione: se il reclamo comporta opere di smontaggio di parti meccaniche, il reclamante deve versare, oltre alla tassa di reclamo, una cauzione per le spese di smontaggio e rimontaggio fissata dai Commissari Sportivi, sentiti i Commissari Tecnici, orientativamente, nella seguente misura:

- cilindrata fino a 1800 cc.: Euro 516,46
- cilindrata oltre 1800 cc.: Euro 1.032,91

TITOLO II AUTOCROSS

Art. 7 - DEFINIZIONI

Sono competizioni di autocross quelle che si svolgono su circuiti permanenti (crossodromi) o provvisori con manto di rivestimento non asfalto, con più concorrenti che prendono il via simultaneamente.

Art. 8 - VETTURE

Si rimanda alla N.S. 1, Cap. VI, Par. 1 e 1.1.

Nelle gare non valevoli per il Campionato saranno ammesse sia le vetture conformi al regolamento tecnico internazionale sia le vetture conformi al regolamento tecnico nazionale 2004, sia le vetture previste dal VST2 (vedi FC2).

I Commissari sportivi hanno la facoltà di non ammettere alla partenza vetture che per costruzione o per stato di manutenzione presentino elementi di pericolosità.

Art. 9 - COSTITUZIONE DEI GRUPPI O DELLE CLASSI

Nelle competizioni di Velocità su Terra (Autocross) un gruppo o una classe è considerata costituita se vi sono almeno quattro vetture verificate. Le vetture del gr. 1/A non costituito potranno essere aggregate al gr. 1; quelle dei gr. 2 e 3 non costituiti al gr. 4, sempre con classifiche separate. La costituzione delle classi è deliberata dal Direttore di Gara con decisione scritta da rendere nota al termine delle verifiche ante gara.

Art. 10 - GARE RISERVATE

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

Art. 11 - COMPETIZIONI

11.1 - Servizi antincendio e sanitario

a) Servizio antincendio

In ogni gara deve prestare servizio una vettura per il pronto intervento contro l'incendio. La vettura deve essere equipaggiata con estintori di capacità minima complessiva di 40 Kg. e con personale munito di adeguato abbigliamento di protezione contro il fuoco (tuta e guanti).

b) Servizio sanitario

Si rimanda a quanto previsto nella N.S. 6.

11.2 - Verifiche sportive e tecniche ante-gara

Le competizioni devono essere precedute dalle operazioni di controllo effettuate, conformemente alle prescrizioni della N.S. 9, nei confronti dei concorrenti, dei conduttori e delle vetture.

Per ogni vettura verificata devono essere rilasciati n. 2 pass per meccanico.

11.3 - Cronometraggio

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

11.4 - Svolgimento delle gare

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

11.4.1 - Gare valevoli per il Campionato Italiano

Valgono le disposizioni del regolamento del Campionato Italiano VST (N.S. 1, Cap. 6, Art. 1.5) integrate, per quanto applicabili, dalle disposizioni del successivo par. 11.4.2.

11.4.2 - Gare non valevoli per il Campionato Italiano

Qualora le vetture fossero in numero uguale o inferiore alla capienza della pista le semifinali e le finali sono obbligatorie.

11.4.2.1 - Prove ufficiali di qualificazione

- Campionato Italiano: nell'ambito di ciascun Gruppo di vetture, i turni di prova saranno estratti a sorte dal Direttore di Gara, all'inizio dell'anno, per tutte le gare. Se nel corso dell'anno dovesse verificarsi qualche variazione di calendario l'ordine di ingresso in pista così stabilito non sarà cambiato.

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

- Gare non valevoli per il Campionato Italiano: nell'ambito di ciascun gruppo, i turni di prova e l'ordine di ingresso in pista dei singoli conduttori saranno estratti a sorte.

Sono previsti turni di prova della durata di 5 minuti primi.

La decorrenza del tempo viene determinata dal segnale di via che il Direttore di Gara dà al conduttore che prende per primo il via.

Per ogni turno di prove, sono ammesse contemporaneamente in pista al massimo quattro vetture.

Allo scadere del quinto minuto, il Direttore di Gara dà l'arrivo per fine turno di prova indipendentemente dal numero di giri portati a termine da ciascun conduttore.

Ad ogni conduttore deve essere accreditato il miglior tempo sul giro.

Agli effetti di eventuali ex-aequo, viene preso in considerazione per ciascun conduttore il secondo miglior tempo sul giro, il terzo e così via.

Per essere ammesso alla gara, ogni conduttore deve effettuare, agli ordini del Direttore di Gara almeno un giro completo anche non cronometrato.

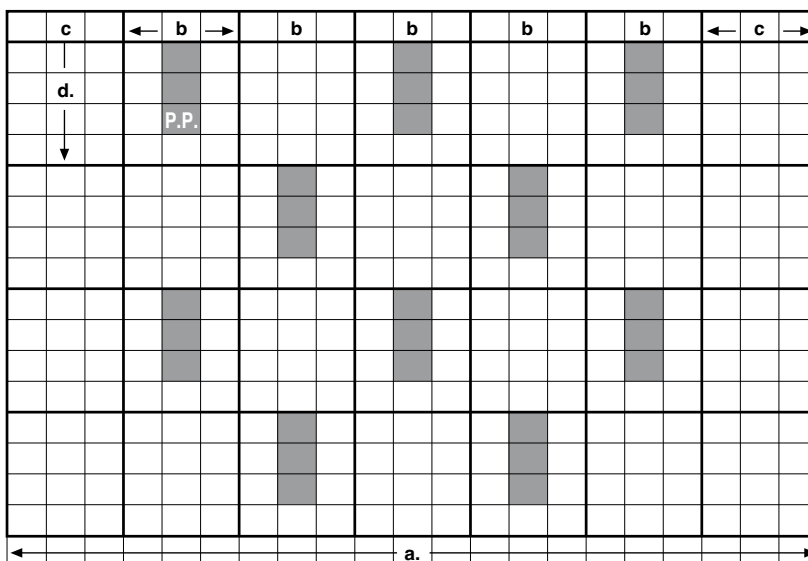
11.4.2.2 - Batterie - Finali

Svolgimento della manifestazione secondo normativa FIA.

11.4.2.3 - Partenze

I conduttori hanno l'obbligo di partecipare al briefing che sarà tenuto dal Direttore di Gara al termine delle prove cronometrate.

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



- a: 14,5 m min. (larghezza minima della griglia)
- b: 2,5 m min. (spazio in larghezza per vettura)
- c: 1 m min. (distanza minima da bordo pista)
- d: 8 m (spazio in lunghezza per vettura)

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

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

La procedura di partenza inizia con l'esposizione di un cartello "5 secondi". Il semaforo (luce rossa) si illuminerà e si spegnerà immediatamente (flash), dando il segnale di partenza.

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

11.4.2.4 - Arrivo

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

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

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

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

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

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

11.4.2.5 - Classifiche

Saranno redatte le classifiche secondo la normativa FIA.

11.5 - Svolgimento delle gare senza il servizio di cronometraggio

11.5.1 Non deve essere effettuato alcun rilevamento del tempo. Le classifiche devono essere stabilite soltanto mediante contagiri. Deve essere designato un Giudice di arrivo.

11.5.2 - Batterie

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

Ad ogni batteria non deve essere assegnato un numero di conduttori superiore a quello della capienza della pista.

Ogni batteria deve essere disputata, dai conduttori assegnati alla stessa, su tre manches di 5 giri ciascuna.

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

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

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

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

11.5.3 - Finale

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

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

Se il numero dei conduttori verificati non supera il numero dei conduttori che possono essere ammessi contemporaneamente in pista (capienza), gli stessi devono essere ammessi direttamente alla finale che in questo caso deve essere disputata su tre manches con gli stessi criteri delle batterie. Ogni finale (o manche di finale) deve essere corsa su 8 giri di pista.

