

REGOLAMENTAZIONE COMPETIZIONI DI VELOCITÀ IN SALITA

CAP. I NORME GENERALI

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

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

Art. 1 - PERCORSO, IMPIANTI E SERVIZI DI SICUREZZA

1.1 Normative generali

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

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

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

1.2 Caratteristiche geometriche del tracciato

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

- Pendenza totale media espressa in percentuale della lunghezza del percorso = minimo 4%
- Lunghezza massima 18 Km;
- Pendenza media parziale espressa in percentuale della somma dei tratti a pendenza inferiore a 2,5% o a pendenza negativa rispetto alla lunghezza totale del percorso = massima 10% gare CIVM e CEM; massima 15 % altre gare. Queste disposizioni relative alla pendenza media parziale:
 - a) si applicano soltanto ai percorsi delle gare di Velocità in Salita per auto moderne organizzate e svolte per la prima volta dopo il 2000. Per i percorsi delle gare organizzate e svolte fino al 2000, l'eventuale verificarsi di anomalie rispetto alle disposizioni di cui sopra sarà motivo di particolare attenzione da parte degli incaricati del loro controllo che potranno valutare, qualora lo ritengano opportuno, particolari apprestamenti di sicurezza nei tratti interessati;
 - b) non si applicano ai percorsi delle gare di Velocità in Salita dove sono ammesse soltanto le auto storiche.

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

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

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

In conclusione, nel profilo altimetrico dovranno essere riportati:

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

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

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

- larghezza minima 5 metri con le deroghe previste dal par. 7.1 dei Criteri FIA;
- raggi di curvatura dei raccordi altimetrici: devono avere una lunghezza almeno pari al 50% di quella prevista dalle norme internazionali (Criteri di sicurezza FIA - Comma 2.2.1).

1.3 Protezioni e documentazione percorsi

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

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

Le zone vietate al pubblico dovranno essere adeguatamente segnalate con cartelli. Per quanto riguarda le caratteristiche Costruttive delle protezioni, sono generalmente valide quelle previste per i circuiti (Criteri FIA art. 3). Tuttavia l'utilizzo di guard-rail semplici (bordo superiore alla stessa altezza dei guard-rail doppi, ossia 73 cm.), è tollerato se il percorso è aperto unicamente alle vetture da turismo e di produzione, a condizione che mediante detto

guard-rail o altri dispositivi ammessi dalle norme internazionali (criteri FIA art. 7) vengano osservate le norme relative alla protezione degli ostacoli pericolosi quali rocce, precipizi, alberi, ecc., a distanza ravvicinata.

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

Nell'Appendice n° 2 alla presente N.S. sono riportati i disegni esplicativi di protezioni con pneumatici e relativi fissaggi.

1.3.2 Gli organizzatori di tutte le gare in salita (anche per sole autostoriche) dovranno trasmettere alla CSAI, Corso Venezia 45, 20121 Milano, almeno tre mesi prima della data di effettuazione della gara stessa, oltre a quanto previsto dalla NS 7 Capitolo IV Articolo 4 (planimetrie e profilo altimetrico), il diagramma delle velocità riferito alla vettura più veloce ammessa in gara.

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

1.4 Intervento in caso di olio sulla pavimentazione

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

1.5 Servizio Medico e sua organizzazione

Il servizio medico è organizzato allo scopo di prestare soccorso ai conduttori o ad altre persone vittime di un incidente accaduto sul percorso durante una gara o nelle prove ufficiali che la precedono.

La direzione del servizio è affidata ad un Medico-Capo che agisce sotto l'autorità del Direttore di Gara. Il servizio deve essere composto obbligatoriamente da almeno:

- un veicolo d'intervento rapido;
- due ambulanze.

Questi tre veicoli saranno equipaggiati per la rianimazione.

Su ciascuna ambulanza dovrà essere presente un medico. Un medico esperto in rianimazione prenderà posto normalmente sul veicolo d'intervento rapido.

Inoltre, il Direttore di Gara, in accordo con il Medico-Capo, potrà avere a disposizione delle ambulanze normali previste in funzione della lunghezza e della natura del percorso.

