

RICERCA E SVILUPPO

CAP. I CENTRI DI AVVIAMENTO ALLO SPORT - MINIMPIANTI

Art. 1 - Premessa

Il piano della C.S.A.I. per i Centri di Avviamento allo Sport - Minimpianti ha lo scopo di favorire la costruzione di impianti polifunzionali che possano consentire a coloro che vogliono avvicinarsi all'automobilismo occasioni semplici, valide, divertenti ed economiche di pratica dello Sport Automobilistico.

La C.S.A.I. offre un prodotto che faccia divenire la pratica dello sport aperta ad un maggior numero di persone e che è, in sostanza, un perfezionamento dell'attività amatoriale e una "palestra" che consenta un agevole inizio dell'attività agonistica.

Lo sviluppo dei Centri di Avviamento allo Sport (C.A.S.) e dei Minimpianti contribuirà anche ad attenuare gli squilibri tra centro-nord e sud per quanto riguarda la densità sportiva automobilistica e la frequenza della pratica sportiva.

L'ampliamento del numero dei praticanti darà anche un maggior peso allo sport automobilistico nel confronto con altri sport.

Art. 2 - Scopi

I C.A.S. ed i Minimpianti verranno utilizzati per le seguenti funzioni:

- Centro di Avviamento allo Sport (C.A.S.) consentendo a chiunque l'avviamento e la pratica dello sport dell'automobile con attività amatoriali ed agonistiche;
- consentire l'attività ai giovani di età superiore ai 15 anni, con sufficienti garanzie di "protezione" e sotto la guida di appositi istruttori, previa la frequenza ad appositi corsi di "alfabetizzazione" che, se superati a giudizio di una Commissione C.S.A.I., daranno diritto ad una licenza "limitata";
- svolgere una funzione sociale nel quadro delle attività agonistiche e del tempo libero;
- permettere la pratica dello sport dell'automobile nel rispetto dell'ecologia e dell'ambiente;
- allenamento di privati neopatentati con mezzo proprio o diverso dal proprio;
- allenamento di giovani piloti (con la loro vettura e per tutte le discipline consentite) sotto la guida di un istruttore federale con conseguimento di "titolo" per la futura attività agonistica;
- utilizzo da parte di Scuole Guida e/o della Motorizzazione per pratica ed esami;
- utilizzo da parte delle Forze dell'Ordine per corsi di perfezionamento alla guida;
- collaudi vetture da corsa;
- scuola di pilotaggio.

Art. 3 - Tipologie

La C.S.A.I. ha individuato due tipologie di impianto:

- a) Minimpianto propriamente detto
- b) Centro di Avviamento allo Sport che differisce dal primo in quanto avendo i requisiti complessivi (tecnici, amministrativi ed organizzativi) certificati dalla C.S.A.I. attraverso la S/Commissione Attività Sperimentali, permetta l'effettuazione delle attività federali.

Un impianto è annoverabile nei C.A.S. della federazione sportiva A.C.I./C.S.A.I. se corrisponde ai requisiti descritti nella presente normativa generale.

Sono altresì individuati due categorie di base:

- impianti d'uso unicamente tecnico;
- impianto d'uso tecnico e spettacolare insieme.

Entrambe le categorie prevedono i tracciati ed i servizi d'uso puramente tecnico, i quali sono requisito necessario alla qualifica di Centro di Avviamento allo Sport A.C.I.-C.S.A.I.. La installazione di strutture di accoglienza per il pubblico è prevista nei C.A.S./Minimpianti dove si intende svolgere anche attività competitiva spettacolare. A tutte le installazioni tecniche e di accoglienza del pubblico si applicano sia le norme A.C.I.-C.S.A.I. per l'omologazione sportiva, sia le norme affidate alla tutela del Genio Civile e delle CPVLPS.

Art. 4 - Impianti. Dati tecnici

Gli impianti polifunzionali possono essere progettati con disegni diversi, ma devono rispettare le seguenti caratteristiche tecniche:

- a) percorso: deve essere possibilmente tutto a vista;
- b) ubicazione: la vicinanza rispetto alla città, la facile accessibilità, la presenza di strutture sanitarie a breve distanza, la disponibilità di adeguata viabilità, l'assenza di insediamenti abitativi nelle vicinanze;
Sono ritenute condizioni essenziali:
- c) area minima necessaria: 5 ettari, escluse le aree di parcheggio per il pubblico;
- d) rumorosità: devono essere previsti accorgimenti anti-rumore;
- e) pubblico: l'impianto può prevedere o meno l'accesso al pubblico.
- f) lunghezza minima della pista: m. 1000, massima m. 1600.
- g) larghezza della pista: minimo di 6 metri per l'asfalto e 10 metri per la terra;
- h) rettilineo massimo: m. 170;

i) tracciato (percorso stradale): la base del tracciato deve essere in macadam, mentre la superficie può essere terra o asfalto;

Qualora si prevedesse la compresenza di tracciati asfaltati e non, devono essere previsti almeno due percorsi indipendenti, meglio se collegati fra loro con varianti, l'uno interamente asfaltato e l'altro interamente con fondo stradale compatto ed uniforme, della lunghezza minima di m. 700 ciascuno e della lunghezza massima di m. 1400 ciascuno.

Le loro caratteristiche costruttive devono essere tali da consentire l'omologazione sportiva in base alle vigenti norme A.C.I.-C.S.A.I. per le seguenti specialità;

- 1 - percorso in asfalto: karting, slalom, formula challenge e velocità
- 2 - percorso sterrato: formula challenge, autocross (cat. B).

Su tali percorsi possono essere organizzate esercitazioni, allenamenti, competizioni.

Possono essere previsti tracciati ed installazioni di qualità superiore ai minimi previsti dal presente capoverso, ma il loro impiego deve essere approvato preventivamente dalla C.S.A.I., anche se ne fosse previsto l'impiego al di fuori della convenzione che regola l'attività del C.A.S./Minimpianto.

I percorsi stradali devono essere realizzati almeno secondo le sezioni descritte nell'Allegato A.

Il tappetino d'usura del percorso asfaltato deve avere caratteristiche granulometriche e di resistenza ai carichi trasversali approvate dalla C.S.A.I..

l) numero delle vetture ammesse alla partenza in simultanea: verrà specificato per ogni singolo impianto in sede di omologazione;

m) piazzale asfaltato per esercitazioni della scuola di pilotaggio: deve essere previsto, preferibilmente con collocazione che lo renda indipendente dal percorso stradale. Deve essere interamente asfaltato e delle dimensioni minime di m. 100x50, libero da ogni ostacolo ed avente superficie piana ed orizzontale. Esso sarà adibito ad uso esercitazioni di guida e deve essere vietato ogni uso che comporti il deterioramento del tappetino d'usura. La presenza del suddetto piazzale è una condizione necessaria per il riconoscimento dell'impianto quale C.A.S..

n) palazzina uffici (locali di servizio): minimo 100 mq. calpestabili.

Deve essere previsto un edificio ove siano alloggiati i servizi. Esso non potrà avere caratteristiche precarie e dovrà prevedere una distribuzione interna di spazi aventi le seguenti dimensioni minime:

- 1 - locale uso aula per riunioni e lezioni: minimo 30 mq.
- 2 - locale/i uso ufficio: minimo 20 mq.;
- 3 - locale/i per servizi tecnologici: minimo 20 mq.;
- 4 - servizi igienici: si applicano le norme vigenti per i locali di pubblico spettacolo. In ogni caso è fatto obbligo agli organizzatori di prevedere, durante lo svolgimento delle manifestazioni sportive, la loro sorveglianza e pulizia continua.

In corpo eventualmente separato, ed in tal caso anche in struttura metallica o affine, deve essere prevista - in corrispondenza del rettilineo principale dei percorsi stradali e ad una quota minima rispetto al piano stradale di 2,50 m. - una postazione per i rilievi cronometrici, delle dimensioni minime di 12 mq. complessivamente calpestabili.

Deve essere prevista altresì un'area coperta, pavimentata per costituire un piano di riscontro (ed attrezzata con impianto di pesatura approvato dalla C.S.A.I.), della ampiezza minima di 30 mq..

o) impianti ed attrezzature

L'edificio di cui al punto n deve essere dotato dei seguenti impianti minimi:

- 1 - riscaldamento;
- 2 - arredi d'ufficio e per la riunione di 20 persone;
- 3 - lavagna luminosa, videoregistrazione e monitor;
- 4 - fotocopiatore e computer;
- 5 - linea telefonica e telefax.

La postazione di rilevamento e cronometraggio deve essere dotata di impianto di condizionamento.

Ogni punto dell'impianto deve essere raggiungibile in voce dall'edificio di servizio con altoparlanti.

Per la manutenzione dei percorsi e del piazzale devono essere disponibili i seguenti macchinari minimi:

- 1 - pala meccanica cingolata;
- 2 - trattore con botte 100 q.;
- 3 - carro attrezzi;
- 4 - motoscopa.