11.5.4 - Griglia di partenza

Devono essere predisposte come indicato nel precedente par. 11.4.2.3.

11.5.5 - False partenze

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

11.6 - Obblighi particolari dei conduttori

È obbligatorio per ciascun Conduttore partecipare al briefing del Direttore di Gara.

I conduttori, sia durante le prove di qualificazione che durante la gara, dovranno attenersi a tutte le disposizioni impartite dal Direttore di Gara e dagli Ufficiali di Gara e mantenere un contegno corretto. Ogni manovra irregolare rivelata o segnalata ai Commissari Sportivi e da essi ritenuta sleale o pericolosa porterà all'esclusione immediata del conduttore che l'avrà commessa, salvo maggiori sanzioni in casi più gravi.

Il conduttore costretto a fermarsi lungo il percorso deve collocare la vettura fuori della traiettoria in modo che essa sia ben visibile ai conduttori sopraggiungenti.

È proibito tassativamente, pena l'esclusione dalla classifica, spingere la vettura lungo il percorso.

La vettura dopo ogni arresto sul percorso potrà riprendere la gara unicamente con l'avviamento elettrico di bordo facendo attenzione a non intralciare la marcia ai piloti sopraggiungenti e previo consenso dei Commissari di percorso, se sono sul posto.

È assolutamente vietato a tutti i conduttori di compiere con la vettura, sia nelle prove di qualificazione che nella corsa, anche un brevissimo tratto del percorso in senso opposto a quello della gara, sotto pena di esclusione dalla gara.

Resta comunque inteso che, per tutto quanto non fosse sopra richiamato, i conduttori dovranno uniformare la loro condotta di gara a quanto disposto dal Codice e dal R.N.S. che si intendono qui integralmente trascritti.

TITOLO III FORMULA CHALLENGE

Art. 12 - DEFINIZIONE

Sono di "Formula Challenge" le competizioni ad inseguimento con due o più vetture che partono ed arrivano sullo stesso traguardo, ad intervalli prestabiliti, oppure su due traguardi diversi.

Se l'organizzatore sceglie di prevedere due traguardi diversi, questa scelta deve essere approvata in sede di collaudo del percorso.

Art. 13 - MODALITÀ DI SVOLGIMENTO

13.1 - Vetture ammesse

Sono ammessi raggruppamenti di vetture previsti al successivo art. 19, munite di passaporto tecnico.

Ogni vettura deve essere conforme al rispettivo regolamento tecnico.

Gli organizzatori delle gare riservate hanno la facoltà di prevedere dei sotto-raggruppamenti.

13.2 - Piste

Le piste devono essere conformi alle prescrizioni del successivo art. 26, le gare valevoli per il Campionato Italiano possono essere effettuate su autodromi e minimpanti.

13.3 - Svolgimento delle gare

13.3.1 - Gare con vetture che partono ed arrivano sullo stesso traguardo

a) Verifiche ante-gara

b) tempi ufficiali di qualificazione (massimo 6 vetture se circuito omologato per 6) su 1 giro di lancio e 3 cronometrati. Per ogni conduttore viene preso in considerazione il miglior tempo, per essere ammesso alla gara deve avere effettuato almeno un giro, anche non cronometrato

c) batterie: per ogni raggruppamento tutti i conduttori con almeno 1 giro di qualificazione saranno ammessi alle batterie.

Il numero delle batterie e dei conduttori ammessi a ciascuna di esse può essere ridotto in relazione al numero dei verificati ed alle caratteristiche del percorso accertate in sede di collaudo.

Ogni batteria deve svolgersi in due manches: l'ordine di partenza della 1ª manche è stabilito in base all'ordine dei tempi ufficiali di qualificazione, quello della 2ª manche in base all'ordine di arrivo della 1ª manche. La classifica verrà stilata prendendo in considerazione il miglior tempo tra le due manches; si precisa che è obbligatoria la partecipazione ad almeno una manche.

d) Finali. Per ogni raggruppamento nelle gare titolate deve essere prevista una finale unica con i conduttori che nelle batterie hanno realizzato i migliori 6 (sei) tempi. Nelle altre gare possono essere previste 2 finali "A" e "B" previste nell'ordine scelto dal Direttore di Gara non obbligatoriamente in successione.

Alla finale "A" sono ammessi i conduttori che nelle batterie hanno realizzato i migliori 4 tempi non importa quale posizione di classifica essi occupino nelle batterie stesse.

Alla finale "B" sono ammessi i conduttori che nelle batterie hanno realizzato il 5°, 6°, 7° ed 8° tempo non importa quale posizione di classifica essi occupino nelle batterie stesse.

In base alle caratteristiche del tracciato e alle condizioni meteorologiche è concessa la possibilità di effettuare 2 giri di ricognizione del percorso prima delle batterie e delle finali.

I conduttori che per qualsiasi motivo non prenderanno la partenza (anche nell'ipotesi prevista nel successivo par. 13.4), non saranno classificati. Le posizioni di classifica lasciate libere nella finale "A" saranno occupate, nell'ordine, dai conduttori classificati nella finale "B".

e) lunghezza delle gare:

batterie e finali minimo	3 giri;
batterie massimo	5 giri;
finali massimo	6 giri.

13.3.2 - Gare con vetture che partono e arrivano su due traguardi diversi (solo per gare non titolate)

Si applicano le disposizioni del prec. par. 13.3.1 con le seguenti integrazioni:

a) batterie: in ogni raggruppamento i conduttori con i migliori 16 tempi sono assegnati a 8 batterie di 2 conduttori ciascuna. Il numero delle batterie e dei conduttori ammessi può essere ridotto in relazione al numero dei verificati e alle caratteristiche del percorso accertate in sede di collaudo. I conduttori qualificati si confronteranno incontrandosi tra di loro con il seguente criterio:

1° tempo	-	9° tempo
3° tempo	-	11° tempo
4° tempo	-	12° tempo
5° tempo	-	13° tempo
6° tempo	-	14° tempo
7° tempo	-	15° tempo
8° tempo	-	16° tempo

b) quarti di finale: ai quarti di finale saranno ammessi i conduttori che nelle batterie avranno realizzato i migliori otto tempi non importa quale posizione di classifica essi occupino nelle batterie stesse.

I conduttori qualificati si confronteranno tra di loro con il seguente criterio:

Primo "quarto di finale":	1° tempo contro 5° tempo
Secondo "quarto di finale":	2° tempo contro 6° tempo
Terzo "quarto di finale":	3° tempo contro 7° tempo
Quarto "quarto di finale":	4° tempo contro 8° tempo

c) finale: i vincitori dei quarti di finale saranno ammessi alla finale che si disputerà su tre gare con il seguente criterio:

Prima gara:		Terza gara:	
vincitore 1° quarto di finale	}	vincitore	} vincitore della finale
vincitore 2° quarto di finale			
Seconda gara:		vincitore	
vincitore 3° quarto di finale	}		
vincitore 4° quarto di finale			

d) manches: ogni batteria, quarto di finale e gara di finale deve svolgersi su due manches di 3 giri ciascuna. Nella seconda manche il traguardo di partenza deve essere invertito.

e) Classifiche: in ogni batteria, quarto di finale e gara di finale la classifica è stabilita prendendo in considerazione, per ciascun conduttore, il miglior tempo di manche.

In ogni raggruppamento la classifica finale è stabilita con il seguente criterio:

- al primo posto il vincitore della 3ª gara di finale;
- al secondo posto il conduttore secondo classificato nella 3ª gara di finale;
- al terzo e quarto posto, in base ai tempi della 1ª e della 2ª gara di finale, i conduttori non qualificati per la terza gara di finale.