È raccomandato di dislocare i veicoli d'intervento rapido e le ambulanze lungo il percorso in posti scelti in base alla lunghezza del tracciato, con un minimo di un mezzo con 5 persone ogni 3 Km.

N.B.: si rimanda, per quanto qui non Specificato, alla N.S. 6.

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

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

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

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

- le barriere, composte da 3 "elementi" (vedere il disegno n° 10, in Appendice alla presente N.S.), alte minimo 60 cm. e max 70 cm., saranno costituite obbligatoriamente da una fila di gomme (imbullonate fra di loro) di larghezza totale minima 50 cm e massima 1 metro e dovranno essere ancorate alla banchina sul bordo strada in maniera tale da garantire la loro resistenza agli eventuali urti delle vetture (anche ripetuti). Sono richiesti, per il fissaggio, cavetti non metallici di adeguato spessore e robustezza fissati a solidi ganci metallici inseriti nelle barriere e nel suolo, nelle posizioni più opportune a sostenere le sollecitazioni.

- La scelta di posizionare due "elementi" a sinistra e un "elemento" a destra rispetto all'asse longitudinale della strada o due "elementi" a destra e un "elemento" a sinistra deve essere fatta privilegiando la disposizione che consenta alle vetture di avere la traiettoria di uscita più favorevole per l'impostazione della curva successiva.

- La sovrapposizione degli "elementi" deve essere "0".

- Le barriere di gomme dovrebbero essere rivestite con del nastro trasportatore (conveyor belt).

- Le barriere devono essere perpendicolari rispetto all'asse longitudinale della strada.

- L'apertura tra le estremità delle barriere dovrà essere di 10 metri.

- Gli elementi costituenti la barriera (almeno il loro lato visibile dal pilota) devono essere di colore bianco (quello intermedio) e rosso (gli altri due). Non è ammessa sui lati visibili dal pilota l'esposizione di pubblicità.

- Nelle immediate vicinanze della zona di rallentamento vi dovrà essere una postazione di Commissari di Percorso conforme a quanto previsto dall'Allegato H (si veda in altra parte della presente N.S. 16). È vivamente raccomandata la presenza di un trattore e di un'ambulanza. Vi dovrà essere anche del materiale di scorta per eventualmente ripristinare la funzionalità della chicane in caso di sua rottura per urto o altro.

- Nelle zone in corrispondenza delle chicane il pubblico non dovrà essere ammesso.

- Ciascuna chicane deve essere segnalata mediante appositi cartelli, posizionati sul solo lato della strada adiacente alla traiettoria di ingresso alla chicane, a 150, 100 e 50 metri dalla chicane stessa (vedi cahier des charges art. 1.3).

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

1.7 Ispezioni dei percorsi di gara

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

Le spese relative a tale ispezione sono a carico degli organizzatori.

L'ispezione del percorso dovrà essere effettuata con congruo anticipo rispetto alla data della gara.

È fatto obbligo agli organizzatori oltre a concordare direttamente con gli incaricati le modalità e la data dell'ispezione, di mettere a loro disposizione una planimetria del percorso di gara con l'indicazione di tutti i servizi, le protezioni e i mezzi previsti per la gara (posti di percorso, ambulanze, parco chiuso, parco partenza, officina verifiche, pesa, carri attrezzi, mezzi antincendio, ecc).

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

A seguito del sopralluogo sarà predisposto, a cura degli Ispettori incaricati, un rapporto contenente le prescrizioni, gli eventuali lavori da effettuare sul percorso, i suoi allestimenti di gara e le protezioni, che sarà inviato all'organizzatore perché li metta in pratica.

Copia del suddetto rapporto, controfirmato dall'Ispettore per la Sicurezza (vedere N.S. 8, Art. 3.6), per attestazione dell'avvenuta esecuzione dei lavori richiesti, dovrà essere consegnata a cura dell'Organizzatore al Direttore di Gara che la controfirmerà a sua volta per presa visione.

