



C.I.F.E. SPORT ITALIA MOTORI AUTOMOBILISMO

REGOLAMENTO

(Ogni disposizione contraria alle presenti norme è da considerarsi abrogata)

Tutti gli sportivi che intendono aderire al C.I.F.E. SPORT ITALIA MOTORI dovranno presentare istanza di adesione al Comitato periferico competente per territorio, richiedendo il tesseramento.

Le Associazioni Sportive che intendono aderire al C.I.F.E. SPORT ITALIA MOTORI, dovranno presentare domanda di affiliazione all'Ente, a mezzo del modello A1/08, allegando i seguenti documenti:

1. Copia dell'atto costitutivo;
2. Copia dello statuto;
3. Copia del Codice Fiscale o Partita IVA della Società;
4. Fotocopia di un documento del Presidente;
5. Moduli di affiliazione/tesseramento regolarmente compilati, datati e firmati dal Presidente.

All'atto della affiliazione si può richiedere:

- Certificato di affiliazione al C.I.F.E. SPORT ITALIA MOTORI ;
- Certificato di affiliazione per usufruire di uno sconto sulle tariffe S.I.A.E.;
- Nulla osta per lo spaccio di generi alimentari, bevande, alcolici, etc. (n° minimo 100 tesserati).

Il Comitato periferico competente per territorio, delibererà sulle richieste di iscrizione presentate, attraverso i suoi organi competenti.

L'iscrizione accettata, dà diritto ad avviare la propria attività tramite i regolamenti, STATUTARI – TECNICI – SPORTIVI, emanati dal C.I.F.E. SPORT ITALIA MOTORI.

Dalla data di avvenuta iscrizione, la A.S.D. si impegna ad iscrivere tutti i propri soci al C.I.F.E. SPORT ITALIA MOTORI, ed a praticare ed organizzare attività tramite il C.I.F.E. stesso.

Tutte le norme riguardanti la pratica dello sport automobilistico, faranno riferimento ai regolamenti nazionali emanati dall'A.C.I. SPORT, (vedi annuario in vigore), con le eventuali deroghe stabilite dalla Commissione Sportiva e Tecnica del C.I.F.E. SPORT ITALIA MOTORI

Art. 1 – LICENZA DI CONDUTTORE

Le richieste per il rilascio della licenza di conduttore, debbono pervenire, al Delegato Nazionale del C.I.F.E. SPORT ITALIA MOTORI, unitamente alla prescritta documentazione, tramite la propria A.S.D., almeno 20 giorni prima della data di effettuazione della gara.

I conduttori che richiedono la licenza debbono allegare all'istanza:

1. Certificato di idoneità fisica in corso di validità, rilasciato da:
Aziende sanitarie locali (ex USL) che prevedono il servizio di medicina dello sport; Centri di medicina dello sport; Medici specialisti in medicina dello sport o in possesso dell'attestato ministeriale di cui alla Legge n° 1099/71, operanti nelle strutture pubbliche e private convenzionate con le Regioni.
Per le attività definite non agonistiche (partecipanti a manifestazioni che non costituiscono attività agonistica, manifestazioni proprie dell'automobilismo, quali: raduni, auto-concentrazioni, gimkane, etc.) serve il certificato di " stato di buona salute", rilasciato dal medico di famiglia, in base al D.M. 28/02/1983.
2. N° 2 foto tessera (no fotocopie)
3. Dati anagrafici;
4. Fotocopia patente di guida B-C-D-E in corso di validità.
5. Quota per il rilascio della licenza, di € 70,00. La quota licenza, comprende, polizza assicurazione infortuni, passaporto tecnico vettura.

Le richieste non corredate da quanto in precedenza, verranno respinte.

Art. 1.1

A tutti coloro che non sono in possesso di patente di guida è data facoltà, di richiedere la licenza di conduttore, per le specialità che si svolgono in circuiti chiusi (V.S.T., challenge, pista, ecc.). L'età minima è di anni 16 (sedici), e bisogna presentare, oltre alla documentazione di cui all'art. 1, anche atto di assenso autenticato, come da Leggi vigenti, per i minori di anni 18 (diciotto).

Le licenze hanno validità di anni uno con decorrenza dal 1° gennaio 31 dicembre.

Non si darà corso al rilascio della licenza per coloro che:

- Sono inadempienti col pagamento di ammende;
- Sono colpiti da provvedimenti disciplinari.

Secondo quanto previsto dalla Legge 675/96, non sarà possibile divulgare nessun dato personale, sia per quanto riguarda i risultati sportivi, sia dal punto di vista assicurativo infortunistico, senza la necessaria firma di autorizzazione.

Art. 2 – LICENZA DI ORGANIZZATORE

Le Società Sportive che volessero organizzare gare automobilistiche, nel caso in cui, i richiedenti non siano già in possesso di regolare licenza, rilasciata dall'A.C.I. SPORT, dovranno presentare istanza al Delegato Nazionale C.I.F.E. SPORT ITALIA MOTORI, per ottenere il rilascio della stessa.

Il Delegato Nazionale, invierà sul luogo dove avrà svolgimento la manifestazione, un incaricato col compito di verificare, l'effettiva idoneità, da parte della Società richiedente la Licenza, ad organizzare manifestazioni motoristiche.