13.3.3 - Formule di gara proposte dagli organizzatori

Gli organizzatori hanno la facoltà di sottoporre all'approvazione della C.S.A.I. formule di gara diverse da quelle descritte nei precedenti par. 13.3.1 e 13.3.2 come i Formula Challenge Sprint e i Formula Challenge su Terra che verranno di volta in volta approvati; come qualunque difformità dal regolamento particolare di gara tipo che dovrà essere evidenziata in fase di compilazione e successivamente approvata.

Al fine di predisporre il collaudo del percorso e per l'approvazione del Regolamento Particolare di gara (dopo il parere favorevole della CPV), gli Organizzatori dovranno far pervenire alla Segreteria della S/C VST, almeno 90 giorni prima della data di effettuazione della gara, tutto il materiale previsto:

R.P.G., 3 piantine del percorso 1/500, relazione tecnica del percorso e del Responsabile della sicurezza.

13.4 - Partenze

Le partenze devono essere date da fermo, con vetture schierate e a motore acceso.

L'intervallo tra una vettura e l'altra è stabilito dal Direttore di Gara.

Se le partenze vengono date con semaforo, la procedura da seguire è la seguente: rosso-verde entro 5".

Il semaforo è facoltativo nelle gare con un solo traguardo di partenza/arrivo ed obbligatorio nelle altre (un semaforo per ognuno dei due traguardi).

Le vetture schierate sul traguardo di partenza che si trovano nell'impossibilità di mettere in moto il motore con il proprio sistema di avviamento, entro 5" dal segnale del Direttore di Gara saranno escluse dalla gara.

Per ogni traguardo, un giudice di fatto segnalerà al Direttore di Gara le eventuali partenze anticipate. Ogni partenza anticipata sarà penalizzata con 15" da aggiungersi al tempo di gara realizzato.

13.5 - Arrivo e classifiche

Il segnale di arrivo sarà dato dal Direttore di Gara, al termine dei giri previsti, mediante l'esposizione della bandiera a scacchi bianchi e neri.

In caso di due traguardi, ogni passaggio sui traguardi e l'arrivo devono essere evidenziati con segnalazioni luminose rosse visibili sia da parte dei concorrenti che dal pubblico.

Per ogni batteria, quarto di finale e finale saranno redatte classifiche in base ai giri compiuti e ai tempi impiegati. Il rilevamento dei tempi dovrà essere effettuato con fotocellula.

13.5.1 - Premi

Sono obbligatori premi d'onore almeno fino al 6° (sesto) classificato di ogni raggruppamento.

Art.13.6 Definizione

Finalizzate ad incrementare la partecipazione alle gare di Formula Challenge è istituita a scopo propedeutico la Formula Challenge Due alla quale sono ammessi raggruppamenti di vetture previsti al successivo art. 13.6.3.

Art. 13.6.1 – Concorrenti e conduttori

Sono ammessi in qualità di concorrenti e di conduttori i titolari di licenza nazionale e internazionale secondarie disposizioni della N.S. 3.

Art. 13.6.2 Vetture ammesse

Sono ammesse le seguenti vetture suddivise in 2 Raggruppamenti:

1° Raggruppamento FC2

- strada fino a 1600 cc.
- strada oltre 1600 cc

2° Raggruppamento FC2

- Vetture sperimentali fino a 1600 cc
- Vetture sperimentali oltre 1600 cc

Ogni vettura del 1° raggruppamento deve essere conforme al codice della strada ed al libretto uso e manutenzione il 2° raggruppamento al proprio rispettivo regolamento tecnico.

Art. 13.6.3 Piste

Le gare si svolgono sul percorso omologato per il Formula Challenge con le seguenti limitazioni:

lunghezza massima percorso di gara metri 700 , dotato di materiale di rallentamento finalizzato al contenimento della velocità media non superiore a km. 50 opportunamente indicato in sede di collaudo del percorso di F.CH.

Rettilinei lunghezza massima metri lineari 100

Art. 13.6.4 Svolgimento delle gare con vetture che partono ed arrivano sullo stesso traguardo, massimo QUATTRO vetture

- verifiche ante gara
- tempi ufficiali di qualificazione su 1 giro di lancio e tre cronometrati. Per essere ammesso alla gara deve avere effettuato almeno un giro, anche non cronometrato
- batterie per ogni raggruppamento tutti i conduttori con almeno un giro di qualificazione saranno ammessi alle batterie
Ogni batteria deve svolgersi in due manches
È obbligatoria la partecipazione ad almeno una manche.
- Finali
Per ogni raggruppamento sono previste 2 finali "A" e "B"
Alla finale "A" sono ammessi i conduttori che nelle batterie hanno realizzato i migliori 4 tempi.
Alla finale "B" sono ammessi i conduttori che nelle batterie hanno realizzato il 5° 6° 7° 8° tempo.

Per quanto applicabile le regole previste per il Formula Challenge sono applicabili anche al Formula Challenge Due.

TITOLO IV COMPETIZIONI DI VELOCITÀ SU GHIACCIO

Art. 14 - DEFINIZIONI

Sono competizioni di velocità su ghiaccio quelle che si svolgono su percorsi completamente innevati e ghiacciati con più concorrenti che prendono il via simultaneamente.

Art. 15 - CONCORRENTI E CONDUTTORI

Soltanto per i concorrenti partecipanti alle gare di VSG, è ammessa la Lic. D velocità su ghiaccio di cui all'art. 2.2.2 della N.S. 3.

Art. 16 - VETTURE AMMESSE

Sono ammessi i raggruppamenti di vetture previsti al successivo art. 20 munite di passaporto tecnico.

Ogni vettura deve essere conforme al rispettivo regolamento tecnico.

Gli organizzatori delle gare non valevoli per titoli nazionali hanno la facoltà di prevedere dei sotto-raggruppamenti.

Art. 17 - SVOLGIMENTO DELLE COMPETIZIONI

17.1 - Verifiche Sportive e Tecniche ante-gara

Le operazioni di verifiche Sportive e Tecniche devono essere svolte, conformemente alle disposizioni della N.S. 9, il giorno della gara e devono terminare 30 minuti prima dei Tempi di Qualificazione. Per le prove valevoli per un titolo nazionale possono, su richiesta dell'organizzatore, essere autorizzate le verifiche il pomeriggio del giorno antecedente la gara. Per le procedure di verifica e per l'identificazione dei conduttori e delle vetture. Saranno seguite le disposizioni dell'art. 2 della NS. 9.

N.B.: la verifica tecnica sarà unica e obbligatoria per ogni conduttore alla prima gara; nel prosieguo della stagione sportiva il concorrente in possesso del passaporto tecnico già vistato dal Tecnico nazionale avrà la possibilità di autocertificare lo status di conformità della propria vettura.

17.2 - Pole (Qualifica)

La manche Pole avrà una durata di 6 minuti, ed allo scadere di questi a tutti i concorrenti che transiteranno sul traguardo sarà data bandiera a scacchi. Da svolgersi senza uscire dalla pista o comunque dalla zona box delimitata.

Disposizioni generali:

- Nell'albo di gara verrà esposto l'elenco degli ammessi alla gara e la composizione delle batterie e relative griglie.
- Saranno ammesse in pista fino ad un massimo di 8/10 vetture per volta.

Procedura di partenza:

- Una volta entrati sul circuito i concorrenti dovranno fermarsi nella posizione indicata dai Commissari di Percorso per ricevere lo Start, che verrà dato ad intervalli variabili in base alla situazione in pista.
- Il cronometraggio verrà rilevato dal momento in cui il Concorrente transiterà sulla linea di partenza/arrivo e sarà rilevato "al decimo".

17.3 - Regole Pole

La classifica finale della Pole sarà stilata sulla base del miglior giro realizzato da ogni concorrente, indipendentemente dai giri percorsi. Nel caso di parità tra due o più concorrenti farà fede la seconda miglior prestazione e così via.