Questo documento dovrà essere inviato, con l'incartamento di chiusura, alla CSAI.

Art. 2 - LUNGHEZZA MINIMA DI GARA, AREE ATTREZZATE E SERVIZI

Gare con validità CIVM/TIVM:

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

Per le altre gare:

La lunghezza minima delle gare è di 4 km, massima 18 km.

Potranno effettuarsi gare in due manches con classifica basata sulla somma dei tempi.

Spazi Paddock:

Si suggerisce di predisporre una scheda di iscrizione alla gara con uno spazio per indicare a cura dei concorrenti lo spazio occupato dai loro mezzi di assistenza. Ciò allo scopo di una loro migliore distribuzione nelle aree che l'Organizzatore avrà avuto cura di individuare e attrezzare.

Rilevamento intermedio dei Tempi

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

Art. 3 - VETTURE AMMESSE

3.1 Alle gare in salita sono ammesse le vetture dei Gruppi e relative classi indicati, con le limitazioni e le prescrizioni previste per le varie tipologie di gare, dalla N.S.1 Cap. IV ad eccezione delle vetture del Gruppo D/E2 Monoposto per le quali si rinvia al successivo part. 3.2..

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

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

3.2 Vetture Gruppo D/E2 monoposto (formule Internazionali/formule libere)

Vetture monoposto di Formula Internazionale (D)/vetture monoposto di Formule Nazionali e Libere E2. Queste vetture potranno gareggiare in Italia solamente nelle gare valide per il CEM e nelle gare valide per il Challenge FIA alle seguenti condizioni particolari:

a) le "Formule monoposto" ammissibili sono quelle non rientranti nella normativa autostoriche e cioè costruite dopo il 1° gennaio 1983 (la data di costruzione deve essere dimostrabile da parte del concorrente);

b) le Formule monoposto ammissibili - di cilindrata max di 3000 cm³ - sono quelle Internazionali FIA ad esclusione della F. 1 (es.: F. 3000, F. 3) e le "Formule libere" monoposto come definite dall'articolo 277 dell'Allegato J vigente e conformi alle prescrizioni regolamentari riportate nello stesso articolo;

c) le suddette vetture devono essere in possesso di passaporto tecnico CSAI (solo se iscritte da concorrenti titolari di licenza CSAI o FAMS) del Gruppo di provenienza della monoposto (es.: F. Junior, F. Renault Monza, F. 3, ecc.). Nel caso la vettura non fosse riconducibile alla simbologia prevista per i passaporti tecnici (vedi N.S. 25 tabella D. 14) sul passaporto tecnico il Commissario Tecnico avrà cura di apporre la sigla: "D/E2";

d) le monoposto di Formula Internazionale FIA (es.: F. 3000, F. 3, ecc) devono rispettare il relativo articolo dell'Allegato J in uno stadio di evoluzione a partire da quello dell'anno di costruzione della vettura. Le monoposto di "Formula libera" (es.: F. Junior, F. Renault Monza, F. Azzurra, ecc.) devono rispettare il rispettivo regolamento tecnico di appartenenza in uno stadio di evoluzione a partire da quello dell'anno di costruzione della vettura e l'articolo 277 dell'Allegato J vigente. I Concorrenti sono tenuti a presentare, su richiesta dei Commissari Tecnici, i relativi regolamenti tecnici approvati.

e) Nelle gare valide per il Challenge Internazionale FIA della Velocità in Salita e per il Campionato Europeo della Montagna dette vetture saranno classificate nelle classifiche FIA/CSAI Assoluta di gara e di Gruppo ed i loro conduttori avranno diritto ai relativi premi d'onore e in denaro.

f) Le licenze (e le eventuali abilitazioni) richieste ai conduttori delle Formule monoposto nelle gare di Velocità in Salita sono le stesse prescritte dalla FIA/CSAI nelle gare di Velocità in Circuito. In difetto dei suddetti requisiti sarà ammessa la licenza di grado B int. a condizione di essere in possesso del certificato di abilitazione rilasciato dalla Scuola Federale di Pilotaggio CSAI, da presentare in sede di verifica ante-gara.

g) Le vetture di formula monoposto non toglieranno né prenderanno punteggi per alcun titolo CSAI.