Per il rilascio della licenza di Organizzatore si deve versare una quota di € 100,00 (CENTO).

Art. 3 – CALENDARI

Le istanze per l'iscrizione delle gare a calendario, debbono pervenire a: C.I.F.E. SPORT ITALIA MOTORI Viale Regina Margherita, 21/B – 90138 Palermo, entro il mese di ottobre di ogni anno solare.

Le manifestazioni debbono essere organizzate alle date e località prestabilite, e soprattutto essere della specialità automobilistica indicata nella istanza, pena sanzioni. I calendari verranno diramati dal C.I.F.E. SPORT ITALIA MOTORI.

Art. 4 – SPOSTAMENTI GARE

Non si concedono spostamenti di date se non per comprovati e gravissimi motivi.

Alle Società responsabili della mancata organizzazione delle manifestazioni iscritte a calendario, verrà inflitta una ammenda di € 200,00 (duecento/00), più eventuali sanzioni.

Art. 5 – GIURISDIZIONE

Tutte le manifestazioni motoristiche del C.I.F.E. SPORT ITALIA MOTORI, sono rette da:

- Nulla osta gara rilasciato dall'Ente;
- Regolamento particolare di gara, da fare pervenire venti giorni prima della effettuazione della gara, per la dovuta approvazione;
- Regolamento nazionale C.I.F.E. SPORT ITALIA MOTORI;
- Norme sportive e tecniche, ed eventuali deroghe emanate dalle Commissioni Sportiva e Tecnica del C.I.F.E. SPORT ITALIA MOTORI.

Art. 6 – ORGANIZZAZIONE GARE

Le Società Sportive, in possesso della regolare licenza di Organizzatore, che intendono organizzare una manifestazione motoristica, dovranno richiedere il nulla osta alla manifestazione, pena la espulsione della Società dal C.I.F.E. SPORT ITALIA MOTORI, al Delegato Nazionale, almeno trenta giorni prima della effettuazione della manifestazione, allegando alla richiesta i seguenti documenti:

1. Regolamento particolare di gara da fare pervenire alla Delegazione Regionale C.I.F.E. SPORT ITALIA MOTORI, almeno venti giorni prima dello svolgimento della manifestazione;
2. Polizza assicurativa R.C.T., Legge 24 dicembre 1969 n° 990;
3. Programma dettagliato della manifestazione.
4. Planimetria del percorso.

Art. 6.1 – ONERI ORGANIZZATIVI.

Le Società che organizzano una manifestazione automobilistica, hanno l'obbligo di:

- conoscere ed impegnarsi a rispettare senza riserve, i regolamenti del C.I.F.E. SPORT ITALIA MOTORI, e le eventuali modifiche o appendici apportate agli stessi;
- rinunciare ad ogni eventuale ricorso ad arbitri e/o tribunali, riconoscendo quale unica giurisdizione competente, la Commissione Sportiva del C.I.F.E. SPORT ITALIA MOTORI;
- sollevare il C.I.F.E. SPORT ITALIA MOTORI ed i suoi organi, Ufficiali di Gara, da qualsiasi responsabilità, per danni cagionati a conduttori ed a terzi, per effetto ed in conseguenza di manifestazioni e relative prove;
- garantire il vitto e, in caso di gara con svolgimento in più giorni, il pernottamento agli ufficiali di gara designati dal C.I.F.E. SPORT ITALIA MOTORI;
- comunicare a mezzo di esposizione su un apposito albo di gara, all'inizio di ogni manifestazione, tutti i documenti ufficiali riguardanti la gara stessa, (R.P.G., copia della polizza assicurativa legge 990 art. 3, elenco degli iscritti, elenco dei verificati, ed eventuali circolari informative aggiuntive che si rendessero necessarie durante lo svolgimento della gara;
- apporre il marchio del C.I.F.E. SPORT ITALIA MOTORI, sui numeri di gara, e su tutto il materiale informativo e pubblicitario, stampa, tv, etc.; In caso di inadempienza, scatterà la sanzione da un minimo di € 200,00 ad un massimo di € 1000,00;
- garantire, per tutta la durata della manifestazione, la presenza di un medico rianimatore ed almeno due ambulanze, una attrezzata per la rianimazione, ed una per il trasporto. Se per cause di forza maggiore il medico si dovesse assentare, la manifestazione deve essere momentaneamente sospesa, sino al ritorno dello stesso o di un sostituto;
- trasmettere l'elenco degli iscritti alla gara entro e non oltre le ore 12,30 del venerdì antecedente la gara, tramite mail: cifemotori@gmail.com.
- Il giorno delle verifiche provvedere al versamento di € 5,00 per pilota partecipante, a gare di autoslalom e formula challenge, e di € 10,00, per vettura partecipante a gare di velocità in pista, per rilascio di nulla osta alla gara.