L'impianto deve essere inoltre provvisto durante l'intero svolgimento delle manifestazioni e dell'attività federale di:

- 1 - pesa di tipo elettronico;
- 2 - mezzi antincendio, provvisti di estintori in stato di efficienza e usati da personale dell'impianto appositamente addestrato, il cui numero e ubicazione devono essere stabiliti dalle competenti S/Commissioni CSAI;
- 3 - l'organizzazione del servizio sanitario nel corso delle gare sarà stabilita dal medico federale responsabile del minimpianto;
- 4 - impianto di illuminazione in caso di gara in notturna collaudato dal tecnico C.S.A.I. di cui al punto successivo;

p) sicurezza.

Gli apprestamenti di sicurezza, obbligatori per le attività agonistiche indicate al successivo Art. 11, sono quelli descritti dalle norme vigenti, riportate nel presente Annuario e dalle norme FIA e corrispondono ai requisiti richiesti per l'omologazione sportiva dei tracciati per le discipline ivi previste. Ogni loro modifica e/o aggiornamento dovrà essere immediatamente approvata affinché possa essere mantenuta la qualifica di Centro di Avviamento allo Sport o Minimpianto.

Per quanto riguarda le attività agonistiche che comportano la partenza in griglia, descritte nel regolamento tipo che può essere richiesto alla segreteria della S/Commissione Ricerca e Sviluppo, le norme di sicurezza pubblicate nella N.S. 8, paragrafo 7, sono applicate con riferimento alle prestazioni delle vetture ammesse, come specificato nel successivo Art. 12.

q) delimitazione tra zona pubblico e pista.

Il pubblico, che viene immesso nella zona ad esso riservata, deve risultare protetto da barriere di protezione come da norme FIA.

r) barriere.

Le barriere di protezione devono rispettare le norme FIA.

L'**Allegato A** illustra le sezioni minime del percorso stradale.

Art. 5 - Omologazione

L'omologazione del C.A.S. o del minimpianto verrà concessa dal Comitato Esecutivo della C.S.A.I. sulla base del collaudo effettuato da un tecnico designato dalla S/Commissione Ricerca e Sviluppo con il parere vincolante della S/Commissione Circuiti e Sicurezza.

Art. 5.1 - Disposizioni particolari

a) L'omologazione è rilasciata secondo i più recenti criteri di sicurezza stabiliti dalla F.I.A. e delle presenti disposizioni CSAI in relazione alla concezione dei circuiti, alle loro caratteristiche strutturali, ai loro allestimenti ed ai loro impianti ed in particolare sulla base delle vetture ammesse in pista. Tuttavia essa non può garantire in maniera assoluta la sicurezza delle competizioni che con essa vengono autorizzate su un minimpianto 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 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 minimpianto attesta esclusivamente che, al momento dell'ispezione, esso risponde 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 minimpianto ha l'obbligo di ottemperare a tutte le prescrizioni impartite dall'Ispettore CSAI, e di mantenere l'impianto, le sue strutture e 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 al minimpianto per il quale la omologazione è stata rilasciata, dovrà essere segnalata alla CSAI per la preventiva approvazione, pena la eventuale sospensione della validità della stessa.

e) La omologazione non sarà rilasciata fino a quando la CSAI non avrà controllato la corretta esecuzione dei lavori prescritti in sede di ispezione.

f) La CSAI potrà, oltre ai normali controlli annuali, disporre ulteriori verifiche o modifiche all'impianto e suoi sistemi e dispositivi di sicurezza.

g) L'omologazione potrà essere revocata in qualsiasi momento della CSAI in presenza di modifica delle condizioni che ne hanno determinato il rilascio.

h) L'omologazione di un minimpianto scade nel momento in cui si effettua una nuova ispezione, a seguito della quale verrà rilasciata una nuova omologazione.

i) Un minimpianto omologato ha l'obbligo di richiedere la relativa Licenza di cui all'art. 2.1 e 5.3 della N.S. 3 Categoria D 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 del 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) La richiesta dell'omologazione presuppone l'obbligo del proprietario e/o gestore dell'impianto di munirsi delle autorizzazioni amministrative richieste dalle leggi vigenti (licenza edilizia, destinazione urbanistica idonea, collaudo della commissione provinciale di vigilanza, certificato prevenzione incendi e quant'altro) e a rispettarle.

q) Il responsabile del minimpianto, limitatamente alle parti in asfalto, dovrà presentare almeno 2 mesi prima dall'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.

Art. 6 - Dislocazione

Il piano per i Minimpianti prevede che le agevolazioni, l'attività federale della C.S.A.I. siano concesse solo ai C.A.S. nella misura di uno per regione.

Non potranno essere presi in considerazione impianti nella tipologia C.A.S. per i quali non sia già stata definita la destinazione urbanistica del terreno sul quale sorgono.

La S/Commissione Ricerca e Sviluppo esaminerà le iniziative proposte valutandone la fattibilità.

Art. 7 - Procedure per l'ottenimento della omologazione

Per ottenere l'omologazione dell'impianto il proprietario o il gestore devono inviare alla Segreteria della S/Commissione Ricerca e Sviluppo c/o la CSAI - Via Solferino 32 - 00185 Roma - la seguente documentazione:

- richiesta di omologazione del Minimpianto per un determinato tipo di vetture (indicare quali vetture saranno ammesse in pista) che riporti i seguenti allegati:

a) lo status economico e giuridico del proponente;
b) richiesta di usufruire dei mutui di cui alla convenzione CSAI con l'Istituto del Credito Sportivo;
c) atto di proprietà del terreno o atto di comodato per la durata minima del periodo di ammortamento dell'eventuale mutuo;

d) il progetto di massima del bilancio di gestione dell'impianto per i primi tre anni di esercizio;

e) la descrizione del sito, la sua individuazione geografica e viabilistica;

f) 3 copie del progetto esecutivo dell'impianto a firma di un tecnico abilitato (v. il successivo art. 7.1).

Art. 7.1 Progetti

Il progetto per la realizzazione di un Minimpianto deve essere corredato dai seguenti elaborati:

a) relazione tecnica illustrativa;

b) planimetria in scala 1:1000;

c) profilo longitudinale in asse della pista, in scala 1:1000 per le lunghezze e 1:2000 per le altezze;

d) sezioni trasversali della pista e delle zone laterali in corrispondenza della partenza, del centro delle curve più importanti ed altri punti significativi, in scala minima 1:2000;
e) il diagramma della velocità raggiungibile predisposto sulla vettura più performante per cui si è chiesta l'omologazione.

L'elaborato relativo alla planimetria deve contenere:

f) il circuito con l'indicazione delle larghezze carreggiata, lunghezza rettilinei e raggi di curvatura misurati sull'asse mediano del tracciato;

g) il particolare dei cordoli ed il loro posizionamento;

h) le larghezze delle vie di fuga calcolate secondo il diagramma di cui al precedente punto e);

i) l'indicazione della traiettoria ideale lungo il tracciato;

j) l'indicazione dell'altezza e tipo di recinzione;

k) l'ubicazione delle tribune e della zona destinata al pubblico (se prevista);

l) l'ubicazione dei servizi di pista e di gara (postazioni commissari di percorso, postazione cronometristi e speaker, parco chiuso, mezzi di soccorso ed antincendio, paddock, vani tecnici) con l'indicazione, ove necessario, delle superfici occupate da tali servizi.

L'elaborato dei particolari costruttivi deve contenere piante, prospetti e sezioni dai vani destinati a segreteria, saletta commissari sportivi, pronto soccorso (piloti e pubblico), sala stampa, locale verifiche tecniche, ecc.

La CSAI offrirà la propria consulenza, attraverso un tecnico incaricato dalla S/Commissione Ricerca e Sviluppo durante l'istruttoria del progetto, proponendo eventuali modifiche e varianti e, successivamente, controllerà gli stati di avanzamento dei lavori.

Art. 8 - Gestione

La C.S.A.I. fornirà la sua assistenza:

- coordinando la parte relativa ai Centri di Avviamento allo Sport e le altre attività "federali";
- controllando il corretto uso dell'impianto.

Art. 9 - Licenza CSAI

Tutti i minimpianti devono essere in possesso della licenza CSAI di autodromo categoria "D".

Ogni anno tecnici incaricati dalla CSAI effettueranno una ispezione di controllo sulle condizioni dell'impianto.

Sez. 2ª - PROCEDURE SUCCESSIVE ALL'OMOLOGAZIONE

Art. 10 - Iscrizione a calendario delle gare

Gli organizzatori che intendono svolgere gare sui Minimpianti (velocità con partenza in griglia, slalom, f. challenge, ecc.) dovranno inviare le domande di iscrizione a calendario nazionale alle S/Commissioni competenti, delle quali dovranno rispettare le disposizioni particolari indicate nelle rispettive N.S. nonché nella N.S. 7.

Art. 11 - Attività previste

Potranno essere previste sui minimpianti le seguenti gare:

- gare di velocità con partenza in griglia;
- gare di Caccia al Pilota;
- f. challenge *;
- autostoriche *;
- elettrosolari *;
- manifestazioni non agonistiche;
- regolarità;
- slalom *.