Art. 4 - VERIFICHE

Le verifiche ante-gara si dovranno effettuare, di norma, il venerdì pomeriggio e, se proposto dall'Organizzatore, il sabato mattina.

Nelle gare valide per le Coppe Italia della Montagna e nazionali non titolate, che si devono obbligatoriamente svolgere in due giorni, le verifiche ante-gara si effettueranno il sabato.

Art. 4.1 Verifica tecnica unica ante gara

Tutti i piloti partecipanti al CIVM/TIVM/CIM potranno usufruire della Verifica Tecnica Unica ante gara.

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

La verifica riguarda la vettura presentata alla prima gara utile.

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

Il rilascio di passaporti tecnici e/o la verifica unica (che sarà valida per tutte le gare in salita salvo motivate esigenze di sicurezza) saranno, di norma, effettuati il venerdì. Possono essere istituite delle pre-verifiche sportive sotto la responsabilità del Direttore di Gara.

La verifica tecnica unica potrà essere anche effettuata in ambito regionale da Commissari Tecnici Nazionali fuori dall'ambito di gara.

Art. 5 - PROVE SU STRADA APERTA AL TRAFFICO

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

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

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

Art. 6 - PROVE UFFICIALI

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

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

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

Per le gare che si effettuano in due manches, è data la facoltà ai Commissari Sportivi su espressa richiesta degli Organizzatori della gara, di provvedere oltre ai normali turni di prove, un turno di qualificazione per alcune classi. L'elenco delle classi ammesse a tale turno sarà reso noto dopo la chiusura delle operazioni di verifica ante-gara e comunicato a cura dell'organizzatore prima della partenza delle prove ufficiali a tutti i concorrenti interessati.

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

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

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

Il modello della dichiarazione è il seguente:

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

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

In fede - firma

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

Il conduttore può inoltre essere ammesso alla gara con decisione motivata dei Commissari Sportivi anche su proposta del Direttore di Gara, purché abbia preso la partenza.

Prendere la partenza è da intendersi che all'accensione del verde del semaforo, la vettura dovrà essere schierata a disposizione del Direttore di gara.

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

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

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

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

Le prove ufficiali si svolgeranno col seguente ordine:

- vetture storiche
- vetture V.S.O.
- vetture E2
- vetture F. Start
- vetture Gruppo N
- vetture Gruppo A
- vetture SP
- vetture E1 Italia
- vetture GTM (classi GT4, GT3, GT2, GT1)
- vetture CN
- vetture monoposto (ove autorizzate)

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

Nelle prove in una sola sessione le vetture E1 Italia, CN ed E2 potranno effettuare due turni di prove: uno all'inizio e uno alla fine

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

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

Art. 7 - PARTENZA

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

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

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

Le vetture devono esservi radunate con notevole anticipo sull'ora di partenza e disposte in ordine crescente di numero .

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

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

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

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

Potranno prendere la partenza della seconda manche i concorrenti che abbiano concluso la prima manche.

Tra le manches non vige regime di "parco chiuso", purché le stesse siano svolte consecutivamente.

Le partenze verranno date solamente con vettura ferma e motore in moto.

Obbligo del semaforo alla partenza.

La partenza dovrà obbligatoriamente avvenire con sistemi automatici.

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

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

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

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

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

N.B. - È consigliata la seguente successione circa l'ordine di partenza delle vetture:

Vetture storiche; vetture V.S.O.; E2; F. Start; Gruppo N; Gruppo A; Superproduzione (SP); E1 Italia; GTM (Classi GT4, GT3, GT2, GT1); CN; Monoposto (ove autorizzate).

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

- 30" fra ogni vettura dei Gruppi N-A-VSO-F.-Start-Superproduzione (SP);
- 1' fra ogni vettura dei Gruppi CN, E1 Italia, E2, GTM, monoposto;
- 2' fra i vari Gruppi.