Art. 7 – ISCRIZIONI PILOTI ALLE GARE

Le iscrizioni alle gare dei piloti, debbono pervenire agli Organizzatori, **TASSATIVAMENTE** entro e non oltre le ore 22,00 del giovedì antecedente la gara, o tramite R.A.R., o e-mail, o presso i punti di raccolta iscrizioni, che saranno comunicati ad ogni gara, accompagnate dalla tassa di iscrizione di € 80,00, per gare di Slalom e Formula Challenge, e di € 100,00, per gare di Slalom in Pista. Per altre specialità, la tassa di iscrizione, sarà stabilita di volta in volta, dagli Organi del C.I.F.E. SPORT ITALIA MOTORI. Si dà facoltà ai piloti iscritti alla gara, di potere inviare una tassa di preiscrizione pari al 50% della stessa, che è obbligatoria, altrimenti non sarà accettata l'iscrizione stessa. Nel caso di mancata verifica, da parte del pilota, per qualsiasi motivo, la tassa di pre-iscrizione, non sarà restituita, ma trattenuta dall'Organizzatore. La rimanenza del 50%, si dovrà versare, in sede di verifica. Senza nessuna tassa di preiscrizione, non si accetteranno partecipanti.

- a) Al Pilota che, dopo avere verificato, non dovesse, per qualsiasi motivo, prendere parte alla gara non gli verrà riconosciuto il rimborso della quota di iscrizione;
- b) Il Pilota ha l'obbligo di partecipare al briefing del Direttore di gara, o chi per esso;
- c) Il Pilota dichiara, inoltre, di rinunciare a ricorrere, per qualsiasi motivo, ad arbitri e/o Tribunali riconoscendo quale unica giurisdizione competente, la Commissione Sportiva del C.I.F.E. SPORT ITALIA MOTORI;
- d) Se causa di forza maggiore, la gara nel suo iter di svolgimento, avrà raggiunto l'inizio delle manches, e dovesse essere sospesa, l'organizzazione può trattenere la quota di iscrizione, senza alcun obbligo di rimborso;
- e) Ogni vettura, nella stessa gara, può essere condotta da un solo pilota per tutta la durata della stessa.

Art. 8 – SVOLGIMENTO DELLA MANIFESTAZIONE

La manifestazione avrà il seguente svolgimento:

A – Verifiche sportive

Il Pilota deve presentare i seguenti documenti:

- licenza Pilota;
- tessera assicurativa C.I.F.E. SPORT ITALIA MOTORI
- certificato medico rilasciato dalla F.M.S.I. o da Ente riconosciuto dalla stessa.

Superata la verifica sportiva, saranno consegnati al pilota:

- numeri di gara;
- scheda per la verifica tecnica;

B - Verifiche tecniche

Per effettuare la verifica tecnica del veicolo, il pilota deve:

- apporre sulla vettura, i numeri di gara, e gli eventuali adesivi degli sponsors della manifestazione, dettati dall'Organizzatore;
- consegnare la scheda di verifica tecnica ai Commissari, per i rilievi.

Superata la verifica tecnica, il pilota per essere ammesso alla partenza, dovrà indossare:

- Casco jet od integrale omologato;
- Tuta ignifuga omologata;
- Scarpe ignifughe omologate;
- Guanti e sottocasco omologati.

Il casco e le cinture dovranno essere sempre, **rigorosamente**, allacciati, come pure i guanti ed il colletto della tuta. La segnalazione da parte dei Commissari della non osservanza di quanto sopra, porterà alla applicazione di sanzioni, sino alla esclusione dalla gara.

Art. 9 – RECLAMI

In caso di reclamo contro una vettura, il reclamante è tenuto a versare, oltre al deposito cauzionale di reclamo di € 200,00, una ulteriore cauzione per le spese di verifica (smontaggio e rimontaggio) della vettura stessa o per le spese di analisi comunque richieste o disposte. In caso contrario i Commissari Sportivi non daranno seguito al reclamo. L'ammontare della cauzione sarà fissato, inappellabilmente, dal collegio dei Commissari Sportivi, sentiti i Commissari Tecnici, sulla base della tabella imposta dalla Commissione Sportiva Automobilistica Italiana dell'Automobile Club D'Italia, che deve intendersi di carattere orientativo.

Art. 10 – TASSE, DEPOSITI E CONTRIBUTI

- AFFILIAZIONE A.S.D. CON TESSERAMENTO PRESIDENTE PIU' 2 DIRIGENTI.....€ 75,00
- TESSERAMENTO SOCI ORDINARI DELLA A.S.D PER SINGOLO. SOCIO.....€ ?????
- RILASCIO LICENZA PILOTA COMPRENSIVO DI POLIZZA INFORTUNI E PASSAPORTO TECNICO.....€ 100,00
- RILASCIO LICENZA DI ORGANIZZATORE.....€ 100,00
- TASSA DI ISCRIZIONE AUTOVETTURE GARE SLALOM E FORMULA CHALLENGE.....€ 80,00
- AFFILIAZIONE GRUPPO UFFICIALI DI GARA.....€ 20,00
- QUOTA PER CONDUTTORE PARTECIPANTE GARA A CURA DELL'ORGANIZZATORE -GARE SLALOM E FORMULA CHALLENGE.....€ 5,00
- QUOTA PER CONDUTTORE PARTECIPANTE GARA A CURA DELL'ORGANIZZATORE- GARE DI VELOCITA'IN CIRCUITO.....€ 10,00
- TASSA DI RECLAMO.....€ 200,00
- CAUZIONE SMONTAGGIO E RIMONTAGGIO VETTURE, COME DA ANNUARIO ACI-CSAI IN VIGORE.