Il concorrente che non avrà concluso la Pole, o non abbia utilizzato tutti i minuti previsti, oppure si ritiri, sarà inserito in classifica in base al miglior giro che avrà realizzato. Nel caso non prenda il via o non concluda almeno un giro sarà classificato all'ultimo posto. Nel caso i concorrenti classificati all'ultimo posto fossero più di uno, ed in una batteria venisse a crearsi una situazione di parità tra due o più concorrenti, l'assegnazione delle rispettive posizioni sul fondo della griglia sarà a discrezione del Direttore di gara.

17.4 - Gara Endurance

Numero 3 manche. Ogni manche si svolgerà su 12 giri, da svolgersi senza uscire dalla pista o comunque dalla zona box delimitata.

Disposizioni generali:

- Nell'albo di gara verrà esposta la composizione delle batterie e relative griglie. Nella prima manche l'ordine di partenza di ogni griglia verrà stabilito sulla base dei risultati acquisiti nella Pole. Nella seconda e nella terza manche per la partenza i concorrenti verranno allineati in base alla classifica della manche Endurance precedente.
- Saranno ammesse in pista fino ad un massimo 8/10 vetture per volta.

Procedura di partenza:

- Una volta entrati sul circuito i concorrenti dovranno andarsi a schierare in griglia seguendo le indicazioni dei Commissari di Percorso, fermandosi nella posizione da essi indicata per ricevere lo Start, che verrà dato ad intervalli variabili in base alla situazione in pista.
- Il cronometraggio verrà rilevato dal momento in cui il Concorrente transiterà sulla linea di partenza/arrivo e sarà rilevato "al centesimo". Per cui a tutti gli effetti si tratterà di una partenza lanciata.
- La partenza verrà data con semaforo o bandiera o manualmente.
- Alla fine dei 12 giri verrà data bandiera a scacchi e i Concorrenti, una volta effettuato il percorso di decelerazione, dovranno uscire dal circuito seguendo le indicazioni degli Ufficiali di gara.

CAPITOLO II**REGOLAMENTO TECNICO NAZIONALE
AUTOCROSS, FORMULA CHALLENGE,
VELOCITÀ SU GHIACCIO**

A tutte le vetture di Autocross, Formula Challenge e Velocità su Ghiaccio è imposto un limite di rumorosità di 98 dbA misurato e controllato secondo le disposizioni della N.S. 9. Il fonometro deve essere messo a disposizione dagli Organizzatori.

Art. 18 - REGOLAMENTO TECNICO INTERNAZIONALE

Si rimanda all'art. 279 dell'Allegato J FIA in corso di validità.
Per quanto riguarda le Divisioni 3 e 3/A sono ammessi i motori accoppiati.

Art. 18 bis - REGOLAMENTO TECNICO NAZIONALE

Si rimanda al regolamento pubblicato nell'Annuario CSAI 2004

Art. 19 - VETTURE AMMESSE FORMULA CHALLENGE

Sono ammesse le seguenti vetture suddivise in dieci raggruppamenti:

1° Raggruppamento

Vetture a due ruote motrici fino a 1600 cc.
Vetture omologate in Gr N, di scaduta omologazione del Gr N, Gruppo R1, VST Fia Div. 2, Formula Start, Trofeo Mini Cooper, Trofeo Saxo

2° Raggruppamento

Vetture a due ruote motrici oltre a 1600 cc.
Vetture omologate in Gr N, di scaduta omologazione del Gr N, Gruppo R1, VST Fia Div. 2, Trofeo Stilo Abarth, Trofeo Megane, Trofeo Alfa 33

3° Raggruppamento

Vetture a due ruote motrici fino a 1600 cc.
Vetture omologate in Gr A (comprese le Kit Car), VSO Gr A, Gruppo R2 - R3,
Trofeo Cinquecento/Seicento

4° Raggruppamento

Vetture a due ruote motrici fino a 1600 cc.
Vetture omologate in Gr A (comprese le Kit Car), VSO Gr A, Gruppo R2 - R3, Super 2000
Trofeo Stilo - Lotus Elise - Alfa 147,
Vetture Granturismo - Superturismo - Superproduzione
Vetture monomarca per Trofei specifici, dotate di specifico Reg.to Tecnico (es. Renault Spider ecc...)

5° Raggruppamento

Vetture a due ruote motrici fino a 1600 cc. appartenenti ai Gruppi:
1-2-3-4-5-B, VST Csai Gr. 1 e 1/A, VST Fia Div. 1A, Speciale Slalom, E3S, Slalom Top Tuning, Vetture Supersalita, Superturismo salita, E1 Italia, E1 Fia, Vetture con passaporto E2 SH

6° Raggruppamento

Vetture a due ruote motrici oltre a 1600 cc. appartenenti ai Gruppi:
1-2-3-4-5-B, VST Csai Gr. 1-2, VST Fia Div. 1, Speciale Slalom, E3S, Slalom Top Tuning,
Vetture Supersalita, Superturismo salita,
Vetture DTM, E1 Italia, E1 Fia,
Vetture GT, Targa Tricolore Porche, Vetture Challenge Ferrari, Vetture con passaporto E2 SH

7° Raggruppamento

Prototipi Slalom

8° Raggruppamento

Tutte le vetture a quattro ruote motrici:
Vetture omologate e scadute del Gr N/A a 4RM (comprese le Kit Car e WRC)
Vetture Gr. B e scadute del Gr. B sovralimentate a 4RM,
Vetture Autocross VS 4RM conformi al regolamento tecnico Fia (All.J 279) o Csai (N.S. 13 del 2004)
Vetture Superturismo - Supersalita - Superturismo salita,
Vetture DTM, E1 Italia, E1 Fia, Slalom Top Tuning

9° Raggruppamento

Monoposto VST a 2 RM costruite secondo il regolamento tecnico FIA o Csai (N.S. 13 del 2004)
Monoposto VST a 4 RM anche sovralimentate, conformi o al regolamento tecnico FIA o CSAI (N.S. 13 del 2004)
Vetture Monoposto a 2 RM monomarca di formula libera, cilindrata massima 1000 cc.
Sport Prototipi Slalom

10° Raggruppamento

Vetture Gr B e scadute Gr B, sovralimentate a 4 rm.

10° bis Raggruppamento

Vetture Autostoriche

11° Raggruppamento

Vetture ammesse ai Formula Challenge 2 (non partecipano al C.I.)

19.1 - Per tutti i raggruppamenti

Almeno un estintore brandeggiabile o un impianto di estinzione conforme alle disposizioni FIA.
Flangia alla turbina dei motori sovralimentati facoltativa.
Le vetture a ruote scoperte possono essere ammesse alla partenza prive di parafanghi e di paraspruzzi.

Le monoposto VST possono essere ammesse alla partenza prive della rete di protezione anteriore, le vetture Autocross possono essere ammesse alla partenza con la rete di protezione al posto del parabrezza.

Quando non esiste, come in questi due casi, un parabrezza, il conduttore deve indossare un casco provvisto di visiera od occhiali di protezione.

Quando e dove consentita, la zavorra deve essere montata secondo quanto previsto dall'art. 252.2.2 dell'Alil "J", dovrà essere dichiarata ai Commissari Tecnici in sede di verifica tecnica ante-gara e, a cura dei CT dovrà essere piombata. In caso contrario, alle operazioni di verifica del peso, dovrà essere tolta.

19.2 - Raggruppamenti 1-2-3-4

Queste vetture dovranno essere conformi all'Allegato "J".

È concesso l'utilizzo delle vetture in allestimento Rally, è permesso cioè mantenere il paracoppa, utilizzare la flangia alla turbina nei motori sovralimentati, ecc.

I pesi e la dimensione degli pneumatici saranno quelli previsti dall'allegato "J", dalla fiche di omologazione o dal regolamento tecnico nazionale al quale la vettura appartiene (farà fede l'esibizione del passaporto tecnico). Dovranno essere in possesso di passaporto tecnico dei Gr. N, A, o VSO (scaduta omologazione N o A).