Numero massimo di iscrizioni:

- Gare in una manche: 300
- Gare in due manches: 250

comprese le vetture storiche, monomarca o scaduta omologazione.

E' fatto obbligo all'Organizzatore di:

1. accettare solo iscrizioni complete e conformi alle prescrizioni del R.N.S.
2. tenere un protocollo delle iscrizioni.

In caso di un numero di iscrizioni più alto rispetto ai massimi sopra indicati, l'Organizzatore dovrà dare priorità alle iscrizioni per le eventuali validità FIA, poi a quelle per le validità CSAI (in ordine di importanza: CIVM, TIVM, CIM) poi alle validità VSO, poi agli eventuali Trofei monomarca o similari approvati.

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

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

I conducenti dovranno, peraltro, trovarsi sul luogo di partenza, a disposizione del Direttore di Gara, all'ora indicata sul regolamento particolare, restando a loro totale carico le conseguenze della mancata conoscenza di disposizioni o di variazioni di orario o di ordini di partenza che venissero resi noti dopo tale ora.

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

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

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

Partenti:	Conducenti ammessi alla partenza della gara.
Partiti:	Conducenti a disposizione del Direttore di Gara sulla linea di partenza.
Non partiti:	Conducenti che non si presentano sulla linea di partenza.
Ritirati:	Conducenti partiti che non hanno completato il percorso di gara.
Non classificati:	Conducenti partiti che non hanno terminato la gara nel tempo massimo previsto.
Classificati:	Conducenti partiti che hanno completato il percorso entro il tempo massimo previsto.

Art. 8 - ARRIVO

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

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

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

Art. 9 - CLASSIFICHE E TEMPO MASSIMO

In ognuna delle classi la graduatoria seguirà l'ordine crescente dei tempi impiegati, a partire dal minore e fino al limite del tempo massimo che è stabilito nel 25% in più del tempo impiegato dal primo classificato di ogni classe. I conducenti che impiegassero un tempo ad esso superiore non saranno inclusi nella classifica.

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

Si precisa che è fatto obbligo ai concorrenti, per essere classificati, di aver assoggettato la propria vettura al regime di parco chiuso.

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

Quando in una classe vi è un solo conduttore partito e/o arrivato, questi sarà classificato se avrà conseguito un tempo non superiore ai 5/4 di quello conseguito dal primo classificato della classe di cilindrata immediatamente superiore del proprio gruppo o, nel caso si trattasse della classe di maggior cilindrata, dal primo assoluto del proprio gruppo o divisione.

Art. 10 - PREMIAZIONI

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

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

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

Si suggerisce di adottare il seguente criterio per le premiazioni:

non appena si completa l'arrivo di un Gruppo e sono disponibili le relative classifiche si effettua la premiazione di quel Gruppo e relative Classi (senza aspettare che arrivino tutti i Gruppi al traguardo). In questo modo, arrivato l'ultimo conduttore, rimane da effettuare la sola premiazione "assoluta".

Art. 11 - RECLAMI

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

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

Art. 12 - INTERRUZIONE DELLA GARA

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 13 - PIANO DI SICUREZZA

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

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

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

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

Art. 14 - ADDETTO ALLE RELAZIONI CON I CONCORRENTI

Compiti principali

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

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

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

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

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

Presenza durante la gara

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

Funzioni

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

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

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

Art. 15 - DISPOSIZIONI GENERALI

15.1 Designazione multipla

Con riferimento all'articolo 123 bis del R.N.S. si precisa che per "vetture diverse" devono intendersi vetture di Gruppi diversi partecipanti in ambiti diversi (esempio: CIVM, VSO, Storiche, Club).

In caso di accettazione di designazione multipla non potrà essere variata la progressione dell'ordine di partenza

15.2 Vettura Apripista

Max 3 vetture apripista.

Non sono ammesse le vetture di Formula e nemmeno vetture da competizione.

Dovranno essere vetture stradali dotate di girofari, sirene e altoparlante per eventuali avvisi al pubblico. La vettura adibita alla chiusura del percorso di gara sarà munita di bandiera rossa.