Art. 11 – REGOLAMENTO TECNICO SLALOM

Vetture ammesse e suddivisioni in classi

GRUPPO		cilindrata-classe	Peso
ST1a	Vetture storiche 1° Gr.	fino a 700	htp FIA
ST1b		da 701 a 1150	
ST1c		da 1151 a 1300	
ST1d		da 1301 a 1600	
ST1e		da 1601 a 2000	

ST1f oltre 2000

GRUPPO

		cilindrata-classe	Peso
ST2a	Vetture storiche 2° Gr.	fino a 700	htp FIA
ST2b		da 701 a 1150	
ST2c		da 1151 a 1300	
ST2d		da 1301 a 1600	
ST2e		da 1601 a 2000	

ST2f oltre 2000

GRUPPO

ST3a	Vetture storiche 3° Gr.	fino a 700	htp FIA
ST3b		da 701 a 1150	
ST3c		da 1151 a 1300	
ST3d		da 1301 a 1600	
ST3e		da 1601 a 2000	
ST3f		oltre 2000	

GRUPPO

MCC	Vetture Microcar	fino a 700	Configurazione MINICAR
S0	Vetture (500 e 126 con ruote da 12")	fino a 700	540

GRUPPO

N1	Vetture moderne Gr. N	fino a 1300	Fiche FIA
N2	e vetture VSO in config.	da 1301 a 1600	
N3	N	da 1601 a 2000	
N4		oltre 2000	

GRUPPO

A1	Vetture moderne Gr. A	fino a 1300	760
A2	e vetture VSO in config.	da 1301 a 1600	850
A3	A	da 1601 a 2000	930
		da 2001 a 2500	1030
		da 2501 a 3000	1110

GRUPPO

S1	Vetture Speciale	fino a 700	505
S2		da 701 a 1000	585
S3		da 1001 a 1150	600
S4		da 1151 a 1300	620
S5		da 1301 a 1600	675
S6		da 1601 a 2000	735
S7		oltre 2000	in base alla cilindrata effettiva

GRUPPO

GT1	Vetture GTI e E1 Italia	fino a 1300	
GT2		da 1301 a 1600	
GT3		oltre 1600	

2000 cc, peso minimo 850 kg

**N.B.: le vetture di diversa cilindrata sono ammesse con un peso così determinato:
meno 300 gr. per ogni cc meno di 2000 cc
più 150 gr. per ogni cc più di 2000 cc;**

GRUPPO

P1	Vetture Prototipi	fino a 1200 motore auto	600
P2		fino a 1200 motore moto	620
P3		fino a 2000 motore auto	735

GRUPPO

SP1	Vetture Sport Prototipi	fino a 1000 motore auto/moto	360
SP2		da 1001 a 1400	420
SP3		da 1401 a 1600	450

SP4	da 1601 a 2000	470
	Oltre 2000	560

GRUPPO

F1	Vetture Formula	fino a 600 motore moto	360
F2		da 601 a 1000 motore moto	360
F3		da 1001 a 1300 motore auto/moto	420
F4		da 1301 a 1600 motore auto	450

Art. 12 – FICHE DI OMOLOGAZIONE – LIBRETTO USO E MANUTANZIONE

Per l'ammissione in gara sono obbligatori i seguenti documenti:

- Vetture moderne Gruppi N ed A e VSO Gr. N e A: fiche di omologazione con vidimazione F.I.A. in originale e passaporto tecnico.
- Vetture Gruppo Speciale:
 - passaporto tecnico del gruppo di appartenenza;
 - fiche di omologazione con vidimazione F.I.A. in originale e/o in alternativa alla fiche, il libretto di uso e manutenzione;
- Vetture Gruppo G.T.I:
 - passaporto tecnico del gruppo di appartenenza
 - fiche di omologazione FIA
- Vetture Gruppo Prototipi: Passaporto Tecnico;
- Vetture Gruppo Sport Prototipi:
 - per le vetture Sport Prototipi Slalom passaporto tecnico;
 - Per le vetture CN, C3, E2B: passaporto tecnico e fiche;
- Vetture Gruppo Formula: passaporto tecnico del gruppo di appartenenza;

Art. 13 - PRESCRIZIONI COMUNI A TUTTI I GRUPPI

Queste prescrizioni valgono qualora non fossero previste dallo specifico regolamento tecnico della vettura

a) Cinture di sicurezza

Per tutte le vetture sono obbligatorie cinture di sicurezza omologate FIA anche non in corso di validità purchè in ottime condizioni;

b) Specchietto retrovisore:

Le vetture devono montare almeno uno specchietto retrovisore;

c) Sedili

Omologati FIA (escluso il gruppo Sport Prototipi Slalom), anche non in corso di validità, purchè in ottime condizioni;

d) Tergicristallo

Le vetture equipaggiate con un parabrezza devono avere almeno un tergicristallo funzionante;

e) Equipaggiamento luminoso

Tutte le vetture devono essere equipaggiate da due luci "stop" e da due luci rosse posteriori, situate simmetricamente da ogni lato dell'asse longitudinale della vettura, e devono essere ben visibili.

Art. 14 - PRESCRIZIONI TECNICHE

1. Gruppo Vetture Storiche

Per Vetture Gruppo Storiche si intendono vetture omologate entro il 31/12/1981.