19.3 - Raggruppamento 5-6

Queste vetture dovranno essere conformi al regolamento tecnico Slalom o al regolamento tecnico Autocross, a seconda del passaporto posseduto. Le vetture club dei gruppi 1-2-3-4-5 saranno conformi al regolamento tecnico gruppo Speciale Slalom. Dovranno essere in possesso di passaporto tecnico VSO (scaduta omologazione Gr. 1,2,3,4,5) o passaporto Autocross o passaporto Gr. Speciale Slalom.

Impianto di estinzione e/o estintore brandeggiabile facoltativi.

Il peso di queste vetture sarà in funzione della cilindrata e più precisamente:

Fino a	700 cc	kg. 505	Fino a	2000 cc	kg. 735
Fino a	1000 cc	kg. 585	Fino a	2500 cc	kg. 800
Fino a	1150 cc	kg. 600	Fino a	3000 cc	kg. 860
Fino a	1300 cc	kg. 620	Oltre	3000 cc	kg. 920
Fino a	1600 cc	kg. 675			

Le ruote sono libere ma, in funzione della cilindrata, dovranno rispettare le seguenti dimensioni di larghezza massima:

Fino a	1000 cc	11"	Fino a	2000 cc	14"
Fino a	1300 cc	12"	Fino a	3000 cc	15"
Fino a	1600 cc	13"	Oltre	3000 cc	16"

19.4 - Raggruppamento 7

Queste vetture dovranno essere conformi al regolamento tecnico Slalom.

19.5 - Raggruppamento 8

In questo raggruppamento vengono inserite tutte le vetture a quattro ruote motrici, le vetture 4x4 VST, Slalom ecc. (tranne le vetture Gr. B omologate o di scaduta omologazione).

Per le vetture di Gr. N e Gr. A le dimensioni dei pneumatici sono quelli riportate rispettivamente sulla fiche di omologazione e nell'Allegato "J".

Per le altre vetture, le ruote sono libere ma, in funzione della cilindrata, dovranno rispettare le seguenti dimensioni di larghezza massima:

Fino a	1000 cc	11"	Fino a	2000 cc	14"
Fino a	1300 cc	12"	Fino a	3000 cc	15"
Fino a	1600 cc	13"	Oltre	3000 cc	16"

Per le vetture di Gr. N e Gr. A, i pesi saranno quelli riportati rispettivamente sulla fiche di omologazione e nell'Allegato "J".

Per le altre vetture i pesi dovranno essere conformi al regolamento tecnico internazionale autocross.

19.6 - Raggruppamento 9

Le monoposto VST che si presenteranno conformi al regolamento FIA, dovranno essere integralmente conformi all'art. 279 All "J", compresi i pesi.

Le monoposto VST che si presenteranno conformi al regolamento CSAI, dovranno essere integralmente conformi a quanto riportato nella Norma Supplementare 13, compresi i pesi. Le ruote sono libere con una dimensione massima in larghezza di 16".

Le vetture di formula libera, ammesse solo in gare di Formula Challenge disputate su mini impianti permanenti, saranno invece integralmente conformi al loro specifico regolamento tecnico o fiche di omologazione, senza cioè nessuna deroga per quanto riguarda pesi, dimensioni ruote ecc.

19.7 - Raggruppamento 10

Le monoposto VST 4x4 che si presenteranno conformi al regolamento FIA, dovranno essere integralmente conformi all'art. 279 All "J", compresi i pesi.

Le monoposto VST 4x4 che si presenteranno conformi al regolamento CSAI, dovranno essere integralmente conformi a quanto riportato nella Norma Supplementare 13, compresi i pesi.

Le vetture Sport Prototipo Slalom saranno conformi al regolamento tecnico Slalom.

Le vetture di Gr. B e scadute del Gr. B saranno soggette alla scaletta dei pesi delle vetture del Gruppo Speciale Slalom.

Le ruote sono libere con una dimensione massima in larghezza di 16".

Art. 20 - VETTURE VELOCITÀ SU GHIACCIO

Il presente articolo annulla e sostituisce quanto riportato sull'annuario CSAI 2002 e precedenti.

Tutto quello che non è specificatamente permesso, è vietato.

Per quanto non riportato nel presente articolo riferirsi al regolamento individuato sul passaporto tecnico della vettura (es. Gr. N, Speciale Slalom ecc.).

20.1 - Vetture ammesse

Sono ammesse le seguenti vetture:

- Gruppi A, R, N, Kit Car, Super 1600, Super 2000 e WRC in configurazione "Rally" (i motori sovralimentati dovranno essere dotati di flangie conformi alla normativa Rally).
- Gruppi A ed N sovralimentati privi di flangia.
- Gruppi B, Slalom (Gruppo Speciale Slalom, Prototipi Slalom e Top Tuning), VST, E1 Italia, T1, Silhouette e T3F (Regolamento Francese di Velocità su Ghiaccio) e ICC (Prototipi Speciali Ghiaccio), purchè rispondenti alle norme di sicurezza dei gruppi di provenienza e abbiano la carrozzeria di una vettura di produzione.
- Le vetture con Passaporto Tecnico di Gr. VSO = Vetture di Scaduta Omologazione provenienti dai Gruppi N, A e B, sono ammesse insieme a quelle con omologazione in corso di validità.

Le vetture dovranno essere conformi ai Regolamenti del Gruppo riportato sul loro Passaporto Tecnico CSAI, compresa eventuale frangitura, come prevista dal presente Regolamento; le vetture con omologazione scaduta dovranno essere conformi al Regolamento vigente nell'anno di scadenza effettiva dell'omologazione FIA, senza tenere conto dei 4 anni di proroga.

I pesi minimi, per le vetture con omologazione in corso di validità, dovranno corrispondere a quelli della normativa vigente; per le vetture con omologazione scaduta vale il Regolamento vigente nell'anno di scadenza effettiva dell'omologazione FIA, senza tenere conto dei 4 anni di proroga.

Per le date di scadenza delle omologazioni, dimensioni delle flangie, pesi minimi e coefficienti di moltiplicazione della cilindrata geometrica per le vetture sovralimentate è possibile utilizzare le tabelle riportate nell'Appendice n. 6 alla N.S. 16 bis.

Raggruppamenti e Classi

“L'esibizione del Passaporto Tecnico farà fede per l'individuazione del raggruppamento in cui inserire la vettura e per l'individuazione del Regolamento Tecnico di riferimento”.

Le vetture saranno suddivise in quattro raggruppamenti:

PROMOTION 2RM	(due ruote motrici)
IRC 4RM	(quattro ruote motrici)
WSC INTERNAZ. 4RM	(quattro ruote motrici)
ICE STARS 4RM	(quattro ruote motrici)

Suddivisione Classi

Classi del Raggruppamento PROMOTION :

Classe 1 Vetture 2RM: Prototipi e Gruppi Speciali Slalom, VST, e Prototipi Ghiaccio

Classe 2 Vetture 2RM: Gruppi A, N, R1, R2, R3, Kit Car, Super 1600, sia con omologazione in corso di validità che con omologazioni scadute (i motori sovralimentati con frangitura conforme alla normativa Rally).

Classi del Raggruppamento IRC :

Classe 3 Vetture 4RM: Gruppi N e super 2000 sia con omologazione in corso di validità che con omologazioni scadute

Classe 4 Vetture 4RM: Gruppi A e variante WRC sia con omologazione in corso di validità che con omologazioni scadute.

Tutte le vetture appartenenti al gruppo WRC che concorreranno per il titolo "IRC" dovranno essere conformi alla configurazione di origine riportata sul Passaporto Tecnico.

Classi del Raggruppamento WSC INTERNAZIONALE :

Classe 5 Vetture 4RM: Prototipi e Gruppi Speciali Slalom, VST e Gruppo E1 Italia con cilindrata equivalente sino a 1600 cc.

Classe 6 Vetture 4RM: Gruppi A ed N sovralimentati privi di flangia; VST, T1 e Gruppi B con cilindrata equivalente fino a 3500 cc.