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

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

15.3 Pubblicità

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

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

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

15.4 Pubblicità, decorazioni e scritte sul percorso

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

I Concorrenti che dovessero incorrere in infrazione saranno passibili di provvedimenti disciplinari da parte del Collegio dei Commissari Sportivi.

APPENDICE N. 1 ALLA N.S. 16 BIS POSTI DI PERCORSO E SERVIZI DI SOCCORSO (dal Cap. II Art. 3 e Cap. III Art. 6 e 8.4 dell'Allegato H al COD Ed. 2005)

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

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

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

Nella loro più semplice concezione essi dovranno disporre di un'area adeguata adiacente alla pista, posta al riparo dalle vetture che corrono sulla pista e dovranno proteggere gli addetti e l'equipaggiamento dalle intemperie.

3.1 Numero e dislocazione

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

- nessuna zona della pista deve sfuggire all'osservazione,
- ogni posto deve poter comunicare visivamente con il precedente e con il successivo direttamente o tramite posti supplementari presidiati da personale aggiunto;
- la distanza tra i posti successivi non dovrà mai superare i 500 metri (non tenendo conto dei posti supplementari);
- ogni posto occupato da più di due persone dovrà poter comunicare verbalmente con la Direzione di Gara;
- ogni posto sarà segnalato con un cartello numerato progressivamente a partire dal primo posto dislocato dopo la linea di partenza, il numero dovrà essere chiaramente visibile dalla pista;
- tutte le modifiche nel numero ed ubicazione dei posti devono essere notificate alla FIA.

3.2 Protezione

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

Di norma, il posto avrà un tipo di protezione equivalente a quella prevista per il pubblico (ved. paragrafo 8 dell'Appendice "O").

3.3 Equipaggiamento

Ogni posto deve essere equipaggiato con:

a) Un telefono (o un punto di collegamento radio se si prevede di usarlo all'aperto), collegato permanentemente in circuito con la Direzione di Gara. Una radio ricetrasmittente potrà essere utilizzata, o prevista in caso di necessità, ma è raccomandato di non usarla come solo mezzo di comunicazione.

b) Un insieme di bandiere di segnalazione comprendente :

- 2 gialle;
- 1 gialla con righe rosse;
- 1 blu;
- 1 bianca;
- 1 verde;
- 1 rossa.

Tutti i posti supplementari o di collegamento devono pure essere provvisti di un insieme simile di bandiere.

Alcuni posti, a richiesta del Direttore di Gara, possono anche essere provvisti di una bandiera nera e di una bandiera nera/arancione.

c) Un recipiente di 15 litri e due recipienti di 4 litri contenenti carbonato di calcio o altro prodotto equivalente destinato ad assorbire l'olio.

d) Due scope molto dure e delle pale.

e) 3 estintori portatili dotati ciascuno di un potenziale di estinzione almeno uguale a quello di un estintore portatile a BCF di 10 kg e l'equipaggiamento complementare come specificato al punto 8.3.1.

3.4 Personale

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

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

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

3.5 Compiti operativi

Ogni posto dovrà:

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

3.6 Indumenti

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

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

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

6.1 Se una vettura si ferma

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

Nessun conduttore può opporsi a che la sua vettura sia spinta fuori dalla pista; egli deve, invece, fare del suo meglio per facilitare la manovra ed obbedire alle istruzioni dei Commissari di percorso. Quando la vettura si trova in luogo sicuro, il conduttore ha il diritto di lavorarvi (se il Regolamento Particolare di Gara lo permette) per farla ripartire.

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

6.2 In caso d'incidente

6.2.1 Primo intervento

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

- aiutare a spegnere il fuoco (ved. art. 8 dell'All. "H" - Lotta antincendio);
- assistere - per quanto possibile - il conduttore, ricordiamo sempre che il primo intervento medico deve essere prestato dal servizio medico e che il conduttore non deve essere spostato se è ferito;
- sgombrare la pista dai rottami, dall'olio, ecc.;
- informare il Capo-posto della necessità di servizi d'intervento supplementari (ved. par. 8.2 lotta antincendio; 9.4, medico; 10, soccorso; dell'All. H);
- nel caso in cui il conduttore appare essere indenne o soltanto leggermente ferito, e se non è stato chiamato un medico, il Capo-posto dovrà informarne il servizio medico affinché gli possano essere fornite le istruzioni del caso.