Le vetture sono suddivise in tre raggruppamenti, con le relative classi di appartenenza:

1° Raggruppamento: vetture omologate dal 1947 al 1969;

2° Raggruppamento: vetture omologate dal 1970 al 1976;

3° Raggruppamento: vetture omologate dal 1977 al 1981.

Tutte le vetture storiche da competizione devono rispettare in gara le prescrizioni di sicurezza e tecniche comuni agli altri gruppi.

Le vetture debbono essere in tutto conformi alla normativa vigente FIA.

Le vetture "silhouette" (ex Gr. 5) verranno inserite nel 3° raggruppamento a prescindere dell'anno di appartenenza.

2. Gruppo Minicar

Le vetture debbono essere in tutto conformi al regolamento pubblicato dall'ASSO MINICAR.

3. Gruppo Vetture Moderne Gr. VSO+N

Le vetture debbono essere in tutto conformi alla normativa vigente FIA .

4. Gruppo Vetture Moderne Gr. VSO+A

Le vetture di gruppo A debbono essere in tutto conformi alla normativa vigente FIA .

5. Gruppo Speciale Slalom

Le vetture Gruppo Speciale debbono essere in tutto conformi alle norme tecniche di seguito descritte e sulle quali sono state apportate le sotto elencate modifiche, consentite oltre i limiti delle Vetture Gruppo N e A:

- **MOTORE:**

È ammessa qualsiasi elaborazione del motore che deve in ogni caso conservare il numero dei cilindri, il basamento, l'alloggiamento e l'orientamento d'origine. Per basamento di origine si intende quello fornito dalla casa costruttrice per quel modello.

La cilindrata è libera e potrà essere ottenuta mediante il cambiamento della corsa e/o dell'alesaggio d'origine.

Ogni autovettura dovrà gareggiare, pena l'esclusione, nella classe relativa all'effettiva cilindrata del motore. Non è consentita l'adozione della sovralimentazione quando questa non è prevista all'origine.

- **Radiatore:** non potranno essere posti nell'abitacolo né comunicare con esso, dovranno essere all'interno della linea della carrozzeria, potranno essere praticate delle aperture di ventilazione nella parte anteriore, purché protette da una griglia che rispetti la linea della carrozzeria originale. Ventilatori liberi come numero e come tipo.
- **Scarico:** l'uscita del tubo di scarico deve trovarsi entro la sagoma della vettura vista in pianta ad una altezza non superiore a cm. 30 dal suolo. L'uscita dovrà essere posta dietro un piano verticale passante per la metà del passo e non dovrà in nessun punto sporgere in rapporto alla carrozzeria.

Inoltre, una protezione efficace dovrà essere prevista al fine di evitare che le tubazioni calde possano causare delle bruciature. Il sistema di scarico non deve avere un carattere di provvisorietà. I gas di scarico devono uscire all'estremità del sistema. Le parti del telaio non devono essere utilizzate per l'evacuazione dei gas di scarico.

- **Recuperatore olio:** obbligatorio, trasparente, capacità minima lt. 2.
- **Tasmissione:** il cambio e la trasmissione sono liberi. La trasmissione del moto impresso dal motore deve essere applicata sull'asse o sugli assi previsti in origine dal costruttore. È obbligatoria la presenza di un dispositivo di retromarcia comandato dal pilota seduto a bordo con la cintura allacciata.
- **Sospensione:** il tipo di sospensione omologato deve essere conservato. È tuttavia permesso aggiungere o modificare dei punti di attacco, modificare o sostituire gli organi di collegamento del sistema della sospensione. Il tipo ed il numero di molle e di ammortizzatori è libero. Per "tipo di sospensione" si deve intendere: Mac Pherson, ponte rigido, bracci oscillanti, parallelogrammi, assale posteriore De Dion, ruote portanti, ecc.
- **Sterzo** libero.
- **Telaio:** Nessuna modifica può essere apportata alla struttura portante della vettura ed in particolare:
 - montanti porta
 - longheroni laterali inferiori
 - centine sul tetto
 - traverse sul pavimento
 - ossatura fiancata

Sono ammessi i rinforzi di ogni parte nel rispetto della accessibilità e delle dimensioni interne dell'abitacolo (per le parti anteriori).

Nel caso in cui i particolari installati lo rendano indispensabile è consentito modificare l'andamento delle traverse del pavimento, purché esse vengano ripristinate con le lastre di pari sezioni.

Il pavimento della vettura deve conservare il materiale originale nello spessore originale.

Eventuali alberi di trasmissione non originali devono essere protetti nella zona abitacolo da una lamiera di ferro di 2 mm. di spessore solidamente fissata al pavimento della vettura, in modo da garantire la sicurezza del pilota nei confronti di rotture della parti rotanti.

- **Carrozzeria**

La carrozzeria d'origine deve mantenere inalterati i seguenti particolari:

- forma e materiale dei montanti del tetto
- forma, materiale e spessore del tetto
- cerniere, chiusure e forma delle portiere anteriori
- forma delle superfici vetrate
- forma del cofano bagagli e dell'eventuale portellone
- forma esterna dei fari di profondità e anabbaglianti e della fanaleria posteriore esclusa la luce targa (i fari possono essere eliminati).