Le vetture appartenenti al Gruppo VST dovranno essere conformi al Regolamento Tecnico FIA (Art. 279 All. J), o a quello CSAI (N.S. 13 del 2004).

Classi del Raggruppamento ICE STARS :

Classe 7 Vetture 4RM: Top Tuning, Prototipi Slalom e Gruppo Speciale Slalom sino a 2000 cc.

Classe 8 Vetture 4RM: Gruppo Speciale Slalom oltre 2000 cc, Prototipi Speciali Ghiaccio, Silhouette, T3F, T1 oltre 3500 cc, VST oltre 3500 cc, E1 Italia con cilindrata oltre 1600 cc.

Ogni classe, per essere costituita, dovrà essere composta da almeno 4 vetture verificate. In caso contrario passeranno alla classe superiore, nell'ambito dello stesso Raggruppamento.

N.B. Tutte le vetture dovranno sempre rispettare il peso minimo previsto dal proprio Gruppo/Classe di appartenenza.

Oltre a questo è fissato un limite minimo di 1200 kg per tutte le vetture di Classe 6 ed un limite minimo di 960 kg per tutte le vetture di Classe 8 (se necessario è permesso raggiungere il peso richiesto per mezzo di una o più zavorre, a condizione che si tratti di blocchi solidi ed unitari, fissati per mezzo di attrezzi, facilmente sigillabili, montati sul pianale dell'abitacolo, visibili e piombabili dai Commissari).

20.2 - Pneumatici e Chiodi

Pneumatici: È richiesta l'omologazione sportiva o stradale (anche solamente per quei paesi nordici dove è ancora prevista la circolazione stradale con pneumatici chiodati).

La larghezza dell'impronta a terra deve essere 110 ± 5 mm.

Sono ammesse le seguenti misure:

- 10/54 - 13 (diametro da 540 a 600 mm.)
- 175/65 -14 (diametro 600 mm.)
- 10/65 - 15 (diametro 650 mm.)
- 10/65 - 16 (diametro 650 mm.)

Chiodi:

- Piantati dall'esterno ed incollati dal costruttore (in modo da evitare qualsiasi manomissione post-vendita) nel rispetto delle norme comunitarie di Sicurezza sul Lavoro.
- I concorrenti sono tenuti in ogni caso a presentare, a richiesta dei Commissari Tecnici, adeguata documentazione (dichiarazione del costruttore) atta a dimostrare l'omologazione e la conformità dell'operazione di incollaggio alle norme comunitarie di Sicurezza sul Lavoro:
- Non è permesso l'utilizzo di chiodi fissati all'interno della carcassa, a meno che questi siano stati fissati con procedimento di vulcanizzazione.
- Non è permesso l'utilizzo di chiodi che permettano una variazione dell'altezza di inserzione, onde evitare disomogeneità nella sporgenza.
- La sporgenza totale di ogni chiodo, prima dell'ingresso in pista (su pneumatico nuovo), non deve essere superiore a 3 mm.
- La testa del chiodo deve essere cilindrica, con estremità piana e con un diametro massimo di 2,5 mm per un'altezza compresa tra 1 e 1,5 mm (su questi valori è ammessa una tolleranza massima di $\pm 0,2$ mm). Per ogni misura di pneumatico, è ammesso un numero massimo di 15 chiodi ogni 10 cm. di banda di rotolamento (il controllo, mediante maschera, deve essere effettuato su almeno due punti diversi della banda di rotolamento, onde verificare il rispetto del numero massimo di chiodi anche nel caso di asimmetrie nel disegno del pneumatico).

CAPITOLO III**REGOLAMENTO DELLE PISTE E DEI PERCORSI
TITOLO I****Art. 21 - AUTOCROSS E RALLYCROSS****21.1 - Caratteristiche Generali**

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

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

21.2 - Piste Ctg. "C"

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

21.3 - Dimensioni

- a) lunghezza minima (misurata lungo il bordo interno): m. 400
- b) larghezza minima (costante lungo l'intero percorso): m. 8
- c) rettilinei: nessun rettilineo può avere una lunghezza superiore a m. 80. Tra la linea di partenza e la prima curva deve esserci un rettilineo di almeno 60 metri.

21.4 - Altre caratteristiche

Le piste di ctg. "C" devono avere le caratteristiche ed i requisiti prescritti alle lettere a), b), c), d), e), h) del successivo par. 22.2.

21.5 - Protezioni pista

- a) Valgono le disposizioni delle lettere a), b), c), e), f) del successivo par. 22.3;
- b) Nelle zone in cui il pubblico non è ammesso, nessuna protezione è richiesta quando l'area laterale ha una larghezza in metri pari almeno al 15% della velocità raggiungibile in km/h, a condizione che il bordo esterno di questa area sia libero da qualsiasi ostacolo.

21.6 - Protezioni del pubblico e del personale di servizio**21.7 - Ostacoli e punti di accesso****21.8 - Servizi di emergenza****21.9 - Postazioni di percorso****21.10 - Banchine di segnalazione**

Valgono le disposizioni, rispettivamente, dei successivi paragrafi, 22.4, 22.5, 22.6, 22.7 e 22.8.

Art. 22 - PISTE CTG. "B"**22.1 - Dimensioni**

- a) lunghezza minima: m. 800 (misurata lungo il bordo interno).
È ammessa una lunghezza minima di 700 m. quando la larghezza costante è di almeno 12 m.
- b) larghezza - minima: m. 10.
La larghezza della pista deve mantenersi costante lungo l'intero percorso.
- c) rettilinei: nessun rettilineo deve avere una lunghezza superiore a m. 150. I rettilinei di lunghezza superiore a m. 80 devono essere seguiti da una curva che abbia un raggio minimo di m. 50 per una lunghezza alla corda almeno uguale al raggio.
Tra la linea di partenza e la prima curva deve esservi un rettilineo di almeno m. 80.
- d) raccordi verticali: il raggio di raccordo verticale minimo del profilo longitudinale deve essere pari (in metri) a:
$$R = V^2/20$$

essendo V la velocità massima di percorrenza del raccordo in Km/h.
- e) dossi e cunette: eventuali dossi e cunette devono trovarsi in rettilineo e non interessare le traiettorie di entrata e di uscita delle curve; la pendenza massima dei dossi e delle cunette eventuali è del 30%. Al culmine dei primi e sul fondo delle seconde va previsto un tratto piano di almeno m. 10 di lunghezza, raccordato alle estremità con raggio minimo di m. 100.