6.2.2 Secondo intervento

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

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

6.3 Abbigliamento

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

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

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

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

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

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

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

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

Premessa

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

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

1 - CONSIDERAZIONI GENERALI

1.1 Rivestimento stradale

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

1.2 Attraversamento di centri abitati

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

1.3 Pannelli segnalatori della distanza, visibilità, altre segnalazioni

Vedere la figura 1.

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

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

**Figura 1: Pannelli indicatori di distanza - Dimensioni
VISTA DI FRONTE**

VISTA DA SOPRA

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

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

La simbologia utilizzata dovrà essere quella tipo Road Book Rallyes.

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

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

2 - SORVEGLIANZA DEL PERCORSO

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

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

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

3 - SERVIZI DI SOCCORSO

3.1 Servizio antincendio

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

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

3.2 Servizio di recupero vetture

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

3.3 Servizio medico

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

4 - DISPOSIZIONI VARIE

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

Tutte le spese saranno a carico dell'organizzatore.

4.2 Pulizia del percorso

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

4.3 Sistema di amplificazione

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

4.4 Servizi igienici mobili

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

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

5.1 Generalità

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

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

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

5.2.1 Sistemi di protezione:

La protezione delle zone riservate agli spettatori sarà determinata in funzione

- della distanza in rapporto alla strada;
- dell'altezza in rapporto alla strada;

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

5.2.3 Prima linea di protezione:

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

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

5.2.4 Seconda linea di protezione

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

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

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

- se la zona spettatori è situata a meno di 2,5 metri di altezza al di sopra del livello della strada:
Dovrebbe essere installata una barriera di rete rinforzata di altezza minima di 2,50 metri.
- se la zona spettatori è situata ad almeno 2,50 metri di altezza al di sopra del livello della strada e che il terrapieno abbia un angolo minimo di pendenza di 45°.
Dovrebbe essere installata una barriera di contenimento del pubblico ad un minimo di 3 metri dietro il bordo del terrapieno e a 6 metri dal bordo della strada.

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

APPENDICE N°3 ALLA N.S. 16 BIS

REGOLAMENTO TECNICO GRUPPO E1 ITALIA

1 - MOTORE

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

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

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

È permesso montare un turbo gruppo.

2 - MODIFICHE AMMESSE

È ammessa qualsiasi libertà di modifica o sostituzione dei particolari che compongono il motore fermo restando la riconducibilità dell'origine del monoblocco e della testa provenienti anche da motori diversi del medesimo Gruppo Costruttivo di appartenenza.

Inoltre è permesso quanto segue:

- ruote: larghezza max 20" per lato
- ruote: diametro max del cerchio 19"
- cambio e differenziali: liberi. È permesso modificare il sistema di trazione (es: anteriore diventa posteriore, posteriore diventa anteriore, 4WD diventa 2WD e viceversa)
- freni: liberi
- impianto elettrico: libero
- organi dello sterzo: liberi

3 - CARROZZERIA

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

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

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

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

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

4 - SPECCHI RETROVISORI ESTERNI

Gli specchi retrovisori laterali esterni sono liberi purché mantengano una superficie minima di 100 cm².

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

5 - SOSPENSIONI

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

6 - AERODINAMICA

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

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

Le vetture che hanno già omologati particolari aerodinamici (ad esempio: alettone, spoiler, ecc.) potranno scegliere tra il montaggio di quelli omologati o di quelli permessi dal presente Regolamento. I dispositivi aerodinamici nella zona alta della parte posteriore del veicolo, che non sono omologati,

sono ammessi alle seguenti condizioni:

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

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

7 - PESO MINIMO

2000 cm³ peso minimo 850 kg

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

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

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