- **Parafanghi e codolini:** I parafanghi possono essere allargati con codolini, anche di materiale diverso, al fine di coprire le ruote per tutta la loro larghezza per almeno un arco di 150° (60° verso l'anteriore e 90° verso il posteriore), misurati partendo dalla verticale.

- **Cofano anteriore e posteriore;**

Possono essere di materiale libero. La loro linea può essere modificata per creare spazio per il motore, con un massimo di mm. 100 misurati ortogonalmente alla superficie originale. La sede (battuta originale) dei cofani d'origine non può essere modificata tranne per quanto riguarda le vetture Fiat 500, 126, 600 e derivate, relativamente alla battuta sul fascione inferiore posteriore, (l'eventuale modifica non può superare mm. 200 misurati orizzontalmente), rimanendo vincolati gli altri tre lati. Fermo restando l'obbligo di rispettare quanto precedentemente previsto nel presente titolo, il cofano delle vetture a motore posteriore può essere mantenuto aperto fino alla posizione orizzontale.

- **Fissaggi supplementari:** dovranno essere due per ogni cofano. La serratura originale deve essere disattivata.
- **Vetri;** potranno essere sostituiti (escluso il parabrezza) purché con materiale trasparente, e resi fissi, ma la forma dei vani non può essere modificata.
- **Parabrezza;** deve essere stratificato o laminato. È obbligatoria la presenza di un tergicristallo funzionante.
- **Porte anteriori** e il portellone posteriore devono mantenere la forma originale e devono essere apribili utilizzando cerniere, maniglie e serrature originali; sono liberi il materiale e l'ossatura.
- **Appendici aerodinamiche e prese d'aria:** sono libere le prese d'aria chiaramente in rapporto al funzionamento del motore e dei freni. Le appendici aerodinamiche sono permesse:

- posteriormente purché restino nella proiezione frontale dell'auto.

- anteriormente purché siano situate al di sotto del piano orizzontale passante per i mozzi ruote.

Prese d'aria per i freni saranno ammesse alle stesse condizioni delle appendici aerodinamiche.

- **Abitacolo,** inteso come il volume interno nel quale prende posto il pilota, non può contenere oggetti, né essere attraversato da cavi, condotti e canalizzazioni che non siano efficacemente protetti contro l'incendio e la perdita di liquidi.
- **Ganci di traino:** ogni vettura deve essere munita anteriormente e posteriormente di un gancio traino evidenziato con colore giallo e rosso.
- **Protezione tubazioni:** come previsto dall'art. 253 dell'All. J.
- **Protezioni contro incendio.** Tutte le vetture devono avere un efficiente schermo di protezione contro l'incendio posto tra vano motore ed abitacolo e tra vano serbatoio ed abitacolo.

Le aperture sono quelle minime per il passaggio di cavi e tubazioni.

È obbligatorio un sistema di estinzione vano motore/abitacolo e un estintore manuale.

- **Impianto frenante:** libero. È obbligatorio il doppio circuito, realizzato con pompa in tandem o con doppia pompa in parallelo; in modo che l'azione si eserciti su tutte e quattro le ruote in condizioni normali ed in caso di perdita in un circuito si eserciti su due ruote.

È obbligatorio un freno di stazionamento funzionante ed efficace, di tipo meccanico od idraulico.

È vietato l'impiego di un freno a mano o pedale che agisca separatamente sulle singole ruote:

- **Impianto elettrico:** libero, deve prevedere un interruttore generale del circuito comandato dall'esterno alla base del montante parabrezza lato guida e dall'interno dal conduttore.

Il suo azionamento deve interrompere il circuito della batteria e l'accensione del motore.

Il generatore di corrente non è obbligatorio, ma deve essere sempre assicurata la messa in moto con il comando da parte del pilota.

Nel caso la batteria venga spostata dalla sua sede d'origine, sarà possibile installarla nell'abitacolo, due staffe metalliche con rivestimento isolante fissato al pavimento con bulloni e dadi. I loro fissaggi devono utilizzare dei bulloni di fissaggio delle staffe di 10 mm. minimo di diametro e sotto ogni bullone, una contropiastra al di sotto della lamiera della carrozzeria di almeno 3 mm. di spessore e di 20 cm² di superficie. La batteria deve essere coperta da una scatola di plastica con dei propri fissaggi.. In questo caso, la scatola dovrà avere una presa d'aria con uscita fuori dall'abitacolo

- **Serbatoio:** possibilità di montaggio. In alternativa:

1) serbatoio di origine montato nel vano di origine;

2) serbatoio di sicurezza omologato dalla FIA;

3) serbatoio metallico di capacità inferiore a lt. 20, posizionato in modo da non sporgere più di 30 cm. da una parte e dall'altra rispetto all'asse longitudinale della vettura ed entro i limiti definiti dagli assi anteriore e posteriore delle ruote.

Il serbatoio deve essere isolato per mezzo di una paratia che impedisca qualsiasi infiltrazione di carburante nell'abitacolo o nel vano motore, e qualsiasi contatto con le tubazioni di scarico in caso di trabocco, di perdita o di incidente. Nel caso in cui, a seguito dello spostamento del serbatoio e/o della batteria, questi vengano a trovarsi nello stesso vano, è obbligatoria la protezione della batteria.

- **Ruote:** libere; tuttavia, in funzione della cilindrata saranno permesse le seguenti larghezze

massime delle ruote complete.