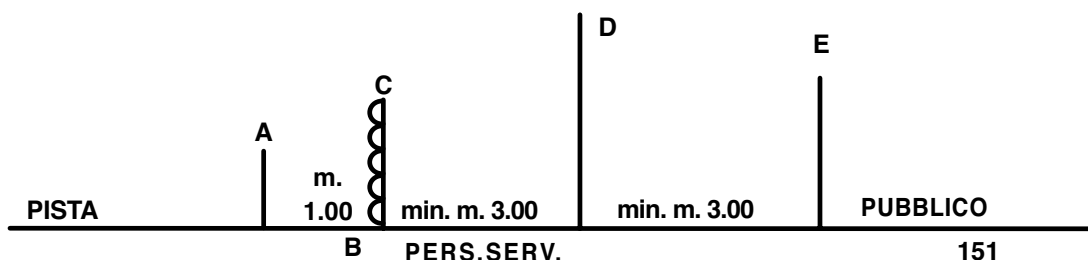
22.2 - Altre caratteristiche

- a) La pista deve essere chiaramente delimitata.
- b) Tra il bordo della pista e le protezioni come specificate al successivo par. 22.3 deve esistere una banchina orizzontale di almeno m. 1 di larghezza, la cui superficie deve essere tale da scoraggiarne l'uso (solamente terra smossa o sabbia) priva di ostacoli pericolosi per l'integrità delle vetture.
- c) Le caratteristiche del tracciato devono essere tali da consentire i sorpassi in ogni punto del percorso.
- d) Dopo il transito sulla linea di arrivo non deve essere possibile accedere direttamente ai recinti di servizio.
- e) Il grado di umidità della pista durante lo svolgimento delle gare, deve essere mantenuto tale, mediante annaffiamento, da evitare il sollevamento della polvere ed il formarsi di fango. L'annaffiamento della pista deve essere deciso dal Direttore di Gara, sentiti i Commissari Sportivi.
- f) Ogni pista deve disporre di una tettoia almeno in prefabbricato leggero avente le dimensioni minime di m. 6x8, pavimentata in battuto di cemento, ove svolgere le verifiche tecniche.
- g) Ogni pista deve disporre entro il perimetro dell'impianto di un sistema di pesatura tarabile in loco, che sia a disposizione dei concorrenti per il controllo preliminare del peso e dei commissari tecnici per le pesate ufficiali.
- h) Ogni conduttore deve poter disporre di un adeguato spazio delimitato nel paddock per il posteggio della vettura di gara e del mezzo di assistenza.
- i) Una linea telefonica deve essere disponibile all'interno degli spazi accessibili al personale di gara in servizio.

22.3 - Protezioni di pista

- La pista deve essere interamente recintata con reti di contenimento o altro mezzo idoneo (pareti in muratura, ecc.) ad impedire l'accesso a persone ed animali.
- Le protezioni di pista, all'esterno delle banchine di cui al precedente par. 22.2 b), saranno stabilite di volta in volta dalla C.S.A.I. in relazione alla velocità ed angolo di fuoriuscita teorico delle vetture.
- Se il tracciato comporta tratti di pista affiancati (corsia), la protezione tra di essi sarà caso per caso stabilita dalla C.S.A.I. secondo i criteri di cui alla precedente lettera b) e la natura e la conformazione del terreno. Se la distanza tra le corsie è inferiore a m. 30, il terreno dovrà essere adeguatamente livellato e la protezione sarà costituita, a seconda dei casi, da un guard-rail a doppia banda (altezza del terreno cm. 73) o da barriere tipo new-jersey, o da una combinazione guard-rail/rete new-jersey, ciascun sistema essendo affiancato da pile di pneumatici in adiacenza ove l'angolo d'impatto teorico supera i 30.
- Nelle zone in cui il pubblico non è ammesso, nessuna protezione è richiesta quando l'area laterale ha una larghezza in metri pari almeno al 15% della velocità raggiungibile in km/h, con un minimo di m. 30, a condizione che il bordo esterno di questa area sia libero da qualsiasi ostacolo.
- Ai bordi della pista, ed in corrispondenza almeno di ogni postazione di commissari di percorso, deve essere previsto lo spazio idoneo alla collocazione in zona sicura delle vetture rimosse dalla pista a causa di incidenti o arresti occasionali.
- Nelle curve devono essere installate file trasversali di pneumatici legati in pile di tre allo scopo di evitare il taglio di percorso.

22.4 - Protezione del pubblico e del personale di servizio



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

Legenda:

- paletti di delimitazione (art. 22.2.a)
- banchina (art. 22.2.b)
- guard-rail a doppia banda o muro in cemento (alt. min. m. 0,73)
- rete di protezione (art. 22.2.a)
- rete di contenimento

È vietato sistemare il pubblico ad un livello inferiore a quello del bordo pista.

Qualora il pubblico sia ammesso ad una quota superiore a quella del bordo pista di almeno m. 2,50, la distanza minima di m. 6 prescritta dallo schema sopra riportato può essere ridotta; la protezione del pubblico, in tal caso, deve essere realizzata secondo norme particolari, di volta in volta approvate dalla C.S.A.I..

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

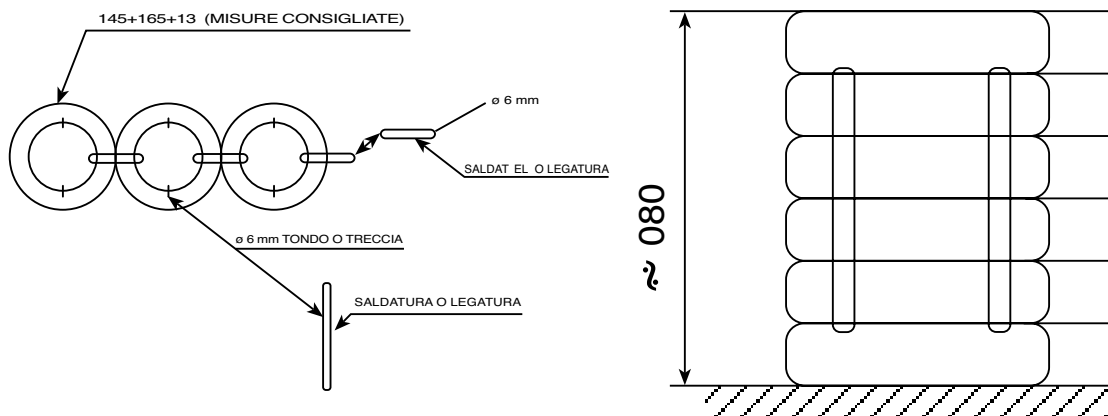
Qualora il pubblico sia sistemato su un pendio, l'inclinazione massima di quest'ultimo deve essere di 1/4, a meno che il terreno non sia sistemato a gradoni o esista una tribuna.

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

b) Rete di contenimento.

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

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



22.5 - Ostacoli e punti di accesso

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

22.6 - Servizi di emergenza

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

22.7 - Postazioni di percorso

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

Tutte le postazioni di percorso devono essere collegate via cavo o via radio con la Direzione di Gara.

Se il tratto di pista sorvegliato dalle postazioni è pavimentato (caso di pista per rally-cross) vanno previsti anche un adeguato quantitativo di materiale per l'assorbimento dell'olio che venisse sparso sulla pista stessa e una dotazione di scope e pale per la pulizia della pista stessa.

22.8 - Banchine di segnalazione

Sono obbligatorie. Esse non possono essere ubicate all'interno del tracciato della pista e devono essere poste unicamente in corrispondenza di tratti rettilinei, mai all'uscita delle curve e, se posizionate su terrapieno, questo dovrà essere protetto alla base su lato pista da guard-rail a doppia banda.

La banchina dovrà essere posta sotto il diretto controllo del Direttore di Gara, potendo accedere ad essa esclusivamente i segnalatori designati dal concorrente per il solo tempo della sua permanenza in pista, solo se titolari di licenza C.S.A.I..

La banchina dovrà essere larga almeno m. 2 al calpestio, lunga almeno m. 10, rilevata rispetto al piano pista di almeno m. 1, il piano di calpestio dovrà prevedere sul lato prospiciente la pista una barriera di protezione (guard-rail a doppia banda o muro in cemento) alta almeno 0,73 m., sormontata fino alla quota di m. 1,50 da un parapetto.

22.9 - Rallycross

Valgono le medesime prescrizioni descritte all'art. 24 con le seguenti modifiche o aggiunte:

- a) Pendenza: non deve essere in alcun punto superiore al 7%.
- b) Pavimentazione: almeno il 35% della lunghezza deve essere pavimentato in modo compatto (bitume, catrame, ecc.) almeno il 35% della lunghezza deve essere pavimentato in modo non compatto (terra, sabbia, erba, ghiaia, ecc.) dopo la linea di partenza, la pavimentazione deve essere di tipo compatto per una lunghezza di almeno 30 m.
Nel tratto pavimentato in modo compatto la larghezza può essere di almeno 6 metri.
- c) Rettilinei: tra la linea di partenza e la prima curva deve esservi un rettilineo di almeno m. 100.
- d) La prima curva: dopo la partenza deve avere un raggio massimo da comportare un cambiamento di direzione di almeno 45 (misure riferite all'asse mediano).