(* se l'impianto è ritenuto idoneo dalle S/Commissioni competenti

Art. 12 - Vetture ammesse

Le vetture ammesse in pista ed il loro numero di capienza massima verranno specificati dalla CSAI all'atto dell'omologazione di ciascun minimpianto.

CAPIENZA MASSIMA (6 o 8 o 10 vetture a seconda dell'omologazione dell'impianto)

Formula Start	fino a 1400
N FIA	fino a 1600
N CIVT	fino a 1600
A FIA	fino a 1400
E1 Italia (N.S. 16 bis, app. 3)	fino a 1600
1/81 e 3/81	fino a 1600
2/81 e 4/81	fino a 1400
5/81	fino a 700
Speciali Slalom e Minicar	fino a 700

CAPIENZA RIDOTTA (4 o 6 o 8 vetture a seconda dell'omologazione dell'impianto)

N FIA	da 1601 a 2000
N CIVT	da 1601 a 2000
A FIA	da 1401 a 1800
Kit Fia	fino a 1400
E1 Italia	da 1601 a 1800
1/81 e 3/81	tutte le classi rimanenti
2/81, 4/81	da 1401 a 2000
VST div. 1 ed 1a (N.S. 13 art. 18.3)	fino a 2000
Speciali Slalom (N.S. 18 art. 22.6)	fino a 1600
Prototipi Slalom (N.S. 18 art. 25)	fino a 1600
Monoposto	Predator's, Junior Monza, Arcobaleno 750, Fiat Abarth, Alfa Boxer, Ford 1600 e 1800

CAPIENZA DIMEZZATA

N FIA	oltre 2000
N CIVT	oltre 2000
A FIA	oltre 1800
B FIA	tutte, solo 2RM
Kit Fia	oltre 1400
E1 Italia	da 1801 a 3000
2/81 e 4/81	oltre 2000
5/81	oltre 701
Top Tuning (N.S. 18 art. 26)	tutte
VST div. 2 e 3 (N.S. 13 art. 18.4 e 18.5)	tutte, solo 2RM
Speciali Slalom (N.S. 18 art. 22.6)	oltre 1600

Prototipi Slalom (N.S. 18 art. 25)
Monoposto

oltre 1600
Arcobaleno 1000, Gloria, Azzurra, Renault 2000, F 3 Club

IN SINGOLO (come nella Formula Challenge)

Tutti i gruppi e le classi non sopra elencati escluse F1, GP1, GP2, F3000

- Per le altre tipologie di gare e vetture non previste negli art. 11 e 12, la S/Commissione Ricerca e Sviluppo valuterà le modalità di svolgimento.

Art. 13 - Gare in Notturna

A partire dall'imbrunire le vetture dovranno obbligatoriamente tenere accese le luci di posizione. Tassativamente vietata è l'accensione dei fari abbaglianti il cui uso sarà sanzionato con l'esclusione dalla gara. Le vetture dei gruppi, che per regolamento possono essere prive di fari, dovranno tenere accesa almeno la luce rossa posteriore poggia - min. 21 Watt., chiaramente visibile. Su queste vetture è comunque autorizzato il montaggio di luci di posizione anteriori e posteriori, sempre con l'esclusione dei fari abbaglianti (max 21 Watt).

Art. 14 - Regolamenti particolari di gara

I regolamenti particolari delle competizioni di velocità sui minimi con partenza in griglia saranno approvati direttamente dalla S/Commissione Ricerca e Sviluppo.

Il regolamento tipo predisposto per dette gare può essere richiesto alla segreteria della S/Commissione stessa presso la C.S.A.I. di Roma oppure scaricato dal sito web della CSAI.

Per tutte le altre tipologie, i regolamenti particolari di gara devono essere approvati dalle competenti S/Commissioni.

Art. 15 - Licenze ammesse

Nelle gare di velocità sui minimi con partenza in griglia saranno ammessi a partecipare, in qualità di concorrenti e conduttori, i titolari di licenza C.S.A.I. (A,B,C int. e C naz.). La licenza D è ammessa solo per le vetture di Gr. N fino a 2000 cc. e di Gr. A fino a 1600 cc.. Nelle manifestazioni senza rilevamento dei tempi riservate alle vetture Caccia al Pilota, sono ammesse le tessere Club e la licenza di regolarità. Per le altre gare si fa riferimento alla normativa di ogni rispettivo settore.

Art. 16 - Minimipianti omologati dopo l'entrata in vigore della nuova regolamentazione

Piemonte: Lombardone (To)
Campania: Battipaglia (Ca)

Allegato A

SEZIONI DEL PERCORSO STRADALE

**CAP. II
GRUPPO PROMOZIONALE - CACCIA AL PILOTA**

Art. 1

La C.S.A.I., istituisce un raggruppamento Promozionale con vetture in configurazione "Caccia al Pilota" che parteciperà a esibizioni senza rilevamento dei tempi nell'ambito delle gare Slalom e F. Challenge.

Solo per le vetture "Caccia al Pilota" inserite nelle gare F. Challenge e Slalom è autorizzata, in deroga ai rispettivi regolamenti particolari di gara:

- la partecipazione di max 3 piloti per ogni vettura nelle gare di F. Challenge;
- la partecipazione di max 2 piloti per ogni vettura nelle gare di Slalom previo nulla-osta scritto dall'Organizzatore.

Art. 2

Tutti gli organizzatori delle gare di cui sopra sono tenuti a prevedere la partecipazione del suddetto gruppo promozionale nei loro regolamenti particolari di gara.

Art. 3 - Regolamento Sportivo

Art. 3.1 - Vetture ammesse - sono ammesse esclusivamente vetture di Gr. N fino a 1400 cc. purché approvate dalla S/Commissione Ricerca e Sviluppo, le vetture Fiat Cinquecento in configurazione Trofeo Italia e Trofeo Europa con il limitatore di giri tarato a 6000 giri/minuto e le vetture Formula Start.

Art. 3.2 - Conduuttori ammessi - Le gare sono riservate a tutti coloro che in possesso di patente di guida, non sono mai stati titolari di licenza CSAI.

Art. 3.3 - Licenze: i piloti dovranno essere in possesso della licenza di Regolarità o della tessera Club.

Art. 3.4 - Noleggio vetture: le strutture licenziate C.S.A.I. e dalla stessa individuate (Scuderie, Automobile Club, Autodromi, ecc.) saranno le uniche autorizzate al noleggio delle proprie vetture "Caccia al Pilota" ai neo conduuttori.

Art. 3.5 - Durata della manifestazione secondo i regolamenti particolari di gara.

Art. 3.6 - Verifiche sportive

Saranno verificati i seguenti documenti: licenza di Regolarità o tessera sociale e patente di guida.

Art. 3.7 - Verifiche tecniche

Verranno verificate, a cura dei Commissari Tecnici, le norme di sicurezza delle vetture.

Art. 3.8 - Svolgimento delle gare - Le prove, gli schieramenti di partenza e quanto altro riguardo allo svolgimento delle manifestazioni, sono previsti nei rispettivi regolamenti particolari di gara.

Art. 3.9 - Premi - Sono obbligatori premi d'onore (Coppe, targhe, ecc.) di partecipazione. Sono vietati i premi in denaro.

Art. 3.10 - Classifiche

Non sono previste classifiche con rilevamento tempi.

CAP. III

REGOLAMENTO SPORTIVO E TECNICO DELLE GARE DI ACCELERAZIONE

Il regolamento sportivo e tecnico CSAI per le gare di accelerazione adotta dal 1° gennaio 2004 la normativa FIA relativa alle gare dragster (Allegato 8 dell'Annuario FIA). Viste, comunque, le caratteristiche tecniche dei tracciati italiani, non ammette la partecipazione alle gare di accelerazione che si svolgeranno in Italia delle vetture con prestazioni che scendono al di sotto degli 8,90 secondi su 1/4 di miglio e 5,70 secondi su 1/8 di miglio. La traduzione in italiano dell'allegato 8 dell'Annuario FIA verrà pubblicata, nelle parti che interessano le ns. gare di accelerazione, sul sito CSAI e su un prossimo Notiziario.

PREMESSA

a) Che cosa è una gara di accelerazione

Una gara di Accelerazione consiste in una prova su una distanza specifica, con partenza da fermo, fra 2 veicoli. La distanza regolamentare può essere sia 402,336 m (1/4 di miglio), sia 201,168 m (1/8 di miglio). La partenza per queste competizioni viene data per mezzo di un dispositivo elettronico chiamato comunemente "Albero di Natale". Ciascun veicolo concorrente prende il via allorché gli viene dato il consenso da un segnale attivato da un cronometro, che arresta quando raggiunge la linea di arrivo. Il tempo misurato fra la partenza e l'arrivo costituisce l'E.T. (Elapsed Time, ovvero in Italiano il T.T. del veicolo, il Tempo trascorso); serve a misurare la prestazione ed anche, spesso, a determinare gli handicap durante la competizione.