- fino a 1000 cc. 11" - fino a 2000 cc. 14"
- fino a 1300 cc. 12" - fino a 3000 cc. 15"
- fino a 1600 cc. 13" - oltre 3000 cc. 16"

6- Gruppo Trofei Italia:

Nella classifica assoluta non prendono né tolgono punti.

I conduttori non partecipano al Campionato Italiano Slalom nella classifica assoluta di gara, per l'assegnazione dei punti, sono considerati trasparenti.

Passaporto Tecnico:

- TMF (Challenge Ferrari) - TM7C (Challenge 147 Cup)
- GT1 (Gran Turismo FIA) - GT2 (Gran Turismo di Serie FIA)
- GTN (G.T. Serie Naz.e) - TMSA (Trofeo Stilo Abarth Rally)
- TMMC (Trofeo Mini Cooper) - VD1 (Diesel Classe 1)
- VD2 (Diesel Classe 2) - DTM (Vetture DTM)
- TTP (Targa Tricolore Porsche) - TMLE (Trofeo Lotus Elise)
- TMM (Trofeo Megane) - TMS (Trofeo Saxo)
- E1 ITA (E1 Italia) - E1 M (Trofei di marca salita o pista)
- E1 Int (E1 Internazionale) - AS (Supersalita)

Le caratteristiche tecniche e i requisiti minimi di sicurezza devono corrispondere allo specifico regolamento in base al quale è stato rilasciato il passaporto tecnico.

CLASSI: - GT1 1 fino a 1.300 cc.
- GT2 da 1.301 a 1.600 cc.
- GT3 oltre 1.600 cc

7. Gruppo Vetture Prototipi

Fanno parte del GRUPPO PROTOTIPI le vetture con passaporto tecnico PS (Prototipi Slalom).

Le Vetture Gruppo Prototipi oltre alla rispondenza alle norme per le vetture Gruppo Speciale debbono presentare delle modifiche conformi alle seguenti limitazioni e liberalizzazioni:

- **Motore:** è ammessa la sostituzione del gruppo motopropulsore con componenti non originali, escludendo l'installazione di più di una unità motrice e le soluzioni modulari.

Cilindrata massima cc. 2050 (equivalente al volume fittizio, per i motori sovralimentati, dato dal coefficiente 1,7 alimentazione benzina o 1,5 diesel).

È consentito variare l'alloggiamento e l'orientamento d'origine.

Il motore può essere installato anche in posizione centrale, nella parte posteriore dell'abitacolo, dal quale deve essere sempre isolato da una paratia resistente al fuoco, completamente stagna.

Questa paratia non deve superare verso l'anteriore la parte posteriore del vano di entrata della porta anteriore deve essere ermeticamente chiusa.

Qualora l'installazione del motore e del cambio consentita dal regolamento in vigore renda necessario modificare in parte la struttura portante del veicolo, e limitatamente alle parti strettamente necessarie a tale scopo, è consentito modificare e rinforzare i punti di attacco delle sospensioni; è pure consentito, qualora il gruppo motopropulsore assolva anche funzioni portanti, vincolare le sospensioni ad esso.

- **Trasmissione:** libera, ma è obbligatoria la presenza di un dispositivo di retromarcia comandato dal pilota seduto a bordo con la cintura di sicurezza allacciata.
- **Sospensioni:** libere.
- **Telaio - Carrozzeria:** è ammessa la guida centrale.

Sono consentiti gli adattamenti per quanto riguarda: fissaggio sedile, pedaliera, scatola guida, piantone volante e prese d'aria purchè queste non modifichino forma, e materiale dei montanti e centine del tetto.

8. Gruppo Vetture Sport Prototipi

Definizioni

Le vetture Sport Prototipo sono costituite da:

- Gruppo Sport Prototipi Slalom;
 - CN, E2B, C3 con cilindrata: fino a 2000 cc. per le C3 ed E2 B, fino a 3000 per le CN.

N.B. Qualsiasi modifica che si volesse effettuare sulla vettura è subordinata alla resa in completa conformità al Regolamento tecnico delle vetture Sport Prototipi.

- **Motore:**

Per motore si intende l'insieme costituito dal blocco motore, i cilindri e la testata.

Qualsiasi modifica è autorizzata ma il motore deve essere a pistoni alternativi.

Il coefficiente di sovralimentazione è di 1.7 per i motori a benzina ed 1,5 per i motori diesel.

Le vetture verranno pesate nelle condizioni in cui tagliano il traguardo a fine gara.

Peso massimo zavorra: 30 Kg

Sono ammesse le strutture tubolari monoscocca e miste.

9. Gruppo Vetture Formula

Vetture monoposto di cilindrata massima di 2000 cm³.

Le vetture devono essere in possesso di passaporto tecnico CSAI per il Gruppo di provenienza della monoposto oppure "D/E2" oppure "E2M".

Tutte le vetture monoposto ammissibili dovranno rispettare le specifiche disposizioni regolamentari e di sicurezza FIA.

La zavorra utilizzata deve essere costituita da un massimo di due blocchi del peso di 10 kg ciascuno.

Abitacolo

Il sedile del pilota deve essere simmetrico rispetto all'asse longitudinale della vettura.