Art. 23 - PISTE CTG "A"

Sono di categoria "A" le piste conformi alle prescrizioni del precedente art. 22 che in più abbiano:

- a) un fondo consolidato e non polveroso;
- b) un paddock di almeno 5000 m² suddiviso in posti delimitati di almeno 32 m² ciascuno;
- c) le seguenti installazioni e servizi:
 - sala stampa (dimensioni almeno 20 m², 2 linee telefoniche, 8 posti/lavoro attrezzati, fotocopiatrice);
 - cabina di cronometraggio chiusa.
- d) ufficio di segreteria autonomo (dimensioni almeno 20 m², 1 linea telefonica, fotocopiatrice, macchine da scrivere o sistemi di video scrittura con personale);
- e) almeno una banchina di segnalazione;
- f) identificabilità dei Commissari di percorso e del personale di servizio (ad esempio con casacche di colore diverso);
- g) tali apprestamenti potranno essere realizzati anche con strutture prefabbricate, smontabili o mobili; la loro idoneità certificata da un incaricato C.S.A.I., determina l'inclusione in ctg "A".

Art. 24 - OMOLOGAZIONE (DISPOSIZIONI COMUNI)

Ogni pista deve essere sottoposta ad omologazione sportiva da parte della S/Commissione Off-Road sentito il parere consultivo della S/Commissione Sicurezza. L'omologazione sarà nazionale oppure internazionale a seconda delle caratteristiche dell'impianto.

Il nulla-osta per la costruzione delle piste ed il successivo collaudo devono essere richiesti alla C.S.A.I..

All'atto della richiesta del nulla-osta per la costruzione, deve essere trasmesso in triplice copia, il progetto comprendente: pianta scala 1:500, profilo longitudinale con scala 1:500 delle lunghezze e 1:100 delle altezze, sezioni tipo scala 1:100 e relazione tecnica illustrativa.

Art. 24.1 Ogni pista deve designare un Ispettore per la sicurezza.

Il nominativo deve essere indicato nel Regolamento Particolare di gara.

Art. 25 - VETTURE AMMESSE CONTEMPORANEAMENTE IN PISTA (CAPIENZA)

Il numero delle vetture ammesse contemporaneamente in pista (capienza) è di 12 per le piste di categoria A e B e di 10 per quelle di categoria C. Nelle gare di durata la capienza della pista può essere aumentata nella seguente misura:

- piste omologate per 10 vetture:
 - la capienza è aumentata a 15 vetture
- piste omologate per 12 vetture:
 - la capienza è aumentata a 18 vetture.

Il numero massimo delle vetture ammesse contemporaneamente in pista (capienza) è stabilito in sede di omologazione.

TITOLO II**REGOLAMENTO PISTE FORMULA CHALLENGE
VELOCITÀ SU GHIACCIO****Art. 26 - PISTE FORMULA CHALLENGE**

Le gare di formula challenge possono svolgersi su piste permanenti di velocità su terra, rally-cross e su circuiti allestiti all'occorrenza e approvati alla prima edizione dalla C.S.A.I. e di volta in volta nelle successive edizioni qualora non presentassero più le caratteristiche iniziali.

*La richiesta di approvazione deve pervenire alla Segreteria della C.S.A.I. almeno 45 giorni prima della data di effettuazione e completa di:

- 3 copie della planimetria in scala 1/500;
- relazione tecnica del tracciato e degli allestimenti di sicurezza previsti;
- Regolamento Particolare di Gara.

L'approvazione del RPG sarà subordinata:

- per quanto riguarda il pubblico, al parere e alle prescrizioni della Commissione Provinciale di Vigilanza
- all'esito favorevole e unanime del collaudo tecnico-sportivo effettuato da un'equipe CSAI così composta:
 - Direttore di gara;
 - Rappresentante del Comitato Organizzatore;
 - Ispettore della sicurezza, il cui nome deve essere indicato nel R.P.G.;
 - Esperto CSAI (facoltativo).
- Dieto richiesta scritta dell'Organizzatore, con parere favorevole e menzionato nel verbale del sopralluogo di collaudo, potranno essere autorizzate prove di qualifica e manche con 6 vetture.
- Il fondo del percorso di gara può essere asfaltato, sterrato o misto.
- La tipologia del percorso dovrà essere scelta in modo tale da prevedere una velocità media non superiore agli 80 Km/h; pertanto, i circuiti che registreranno velocità medie più alte potranno perdere la validità e verranno, in ogni caso, sottoposti ad un nuovo sopralluogo di collaudo.
- Uno stesso circuito non potrà ospitare più di una gara titolata; le richieste della presenza di un osservatore per le nuove validità dovrà pervenire in Segreteria almeno 45 giorni prima della gara.

L'approvazione della CSAI avrà una durata di cinque anni e dovrà essere confermata, mediante una nuova visita ispettiva, ogni qualvolta il percorso modifichi le caratteristiche iniziali. L'Organizzatore avrà l'obbligo di autocertificare alla S/Commissione Off-Road la rispondenza o meno del percorso rispetto alla prima visita ispettiva. L'autocertificazione dovrà essere trasmessa contestualmente alla richiesta del permesso di organizzazione e comunque con un anticipo di almeno 30 giorni rispetto alla data di svolgimento della gara.

26.1 - Caratteristiche

Lunghezza minima:	m. 500 per le piste che ospitano gare non titolate m. 700 per le piste che ospitano gare titolate
Lunghezza massima di un rettilineo:	m. 150
Larghezza massima:	m. 10
Larghezza minima:	m. 6 (riducibile a 5 se sul percorso vengono ammesse soltanto 2 vetture).
Pendenza massima:	7% in ogni punto del percorso.
Parco chiuso:	all'esterno del percorso di gara.

Oltre alle barriere di protezione, le corsie devono essere delimitate, lungo i lati interno ed esterno, con una strisci di vernice bianca o gialla oppure con polvere di gesso.

La prima curva dopo la partenza deve avere un raggio massimo di m. 50 e comportare un cambiamento di direzione di almeno 45 (misure riferite all'asse mediano).

26.2 - Pesa

La pista deve consentire al suo interno o nelle immediate vicinanze le operazioni di pesatura predisponendo di una propria pesa che va indicata nel Regolamento Particolare di gara.

26.3 - Capienza

Le prove valevoli per un titolo dovranno avere un percorso adatto a sei (6) vetture per manche e le aree di servizio sufficienti ad ospitare almeno 60 concorrenti.

Art. 27 - PISTE VELOCITÀ SU GHIACCIO

- Le piste di Velocità su Ghiaccio devono svilupparsi su terreni pianeggianti o leggermente ondulati.
- Il percorso deve avere caratteristiche di circuito con partenza ed arrivo sullo stesso rettilineo.
- Il circuito dovrà essere preventivamente omologato dalla C.S.A.I. secondo quanto stabilito nel precedente art. 26 dal punto * in poi.
- Il circuito può avere forma ovale o misto con più curve e rettilinei.
- I rettilinei non possono superare i 150 m.
- La larghezza minima è di m. 10.
- Le prove valide per un trofeo o campionato non possono essere svolte su circuiti inferiore a m. 500 per piste ovali e per percorsi misti
- capienza:
 - piste di lunghezza fino a 800 metri: max 10 vetture
 - piste di lunghezza superiore a 800 metri: max 12 vetture.
- Si raccomanda, ove è possibile, che il rettilineo di partenza e le curve non abbiano una larghezza inferiore a m. 12.
- Il circuito deve consentire al suo interno le operazioni di pesatura predisponendo di una propria pesa che va indicata nel Regolamento Particolare di Gara.
- L'intero percorso di gara deve essere completamente ghiacciato.

Ogni pista deve designare un Ispettore per la sicurezza. Il nominativo deve essere indicato nel Regolamento Particolare di Gara.