Lo scopo principale di un pilota di gare di accelerazione è di risultare vincitore assoluto nella categoria della competizione nella quale la sua vettura è classificata.

Lo svolgimento della gara comporta una serie di eliminatorie, "testa a testa" fra due macchine, con rilevamento dei T.T. staccati da ciascuna. Ad ogni confronto, il perdente è eliminato mentre il vincitore avanza alle fasi successive della competizione. Questa serie di "testa a testa" continua finché resta un solo pilota, che è dichiarato dunque il vincitore della categoria.

b) Responsabilità

La responsabilità principale, circa le condizioni ed il funzionamento del veicolo, spetta al proprietario e/o pilota del veicolo. La principale funzione di colui che organizza la gara è quella di fornire un luogo adatto per organizzare le gare. La CSAI impartisce le direttive generali sulla base dell'esperienza acquisita, ogni anno, nella effettuazione delle competizioni e diffonde le informazioni che possono favorire la continuazione della specialità ed il mantenimento di una buona organizzazione. La responsabilità globale dello svolgimento delle gare deve tuttavia essere condivisa fra tutte le persone praticanti lo sport. Il rispetto rigoroso delle specifiche esposte in questo Capitolo è un aspetto fondamentale.

c) Gare E.T. (ad Handicap)

Le gare di accelerazione che si svolgono in Italia sono chiamate "Gare E.T." (ad Handicap).

Si tratta di un punto di partenza per il dilettante che desidera impegnarsi nello sport, anche se ci sono migliaia di piloti esperti in Europa che apprezzano le corse E.T. ad Handicap, tanto da parteciparvi da anni. In questo tipo di competizione, due veicoli con livelli di prestazione diversi possono correre su una base paritaria, giacché scelgono l'E.T. che intendono realizzare.

Infatti, i tempi trascorsi (E.T.), fatti registrare da ogni veicolo, vengono confrontati con i tempi del veicolo che si affianca nella gara, affinché al veicolo più veloce venga assegnato un handicap pari a questa differenza. L'anticipo comporta l'esclusione dalla competizione. Con questo sistema, in pratica, qualsiasi coppia di veicoli può affrontarsi in una gara competitiva.

Per esempio: il veicolo "A" ha scelto di percorrere il quarto di miglio in 17,75 sec (T.D., tempo dichiarato, gergalmente "dial-in") ed è stato cronometrato con un E.T. pari a 17,78 sec (scarto in ritardo di 0,03 sec rispetto al T.D.).

Il pilota del veicolo "B" (che ha scelto un T.D. di 15,25 sec sulla medesima distanza) ha registrato un E.T. di 15,27 sec (scarto di 0,02 sec rispetto al T.D.).

In caso di parità dei tempi di reazione, vince il confronto il veicolo B.

N.B.: Il segnale di VIA al veicolo A è stato dato 2,50 secondi in ritardo rispetto al VIA del veicolo B, al momento del conto alla rovescia dell'"Albero di Natale" (differenza fra il T.D. di 15,25 ed il T.D. di 17,75), in modo tale che – teoricamente – i due veicoli transitino la linea d'arrivo nel medesimo istante, a vantaggio dello spettacolo giacché il "recupero" del veicolo più "lento" viene percepito dal pubblico come entusiasmante rincorsa del più "veloce".

Se i due veicoli coprono la distanza di 402,336 m esattamente nell'E.T. predeterminato, la vittoria andrà al pilota che ha avuto il "tempo di reazione" più breve al segnale di partenza (intervallo di tempo fra il segnale di VIA e l'effettiva partenza del veicolo). Ciò valorizza l'importanza dei riflessi sulla linea di partenza, essendo la discriminante che assegna la vittoria in caso di uguale scarto all'arrivo.

Se uno dei piloti anticipa la partenza rispetto al segnale di VIA o transita l'arrivo con un E.T. minore del T.D., viene escluso dalla competizione. Se entrambi fanno "break-out" (vedi sotto), viene escluso il pilota che ha riportato il "break-out" maggiore.

d) Il sistema di partenza

La gara consiste essenzialmente nel mettere a confronto due veicoli su di un percorso rettilineo. La partenza è dunque la chiave della sua singolarità, poiché tutte le gare si svolgono con partenza da fermo. L'attuale sistema di partenza, comunemente chiamato "Albero di Natale", è concepito per fornire ad ogni concorrente la partenza più equa possibile. È il prodotto di uno sviluppo continuo. Il sistema comporta una serie verticale di luci in grado di mostrare ad ogni pilota il conto alla rovescia visivo. La maggior parte dei piloti cercano di mettersi in moto nel momento che coincide con lo spegnimento dell'ultima luce arancione e l'accensione della luce verde. La tecnica di posizionamento e di partenza è una delle più importanti che un pilota di gare E.T. ad Handicap possa sviluppare, poiché la maggior parte delle gare è vinta o persa sulla linea di partenza. Sono certamente ricompensate una forte capacità di osservazione e una grande pratica.

e) Metodo di cronometraggio

Si tiene conto di tre parametri distinti per ogni corsa: il tempo di reazione, il tempo trascorso e la velocità di uscita dalla base cronometrata. In una corsa ad E.T., il veicolo lascia la linea di partenza, facendo scattare la fotocellula che mette in azione il cronometro elettronico al millesimo di secondo. Mentre il veicolo avanza lungo il percorso, il cronometro registra i secondi e le frazioni di secondo trascorsi finché il veicolo raggiunge la fotocellula del traguardo bloccando il cronometro. La velocità massima viene determinata quando il veicolo raggiunge la fotocellula sulla linea d'arrivo.

f) Che cosa è il "break-out e/o la luce rossa"

Se un pilota scende sotto al suo Tempo Dichiarato ("dial-in") predeterminato, si verifica lo "Sforamento" ("break-out"), che è una ragione di esclusione.

Se i due veicoli percorrono il tracciato di gara con un tempo inferiore al proprio Tempo Dichiarato, la vittoria andrà al pilota il cui Sforamento sarà meno grave.

Si può verificare un'altra ragione di esclusione: la "falsa partenza" (o "Luce Rossa"). Questo capita quando il pilota reagisce troppo rapidamente al semaforo e quindi lascia la linea di partenza prima che la luce verde dia il segnale. In caso di doppia infrazione, per esempio una Luce Rossa seguita da uno Sforamento, sarà considerata infrazione più grave la Luce Rossa o falsa partenza.

1. SVOLGIMENTO DELLA GARA

1.1 Prove libere ed ufficiali

- Si dovranno svolgere in almeno due sessioni successive; nel corso di esse i Concorrenti "misureranno se stessi" sulla distanza ed al termine dichiareranno, al centesimo di secondo, il tempo di percorrenza che si impegnano a ripetere in gara (il loro ET=Elapsed Time).

- Al termine della dichiarazione degli ET, gli Ufficiali di Gara raggrupperanno gli ET dichiarati in intervalli di ampiezza pari ad un secondo ciascuno.

- All'interno di questi intervalli, gli Ufficiali di Gara sorteggeranno gli accoppiamenti eliminatori (stilando una tabella detta Ladder) fra i conduttori che proseguiranno la gara ad eliminazione diretta.

- Il criterio di qualifica cambia a seconda della tipologia di gara; esistono due tipologie: Bracket e per Indice.

Bracket: la gara viene condotta sulla base dei tempi dichiarati dai concorrenti al centesimo di secondo: Il criterio di qualifica si basa sullo scostamento del tempo effettivo da quello dichiarato.

Indici: la gara viene condotta sulla base dei limiti minimi di tempo (indici) prestabiliti per ogni classe. I concorrenti si iscrivono nella classe che ritengono più consona alle proprie prestazioni. Il criterio di qualifica si basa sul tempo di reazione al semaforo.

1.2 Fasi eliminatorie e finale

- In gara ciascun conduttore deve ripetere il tempo dichiarato: chi anticipa fa Break Out e viene eliminato (se entrambi gli sfidanti fanno Break Out, viene eliminato chi ha registrato lo scarto maggiore). Il ritardo rispetto all'ET è il dato che fa classifica. In caso di medesimo ritardo rispetto all'E.T., discriminante è il tempo di reazione.

- Quando in un incontro ad eliminazione diretta, prendono la partenza due conduttori che abbiano dichiarato un diverso ET, il segnale di partenza viene sfalsato della differenza tra gli ET dichiarati.

- Al termine della fase eliminatoria, si passa alle fasi successive (sempre ad eliminazione diretta), nelle quali vengono messi a confronto il conduttore migliore con il peggiore della fase precedente e così via.

- Il conduttore deve trovarsi sulla linea di partenza (accendendo le luci dello stage) entro e non oltre 20 secondi, verificati in modo inequivocabile attraverso il semaforo, dal momento in cui lo starter dà il consenso all'avvicinamento alla linea di partenza; pena l'esclusione dalla gara a meno che non si verifichino comprovati inconvenienti meccanici.