Per ragioni inderogabili di sicurezza è obbligatorio il montaggio, su tutte le vetture, della protezione della testa e dell'appoggiatesta .

In caso di sovralimentazione, il coefficiente di moltiplicazione da utilizzare per stabilire la cilindrata corretta è 1,7 (motori benzina)

2.6 – Le segnalazioni – Le BANDIERE

Le bandiere sono lo strumento col quale gli Ufficiali di Gara colloquiano in pista con i conduttori. Esse costituiscono un codice visivo che deve essere assolutamente noto ad entrambe le parti e forma spesso argomento del *briefing* ante gara tra D.G. e piloti. Le bandiere contengono degli ordini o dei messaggi e a seconda del loro significato, possono esse d'uso esclusivo del D.G. oppure dei CC.PP.

bandiera	chi la usa	Valore / modo di impiego	destinatari	significato
	D.G.	ordine ----- agitata	collettiva	Bandiera Nazionale: dispone la partenza della gara; è ormai sostituita dai semafori collegati alle apparecchiature di cronometraggio.
	D.G.	ordine ----- agitata	collettiva	Sancisce <u>la fine della gara o delle prove</u> . Attenzione! Nel caso in cui il D.G. commetta un errore nel conteggio dei giri e la adoperi con uno o più giri di anticipo o di ritardo la gara termina, comunque, con la sua esposizione.
	D.G.	ordine ----- agitata	collettiva	Serve per arrestare la gara o le prove in caso di criticità. Tutti i piloti debbono smettere di gareggiare e portarsi lentamente verso la zona box. Nel caso in cui la criticità sia superata, la gara può anche riprendere ed in questo caso la classifica sarà redatta per somma dei tempi delle due manches. La Bandiera Rossa è consegnata in dotazione ad ogni postazione ma può essere esposta soltanto su ESPLICITA AUTORIZZAZIONE del D.G. (Capitolo 2.10)
	D.G.	ordine ----- fissa	individuale	Segnala ad un pilota che è <u>escluso</u> dalla gara: al successivo passaggio dovrà rientrare ai box. La sua esposizione è abbinata ad una tabella riportante il numero di gara della vettura a cui è destinata. ATTENZIONE: il suo impiego avviene su Decisione del Collegio dei CC.SS.
	D.G.	messaggio ----- fissa	individuale	Indica ad un pilota che è stato segnalato per comportamento non sportivo; è il primo ed unico avvertimento che gli verrà inviato. Anche in questo caso è esposto insieme al numero di gara del destinatario
	D.G.	ordine ----- fissa	individuale	Informa il pilota che la sua vettura ha dei problemi meccanici che potrebbero costituire un pericolo per se o per gli altri piloti e che dovrà fermarsi ai box al giro successivo. Se e quando i problemi meccanici saranno riparati, la vettura potrà riprendere la gara.

	C.P.	ordine ----- agitata	collettiva	<p>Segnale di pericolo, può essere mostrata in due modi:</p> <p>una sola bandiera agitata – ordina di ridurre la velocità, non sorpassare o doppiare, essere pronti a cambiare direzione perché la pista è parzialmente o totalmente ostruita;</p> <p>due bandiere agitate – ordina di ridurre la velocità, non sorpassare o doppiare, tenersi pronti a cambiare direzione o a fermarsi perché la pista è totalmente ostruita.</p>
	C.P.	ordine ----- agitata	collettiva	Indica che la pista è libera e che si può riprendere a gareggiare; è utilizzata al termine del settore interessato dal regime di bandiera gialla e nel giro di warm-up della procedura di partenza.
	C.P.	ordine ----- fissa	collettiva	Indica scarsa aderenza (olio in pista, pioggia e quant'altro). E' mostrata fissa per rendere più visibili le strisce gialle e rosse. E' esposta per almeno 4 giri tranne che l'asfalto non torni prima alla normalità.
	C.P.	vario ----- agitata	individuale	E' esposta al pilota che sta per essere superato da un altro. Nel corso delle prove assume sempre il valore di ordine mentre in gara lo è soltanto nel caso di doppiaggio (la vettura che sta per essere superata ha compiuto un giro in meno)
	C.P.	ordine ----- agitata	individuale	Serve ad indicare al pilota la presenza di un mezzo più lento nel tratto di pista che sta per impegnare (vettura in difficoltà meccaniche, mezzo di soccorso, etc.)
	C.P.	ordine ----- fisso	collettiva	Cartello che indica la presenza in pista della Safety Car; è esposto insieme alla bandiera gialla. (vedere <i>Capitolo 2.11- Altre procedure</i>)

Le bandiere sono, quindi, classificabili in base a quattro criteri:

- in base all'utilizzatore, che può essere alternativamente il Direttore di Gara o i Commissari di Percorso;
- in base al contenuto, che può essere un ordine o un messaggio;
- in base al destinatario, essendo indirizzate a tutti i conduttori o soltanto ad uno di essi;
- in base alla modalità di esposizione che può essere fissa (per le bandiere individuali o per la giallo rossa della quale, se agitata, potrebbero non riconoscersi le strisce) o agitata (tutte le altre).

Per non generare confusione con le bandiere ed essere comunque riconoscibili, in pista i CC.PP. indossano una tuta di colore diverso da quelli delle bandiere (in genere color Arancione).