- In caso di spegnimento del motore nella fase di avvicinamento alla linea di partenza, il conduttore avrà un massimo di 90 secondi per riavviare il motore stesso, anche in questo caso pena l'esclusione dalla gara.

1.3 Classifiche finali

- La classifica finale viene stilata in ordine decrescente per numero di passaggi vinti. In caso di ex-aequo verrà utilizzato il tempo di reazione alla partenza.

- Vengono classificate per prime le vetture che hanno disputato l'incontro finale, a seguire le vetture che hanno disputato le semifinali, poi quelle che hanno disputato i quarti di finale, e così via.

1.4 Quick Eight

- Al termine della gara, su richiesta dell'Organizzatore e con l'autorizzazione della S/Commissione Ricerca e Sviluppo - che sarà subordinata ad una specifica e selezionata omologazione del tracciato prescelto -, può essere effettuata una gara di accelerazione pura (Head Up) tra le prime otto vetture della classifica assoluta. Questa gara che si chiama Quick Eight (Q.8) vedrà 8 conduttori accoppiati secondo il criterio basato sul tempo ET: il primo con l'ultimo, il secondo con il penultimo, ecc.

- Le eliminatorie verranno effettuate "testa a testa" senza handicap, né break out, pur mantenendo valide tutte le altre penalità. Passa il turno chi per primo taglia il traguardo.

- Indipendentemente dal tempo impiegato, il vincitore assoluto risulterà colui che avrà tagliato per primo il traguardo nella finale.

- Per partecipare alla Q.8 la vettura dovrà trovarsi nella stessa configurazione delle verifiche tecniche ante-gara ed il pilota deve essere in possesso della licenza CSAI di conduttore almeno di categoria "D".

Il peso minimo delle vetture dovrà essere conforme alla seguente tabella ed andrà verificato a fondo pista immediatamente dopo l'arrivo, senza pilota a bordo. La non conformità del peso comporta l'immediata esclusione dalla gara. Una bilancia verrà messa a disposizione dei concorrenti durante l'intero durata delle verifiche tecniche ante-gara. L'eventuale zavorra dovrà essere fissata alle vetture ai sensi dell'art. 252.2.2 dell'Allegato J all'Annuario FIA.

Trazione integrale	fino a 1.600 cc.	900 Kg.
	fino a 2.000 cc.	1.000 Kg.
	fino a 2.500 cc.	1.150 Kg.
	fino a 3.000 cc.	1.350 Kg.
	oltre 3.000 cc.	1.450 Kg.
Trazione posteriore	fino a 1.400 cc.	750 Kg.
	fino a 1.600 cc.	800 Kg.
	fino a 2.000 cc.	950 Kg.
	fino a 2.500 cc.	1.100 Kg.
	fino a 3.000 cc.	1.250 Kg.
Trazione anteriore	oltre 3.000 cc.	1.350 Kg.
	fino a 1.400 cc.	700 Kg.
	fino a 1.600 cc.	750 Kg.
	fino a 2.000 cc.	900 Kg.
	fino a 2.500 cc.	1.050 Kg.
	fino a 3.000 cc.	1.200 Kg.
	oltre 3.000 cc.	1.300 Kg.

Vetture sportive ultraleggere (Ferrari F40, Pagani Zonda ecc.), che potrebbero pesare meno dei limiti sopraelencati, devono rispettare il peso come da omologazione stradale.

- Il tempo di arrivo verrà rilevato al Millesimo di secondo.

1.5 Interruzione della gara

- Verrà considerata conclusa la gara qualora venga raggiunto almeno il completamento di tutte le fasi eliminatorie ed in questo caso verranno considerate valide le classifiche fin lì redatte.

- Verrà considerata invece nulla la gara (e quindi da ripetere) qualora venga interrotta prima del completamento delle fasi eliminatorie.

1.6 Numeri di gara

Deve essere aggiunta, al numero di gara, una sigla diversa corrispondente ad ogni diversa classe, dopo che sia stata definita la suddivisione delle classi.

1.7 Reclami/appelli

Si applicano le norme del Regolamento Nazionale Sportivo.

Non sono però ammessi reclami di natura tecnica; pertanto non devono essere previsti né il "parco chiuso", né le verifiche post-gara.

1.8 Premi

Devono essere previsti premi d'onore che vanno dichiarati dall'Organizzatore nel Regolamento Particolare di Gara.

2. RILEVAMENTO DEI TEMPI

Può essere utilizzato solo il semaforo chiamato "Christmas Tree" (Albero di Natale) prescritto dal regolamento FIA.

3. VETTURE E LICENZE AMMESSE

La CSAI, pur adottando il regolamento FIA integralmente, non ammette in Italia, visti i tracciati attualmente omologati, le vetture E.T. Advanced, Top Fuel, Funny Car e Pro-stock, vale a dire vetture aventi prestazioni tali da poter scendere al di sotto il limite degli 8,90 secondi sul quarto di miglio o di 5,70 secondi sull'ottavo di miglio.

Pertanto le categorie ammesse sono le seguenti:

3.1 E.T. Sportsman

Sono vetture inserite nelle classi A3 ed A4. Devono essere vetture strettamente stradali o stradali migliorate cioè con modifiche meccaniche ed estetiche poco influenti sulle prestazioni e devono essere regolarmente immatricolate. Per queste vetture non vige l'obbligo di esibire il passaporto tecnico né il montaggio del roll-bar.

Carburante ammesso: quello previsto per la vettura circolante e risultante dal libretto di circolazione (Benzina, Gasolio, Metano, GPL). È assolutamente vietato l'uso del protossido di azoto.

Il regolamento tecnico di tali vetture coincide con quello che consente loro la normale circolazione.

N.B.: Tenendo conto del fatto che in tale raggruppamento corrono i piloti occasionali, e tenendo altresì conto del fatto che le ET Sportsman competono in gare "bracket" in cui il rispetto del tempo dichiarato è il fattore determinante ai fini della classifica, si mantiene la possibilità di ammettere alla partecipazione in questa categoria anche i piloti detentori della sola licenza di Regolarità o della sola tessera Sociale (che può essere rilasciata sul campo di gara).

Abbigliamento del pilota: è obbligatorio il casco omologato FIA. Sono proibiti tutti i tessuti sintetici pertanto vanno indossati abiti di cotone o lana, calzature e guanti in materiale estinguente (cuoio, pelle); sono comunque consigliati gli accessori di abbigliamento in materiale ignifugo.

3.2 E.T. Pro

Sono vetture inserite nelle classi A1 ed A2. Sono vetture turismo con evidenti modifiche al motore ed alla carrozzeria.

Per tali vetture è necessaria l'acquisizione del passaporto tecnico, debbono essere pilotate da conduttori aventi la licenza CSAI almeno di categoria D e possono usare il protossido di azoto.

Il regolamento tecnico di tali vetture è quello FIA per i gruppi N, A, GT o Dragster.

All'interno di questa categoria possono prendere parte anche delle vetture strettamente stradali, ma ugualmente caratterizzate da alte prestazioni (es: Ferrari F40, Audi RS4, Porche, ecc.). Per dette vetture nel passaporto tecnico verrà specificato che non è necessario il montaggio del roll-bar e dei sedili da corsa.

3.3 E.T. Super Pro

Vetture inserite nelle classi B1, B2 e B3. Sono delle vetture appositamente preparate per le gare di accelerazione. Per tali vetture è richiesto, oltre al passaporto tecnico, la rispondenza alle misure di sicurezza previste dalla normativa FIA (ad esempio l'uso del paracadute in frenata per tutte le vetture che superano i 241,4 km/h sul quarto di miglio).

Per i loro conduttori, è richiesta la licenza CSAI almeno di grado C Nazionale.

4. SUDDIVISIONE DELLE CLASSI

Categoria	Classe	1/8 di miglio	1/4 di miglio	
E.T. Pro	A/1		7,49-6,50	12,99-12,00
	A/2		8,49-7,50	13,99-13,00
E.T. Sportsman	A/3		9,49-8,50	14,99-14,00
	A/4		> 9,50	> 15,00
E.T. Super Pro	B/1		5,70	8,90 sec. indice
	B/2		6,30	9,90 sec. indice
	B/3		6,95	10,90 sec. indice

5. PASSAPORTO TECNICO

La CSAI rilascia un passaporto tecnico specifico per le vetture che corrono nella specialità dell'accelerazione. Pertanto, tali vetture non potranno partecipare a nessun'altra specialità di gara, salvo deroghe particolari da citare espressamente sui regolamenti particolari di gara.

Il passaporto tecnico sarà rilasciato **alle vetture anche non omologate FIA** purché targate, con le modalità indicate alla lettera D) delle Norme e Regolamenti Diversi e limitatamente alle categorie per le quali il concorrente richiede l'inserimento, fermo restando che la vettura potrà partecipare anche nelle categorie più lente, ma mai in una più veloce.

Potrà essere utilizzato il modello di passaporto tecnico attualmente in vigore con la sola aggiunta del serbatoio di protossido di azoto tra i serbatoi dei carburanti, allegando al passaporto stesso una certificazione del costruttore o dell'installatore dell'impianto di protossido di azoto, dalla quale si evinca la conformità dell'impianto alle norme dettate per l'Italia dagli Organi competenti.

6. CARBURANTE AMMESSO

Sono utilizzabili quali combustibili tutti i tipi di benzina, il gasolio, il gas naturale, e – nelle categorie ove ciò è consentito – il propano, il metanolo, l'etanolo ed il gasohol (miscela di benzina e metanolo oppure di benzina ed etanolo).

È vietato il nitrometano.

7. PROTOSSIDO DI AZOTO

Sono ammessi anche sui motori sovralimentati gli impianti che erogano il protossido di azoto, purché essi possiedano i requisiti qui sotto descritti:

- Gli impianti di erogazione del protossido di azoto devono essere certificati come conformi alle Norme vigenti dalla Ditta costruttrice o dal suo Rappresentante nazionale – nel caso di impianti prodotti al di fuori della Comunità Europea

– e devono essere descritti da uno schema con disegno “esploso” dell’impianto completo. In conformità a tale schema, essi devono essere installati sul veicolo: ogni modifica dello schema di montaggio è vietata.

- Sulle bombole deve figurare la punzonatura DOT-1800 libbre (124 bar) per gli impianti non italiani montati su vetture provenienti dall'estero guidate da piloti con licenza straniera; mentre per i prodotti nazionali vigono le norme dettate dal Ministero dei Trasporti circa l'omologazione dei recipienti sotto pressione. Si sottolinea il fatto che, secondo detta normativa, è vietato ricaricare sul territorio italiano bombole non omologate o con scaduta omologazione.

- Le bombole devono essere montate in maniera sicura e stabile (non sono ammessi morsetti di gomma o vincoli flessibili o fasce di giunzione, cioè ogni tipo di vincolo che non sia schematizzabile come “incastro perfetto”).

- Il percorso del gas deve essere interamente realizzato con giunti e tubature “per alta pressione” in maglia d'acciaio, di tipo – cioè – approvato dalla FIA per fluidi in pressione.

- È vietato qualsiasi sistema di riscaldamento delle bombole ad eccezione dei casi previsti dal Regolamento FIA..

- Se le bombole di protossido di azoto sono situate nell'abitacolo, queste devono essere dotate di una valvola di sicurezza e l'abitacolo deve essere dotato di valvola di ventilazione con scarico all'esterno del veicolo.

8. TRACCIATI

Si applicano le norme di sicurezza dettate dalla FIA e dalla CSAI.

L'omologazione del tracciato è di tipo nazionale e viene effettuata da un tecnico incaricato dalla S/Commissione Ricerca e Sviluppo.

A codesta, l'organizzatore deve fare richiesta almeno un mese prima della gara, inviando una planimetria dettagliata ed in scala almeno 1:1000, dove siano riportati tutti gli apprestamenti di sicurezza previsti dalla normativa in vigore.

Qualora il tracciato fosse stato già omologato dalla S/Commissione, occorre allegare alla planimetria una autocertificazione dell'organizzatore, ove sia dichiarata la totale conformità del tracciato rispetto a quello a suo tempo omologato.

I tracciati delle gare di accelerazione sono rettilinei con larghezza costante pari ad almeno 14 metri (m. 4 per ciascuna corsia, m. 4 distanza minima tra le corsie, m. 1 banchina laterale minima) e lunghezza minima pari a 1/8 o 1/4 di miglio.

Devono essere previsti almeno 10 metri liberi da ogni ostacolo prima della linea di partenza e 120 o 250 metri (rispettivamente su 1/8 ed 1/4 di miglio) dopo la linea d'arrivo, destinati questi ultimi alla decelerazione per le categorie A/2, A/3, A/4 mentre per le altre categorie di vetture le distanze minime sono di 200 metri e 400 metri rispettivamente su 1/8 ed 1/4 di miglio; questi spazi devono possedere le stesse caratteristiche del tracciato di gara.

Per almeno ulteriori 50 metri al termine del tracciato di decelerazione, non sono ammessi ostacoli (muri e simili) ed è vietata la presenza di qualsiasi tipo di veicolo, ivi compreso lo stazionamento delle vetture che abbiano terminato la prova.

Sono ammesse pendenze longitudinali fino all'1%, trasversali fino al 2%.

Devono essere previste due corsie di rientro al paddock dal tracciato di gara, della larghezza minima di 2 metri ciascuna, possibilmente su asfalto, separate con barriere dal tracciato di gara (guard-rail, new-jersey o simili) ed esterne a quest'ultimo; ove questo non fosse possibile, il rientro può essere effettuato lungo lo stesso tracciato, previa la sospensione della gara per tutta la durata della fase di rientro, sotto la responsabilità del Direttore di Gara.

9. MISURE DI SICUREZZA

9.1 Sicurezza delle vetture e dei piloti

Si applica l'Allegato 8 dell'Annuario FIA.

9.2 Sicurezza del pubblico

Il pubblico deve essere sempre tenuto a debita distanza dal tracciato di gara. Va posizionato dietro la linea di partenza e, dopo tale linea, in aree transennate che – dalla partenza – divergono con andamento rettilineo per una lunghezza di almeno 200 metri, con un angolo di almeno 20° rispetto all'asse longitudinale del tracciato di gara.

Nel punto più vicino alla linea di partenza, la distanza del pubblico deve essere di almeno 20 metri dal margine esterno della banchina; nel punto più lontano dalla linea di partenza, la distanza deve essere di almeno 60 metri dal margine esterno della banchina.

Il pubblico non è in ogni caso ammesso nella parte eccedente i 200 metri del percorso di gara e nel tratto di decelerazione successivo al traguardo di arrivo.

Ove queste distanze fossero ritenute – in sede di omologazione – sufficienti a garantire la sicurezza del pubblico, non è richiesta l'installazione di barriere particolari di protezione.

9.3 Sicurezza del personale addetto

Gli Ufficiali di gara ed il personale di servizio sono ammessi entro gli spazi proibiti al pubblico, ma non devono stazionare fra la linea di partenza e gli 80 metri successivi alla linea di arrivo.

9.4 Apprestamenti sanitari

Si fa riferimento alla N.S. 6 dell'Annuario CSAI.

9.5 Ulteriori apprestamenti di sicurezza obbligatori

È obbligatoria la presenza di:

- 1 carro attrezzi

- 1 mezzo veloce antincendio

- gli apprestamenti antincendio sulla linea di partenza e su quella di arrivo devono essere predisposti in conformità con le disposizioni dell'art. 8 Appendice H Regolamento FIA.

Deve essere prevista un'area coperta ed attrezzata per la direzione gara, la segreteria e le verifiche sportive, nonché un'adeguata area per le verifiche tecniche ante-gara.

10. UFFICIALI DI GARA

Per la gestione delle gare di accelerazione è necessaria la presenza di:

- un Direttore di Gara

- un Giudice Unico, scelto dal G.G.G. tra gli albi dei Commissari Sportivi Nazionali

- un Commissario Tecnico, scelto dal G.G.G. tra gli albi dei Commissari Tecnici Nazionali

- un Verificatore Sportivo

- un Verificatore Tecnico

- una Segreteria di Manifestazione

- congruo numero di Commissari di Percorso (albo provinciale)

- Cronometristi dell'Associazione provinciale F.I.Cr. (facoltativi)

11. CALENDARIO

Il calendario Nazionale deve prevedere un intervallo di tempo minimo tra due gare di accelerazione pari a 14 giorni.

12. REGOLAMENTO PARTICOLARE DI GARA

La S/Commissione Ricerca e Sviluppo della CSAI ha predisposto un Regolamento Particolare standard per le gare di accelerazione e curerà l'approvazione dello stesso.

Eventuali modifiche proposte dall'Organizzatore a tale Regolamento standard possono essere approvate dalla S/C Ricerca e Sviluppo della CSAI, a suo insindacabile giudizio.

Gli Organizzatori interessati a tali manifestazioni dovranno fare richiesta del modello standard di Regolamento Particolare di Gara alla Segreteria della S/Commissione Ricerca e Sviluppo - Via Solferino, 32 - 00185 Roma (tel. 06-49982859, fax 06-4940961) o scaricarlo dal sito web CSAI www.csai.org

CAP. IV FORMULA START REGOLAMENTO SPORTIVO C.S.A.I. GRUPPO VETTURE "FORMULA START"

PREMESSA

L'obiettivo che tale formula si prefigge è quello di consentire un approccio facilitato sia dal punto di vista sportivo che tecnico al mondo dell'automobilismo agonistico, utilizzando le vetture di "ogni giorno". A tal proposito è stata scelta la cilindrata massima di 1400 cc., individuando modelli di vetture di grande produzione con concessioni tecniche molto limitate (vedi regolamento tecnico).

La Formula Start è stata ideata quale nuovo gruppo di vetture che può partecipare alle seguenti specialità:

- Rally Sprint e Rally Nazionali (compresi quelli valevoli per la Coppa Italia)
- Gare di velocità in salita
- Gare di velocità in circuito (CIVT e gare club)
- Slalom
- Formula Challenge
- Gare sperimentali (velocità sui minimpianti ed accelerazione)

Nello spirito propedeutico dell'iniziativa, è stata confermata la non assegnazione di validità CSAI (Trofeo o Coppa) per tale Gruppo. Fa eccezione la Coppa Formula Start istituita per le gare di velocità in salita.

I partecipanti potranno comunque ottenere punteggi per i Campionati Regionali.

Art. 1 - Concorrenti/Conduuttori:

Sono ammessi tutti i titolari di licenza CSAI:

- Concorrente persona fisica
- Conduuttore "Internazionale C"
- Conduuttore "C Nazionale"
- Concorrente/Conduuttore "D", limitatamente al primo anno di partecipazione alla Formula Start dei piloti under 25.

Possono partecipare solo i conduuttori che non siano mai stati inseriti negli elenchi dei piloti prioritari rallies di qualsiasi grado negli ultimi 10 anni.

Art. 2 - Vetture ammesse:

Sono ammesse vetture di cilindrata non superiore a 1400 cc., le cui marche e modelli sono pubblicati nell'elenco allegato al Regolamento Tecnico CSAI "Formula Start".

Art. 3 - Iscrizioni alle gare:

I Concorrenti dovranno attenersi alle modalità di iscrizione specificate sull'Annuario CSAI e sui regolamenti particolari di gara delle relative manifestazioni.

Art. 4 - Tasse di iscrizione alle gare:

L'ammontare delle tasse d'iscrizione è indicato nella N.S. 2.

Art. 5 - Obblighi generali:

5.1 - Norme regolamentari

I Concorrenti/Conduuttori partecipanti alla "Formula Start" dovranno rispettare scrupolosamente le norme relative alle specialità di appartenenza.

5.2 - Documenti

Essi dovranno obbligatoriamente possedere ed esibire i seguenti documenti:

- patente di guida in corso di validità
- licenza CSAI di concorrente/conduuttore
- certificato medico di idoneità agonistica
- tessera di socio ACI
- passaporto tecnico
- libretto di circolazione
- libretto di uso e manutenzione.

Gli stessi dovranno essere presentati alle verifiche sportive e tecniche ante gara e ad ogni richiesta degli Ufficiali di Gara, durante il corso della manifestazione.

5.3 - Rifornimento di carburante

Per il rifornimento di carburante si applicano le disposizioni previste nei regolamenti dei settori di attività alle cui gare le vetture Formula Start partecipano.

Art. 6 - Pubblicità:

Oltre alla pubblicità stabilita nei singoli Regolamenti di Gara, i partecipanti dovranno applicare sulle parti anteriori delle portiere, in modo ben visibile, n. 2 adesivi:

- "A.C.I./C.S.A.I. Formula Start Progetto Giovani" per i conduttori under 25
- "A.C.I./C.S.A.I. Formula Start" per i conduttori over 25.

Tali adesivi andranno richiesti per tempo alla Segreteria della S/Commissione Ricerca e Sviluppo presso la CSAI di Roma.

Art. 7 - Ordine di partenza:

- Rally: dopo la classe N0.
 - Velocità in salita e slalom: prima del Gruppo N.
 - Velocità in circuito e Formula Challenge: a discrezione del Direttore di Gara preferibilmente dopo il Gruppo N.
- I partecipanti avranno a disposizione due turni di prova, nelle gare in cui non sono previsti.

Art. 8 - Reclami ed appelli:

Non sono ammessi reclami di carattere tecnico; i controlli tecnici sulle vetture verranno eseguiti esclusivamente d'ufficio a discrezione del Collegio dei Commissari Sportivi.

Art. 9 - Classifiche:

In ogni manifestazione verranno stilate due classifiche relative alla "Formula Start": una per i piloti Under 25 ed una per gli over 25.

Art. 10 - Premi:

Gli organizzatori dovranno prevedere premi d'onore da assegnare ai primi 3 di ogni classifica.

I Conduttori devono obbligatoriamente essere presenti alla cerimonia delle premiazioni.

Il Presidente della CSAI, al termine della stagione sportiva, individuerà un conduttore "under 21" che si sarà particolarmente distinto nell'ambito della Formula Start, al quale consegnerà una speciale coppa in occasione della premiazione nazionale CSAI.

Art. 11 - Normative e modifiche:

I riferimenti normativi richiamati nel presente regolamento sono consultabili nelle pubblicazioni FIA e CSAI o nei siti Internet www.fia.com e www.csai.org.

Le eventuali modifiche ed integrazioni al Regolamento Sportivo e Tecnico saranno pubblicate sul Notiziario CSAI e nel sito Internet della CSAI.

REGOLAMENTO TECNICO C.S.A.I. GRUPPO VETTURE "FORMULA START"

2ª SEZIONE

Art. 1 - Vetture ammesse

Vetture da Turismo di serie costruite dopo il 1 gennaio 1998, suddivise in due classi:

- Benzina (cilindrata max. 1400 cc. non sovralimentate)
- Diesel (cilindrata max 1400 cc. sovralimentate)

Le vetture a due ruote motrici anteriori, tipologia berlina con un minimo di 4 posti, devono essere commercializzate in Italia tramite la rete ufficiale della Casa Costruttrice.

L'elenco delle vetture ammesse (Allegato 1), suddivise per marca e modello, è selezionato dalla S/Commissione Ricerca e Sviluppo e dalla S/Commissione Tecnica della CSAI, sentiti i Costruttori associati all'ANFIA e all'UNRAE. Gli aggiornamenti verranno pubblicati sul sito web CSAI.

Per i modelli di vettura elencati non potranno essere utilizzate le versioni con cambio automatico e/o a variazione continua di rapporto.

Art. 2 - Modifiche e aggiunte autorizzate od obbligatorie

2.1. - Tutte le modifiche non espressamente autorizzate sono vietate. (art. 254.4 Allegato J)

I soli lavori che possono essere effettuati sulla vettura sono quelli necessari alla sua normale manutenzione o alla sostituzione di pezzi deteriorati per usura o per incidente.

Al di fuori di queste autorizzazioni, ogni pezzo deteriorato usura o per incidente non può essere sostituito che da un pezzo d'origine identico al pezzo danneggiato.

Le vetture saranno identificate dal numero di telaio che servirà come riferimento per determinare il modello di vettura e individuare le parti originali di confronto.

2.2. - Peso minimo

Il peso minimo delle vetture, con il solo sedile del pilota, è quello stabilito nella tabella (Allegato 1) delle vetture ammesse.

Con la presenza delle protezioni e del sedile del secondo conduttore, il peso sopra definito è maggiorato di 20 kg.

Il peso minimo può essere ottenuto con l'aggiunta di zavorra solidamente fissata al pavimento, nella zona normalmente occupata dai piedi dei passeggeri posteriori (art. 252.2.2. Allegato J).

In caso di verifica, in qualunque momento della competizione, il peso reale della vettura, senza persona o bagaglio a bordo e senza alcuna aggiunta di liquidi o attrezzi, dovrà essere conforme al peso minimo.

2.3. - Motore

Il motore e tutti gli impianti (centralina di accensione, iniezione e sonde, captatori, tubazioni, cavi ed impianto elettrico e relativi accessori) devono restare assolutamente di serie.

Sono consentiti i ricambi non originali per la cartuccia del filtro aria, intercambiabile nella scatola originale, le candele d'accensione e le cartucce del filtro olio e benzina.

È consentita l'aggiunta di un comando supplementare per la messa in funzione dell'elettroventilatore del radiatore di raffreddamento del motore.

2.3.1. - Scarico. Deve restare assolutamente di serie in tutti gli elementi, sono consentiti dei rinforzi aggiuntivi alle parti mobili dei supporti dell'impianto di scarico (ad esempio: fascettatura dei supporti).

2.3.2. - Trasmissione. Deve restare assolutamente di serie in tutti gli elementi, con i rapporti di riduzione e del cambio previsti in origine.

Non sono ammesse vetture nella versione con differenziale autobloccante, anche se fornito dalla casa.

2.4. - Sospensione

I bracci, i punti di attacco, il sistema di regolazione, il numero di ammortizzatori e di molle devono restare di serie.

È consentita la sostituzione e/o la modifica:

- delle molle
- dei piattelli di appoggio delle molle
- dei silentbloc di fissaggio ed appoggio di molle ed ammortizzatori
- degli ammortizzatori

purché tutti i particolari sostituiti e/o modificati siano intercambiabili con gli originali.

2.4.1. - Altezza da terra (art. 252.2.1. Allegato J). L'altezza da terra è di mm. 120; in presenza della protezione inferiore, l'altezza minima è ridotta a mm. 100.

La verifica sarà effettuata con il pilota o l'equipaggio a bordo e senza rimuovere qualsiasi oggetto trasportato a bordo della vettura e presente al momento del controllo.

Il veicolo in movimento dovrà superare uno spessore campione delle dimensioni di mm. 800x118x98 (orientato secondo l'altezza minima richiesta), posto sul piano e perpendicolare all'asse longitudinale della vettura.

2.4.2. - Ruote e pneumatici. Le ruote devono essere quelle previste dalla Casa Costruttrice per il modello di vettura, sia in acciaio che in lega, fornite per la versione base o in optional con diametro di calettamento massimo di 15" e canale di larghezza massima di 6". Qualora il libretto di circolazione di una vettura dovesse riportare le dimensioni minime della ruota superiori a 15 pollici per il diametro e 6 per la larghezza, possono essere montate sulle vetture appartenenti al Gruppo Formula Start solamente le ruote aventi le misure più piccole previste dalle case costruttrici. Es.: se le dimensioni dei diametri della ruota completa previsti dalla casa costruttrice fossero di 16, 17, 18 pollici, il solo diametro accettabile sarebbe

il 16". Se i diametri fossero 14, 15, 16, 17 pollici si potrebbero utilizzare solo le misure 14" e 15".

Le dimensioni delle ruote e dei pneumatici devono corrispondere a quelle riportate sul libretto di circolazione della vettura.

Il pneumatico deve essere di tipo omologato per la circolazione stradale, non sono ammessi pneumatici ricoperti e/o intagliati, lo spessore minimo del battistrada è di mm. 1,6 stabilito dall'art. 3.2 dell'Appendice V della N.S. 11, applicabile a tutte le tipologie di gara.

La ruota di scorta deve essere dello stesso tipo e dimensione di quella prevista sulla vettura, fissata nell'alloggiamento originale.

L'obbligo di avere a bordo una ruota di scorta è applicabile a tutte le tipologie di gara, nei rallies è ammessa una seconda ruota di scorta (art. 13.4 della N.S. 11).

Il fissaggio delle ruote può avvenire con prigioniero e dado (colonnelle), in sostituzione della vite mordente di serie.

I coprimozzo delle ruote devono essere tolti.

Art. 3. Sistema di frenaggio

Impianto frenante, pinze e dischi devono rimanere di serie, salvo il tipo delle guarnizioni d'attrito.

Il meccansimo di bloccaggio del freno a mano può essere disinserito o fissato per ottenerne lo sbloccaggio rapido.

Art. 4. Carrozzeria

4.1. - Protezioni

Il montaggio di protezioni inferiori è autorizzato. Queste devono essere in materiale metallico, con spessore massimo di 6 mm e staffe di fissaggio in acciaio.

Il montaggio deve rispettare l'altezza minima da terra (art. 2.4.1.).

La protezione non deve costituire rinforzo degli attacchi delle sospensioni e/o di altri organi meccanici.

4.2. - Abitacolo

Il/i sedile/i di serie devono essere sostituiti con sedili omologati FIA, in struttura metallica o in vetroresina, montati sulle guide di serie con staffe omologate dal costruttore del sedile.

Il cruscotto e la consolle centrale devono rimanere originali, salvo le minime modifiche necessarie per l'installazione del roll-bar.

È permesso togliere i sedili posteriori e, nelle vetture a due volumi, il ripiano posteriore.

I tappetini del pianale e del bagagliaio sono liberi e possono quindi essere tolti.

Le cinture di sicurezza posteriori possono essere tolte.

È facoltativo smontare o disattivare gli air-bags.

4.3. - Rinforzi

Barre antiavvicinamento o antiallontanamento possono essere montate sui punti di attacco della sospensione alla scocca o al telaio dello stesso asse, da una parte all'altra dell'asse longitudinale della vettura a condizione di essere smontabili ed imbullonate.

La distanza tra un punto di fissaggio della sospensione e un punto di ancoraggio della barra non potrà essere superiore a 100 mm, salvo il caso di una barra superiore fissata a una sospensione Mac Pherson o similare, in questo caso la distanza massima tra un punto di ancoraggio della barra ed il punto di articolazione superiore sarà di 150 mm (disegni 255-4 e 255-2). Al di fuori di questi punti questa barra non dovrà avere altri punti d'ancoraggio sulla scocca o sugli elementi meccanici.

4.4. - Visuale posteriore

La visuale posteriore deve essere assicurata dai due retrovisore esterni di serie.

Art. 5 - Accessori aggiuntivi

Nessuna aggiunta autorizzata, al di fuori di quanto specificato in seguito.

La funzione di tutti i comandi deve restare quella prevista dal costruttore. È permesso adattarli per renderli meglio utilizzabili o più facilmente accessibili; come per esempio il prolungamento del comando del freno a mano, una soletta supplementare sul pedale del freno, la pedana appoggiapiedi per il secondo conduttore.

Il volante è libero. Il sistema di bloccaggio dell'antifurto sullo sterzo può essere reso inoperante.

Il cric è libero, non sono ammessi punti rinforzati.

Nei rallies sono ammessi due soli fari supplementari.

Art. 6 - Carburante

Il serbatoio del carburante deve rimanere quello di serie.
È obbligatorio l'utilizzo di carburante commercializzato tramite gli impianti di distribuzione presenti lungo il percorso o presso i circuiti.
Il rifornimento deve avvenire in detti impianti con il riempimento del serbatoio direttamente dalla pompa.
Non è obbligatorio il raccordo per il prelievo rapido del carburante.

Art. 7 - Dispositivi di sicurezza

7.1. - Cinture di Sicurezza

7.1.1. - Imbracatura. In conformità con l'art. 253 dell'Allegato J, è obbligatorio il montaggio di:

- due cinghie per le spalle con due o meglio un fissaggio alla scocca
- una cinghia addominale con due fissaggi alla scocca.

Queste cinture devono essere omologate dalla F.I.A. e rispondere alle norme F.I.A. 8853/98 o 8854/98.

7.1.2. - Installazione. La cintura di sicurezza deve essere fissata ai punti di ancoraggio o ai moschettoni della vettura di serie.

Per le altre prescrizioni applicabili fare riferimento all'art. 253.6.2. Allegato J.

7.1.3. - Utilizzo. La cintura di sicurezza deve essere utilizzata nella sua configurazione d'omologazione, senza modifiche né soppressione di pezzi e in conformità con le istruzioni del fabbricante.

Per le altre prescrizioni e raccomandazioni fare riferimento all'art. 253.6.3 Allegato J.

7.2. - Estintori - Sistemi di Estinzione

Nei Rally si applicano gli articoli 253.7.2 Allegato J - sistema di estinzione e 253.7.3 Allegato J - estintore manuale.

In circuito, slalom, corse in salita: si applica l'art. 253.7.3 Allegato J - estintore manuale.

Art. 8 - Strutture anti-ribaltamento

8.1. - Gabbia di sicurezza

Ogni vettura deve essere dotata di una gabbia di sicurezza con 6 punti di ancoraggio, composta esclusivamente dai seguenti particolari (riferimento art. 253.8 Allegato J e disegni);

Tipo struttura	Disegno
Una centina principale	253-3, 253-4
Una centina anteriore o due centine laterali	253-3, 253-4
Un rinforzo a croce per la centina principale	253-4
Una diagonale posteriore	253-3
Due puntoni posteriori	253-4
Le barre di rinforzo per le porte	253-8, 253-17, 253-7

Dimensioni dei tubi in acciaio (art. 253.8.3 Allegato J)

per le centine principali, o laterali, o loro connessioni posteriori	ø 50x2 mm
per le altre parti	ø 40x2 mm

8.2. - Montaggio e ancoraggio della gabbia di sicurezza alla scocca

Tutti gli elementi dell'armatura devono essere montati mediante imbullonatura come pure i 6 punti inferiori di attacco al pianale, secondo quanto prescritto dall'art. 253.8 Allegato J, a cui si fa riferimento per ogni dubbio sull'installazione.

Non è ammessa la saldatura di parti della centina alla scocca della vettura.

8.3. - Imbottitura di protezione

Nei punti in cui il corpo degli occupanti potrebbe entrare in contatto con la gabbia di sicurezza, deve essere utilizzata come protezione un'imbottitura ininfiammabile (art. 253.8.2.2.6 Allegato J).

Art. 9 - Anello attacco per il rimorchio

Un anello di attacco per il rimorchio, se non previsto di serie, dovrà essere montato nella parte anteriore e posteriore delle vetture in tutte le gare, utilizzando gli attacchi originali del costruttore: non può sporgere più di 30 mm dalla superficie originale.

Questo anello sarà utilizzato solamente se la vettura può muoversi liberamente.

Questo anello sarà chiaramente visibile e dipinto in giallo, rosso o arancione.

Art. 10 - Vetri

I vetri devono essere di serie; farà fede la loro marchiatura.

Il parabrezza dovrà essere costituito da vetro stratificato.

Nei rally è obbligatorio l'utilizzo dei film antideflagrazione, trasparenti ed incolori, sui vetri laterali e sull'eventuale tetto apribile in vetro qualora questi non siano stratificati (art. 253.11 Allegato J).

Art. 11 - Interruttore del circuito elettrico

Il montaggio è obbligatorio per le gare di velocità in circuito o in salita (art. 253.13 Allegato J).