

FORMULA DRIVER (challenge)– INSEGUIMENTO – VELOCITA' SU GHIACCIO REGOLAMENTO SPORTIVO

Art. 1 – Per Formula Driver (challenge), Inseguimento, Slalom, s'intendono manifestazioni automobilistiche su circuiti permanenti o provvisori, su fondo asfaltato e non, con rilascio di nulla osta da parte del Coord. Naz. Automobilismo UISP, dopo sopralluogo di verifica del tracciato da parte di un responsabile tecnico dello stesso CNAU, o del Direttore di Gara, incaricato dal CNAU, prima della manifestazione.

Art. 2 – Possono partecipare a suddette manifestazioni, in qualità di concorrenti e di piloti, i possessori di tessera UISP A+B1 più licenza annuale del Cnau.

Ogni pilota nella stessa gara può condurre una sola vettura (senza copilota o passeggero a bordo).

Ogni vettura verrà condotta da un solo pilota per tutta la gara, fatta eccezione per la categoria Libera dove possono condurre veicoli di categorie diverse, anche quelli già in gara su altre categorie.

Nella categoria Lady è permesso usare le vetture della cat. Serie (SA SB SC). Sono vietate le vetture di tutte le altre categorie, le stesse gareggeranno nelle medesime classi di appartenenza.

A tutte le doppie guide è permesso lasciare il parco chiuso per gareggiare in cat. Libera o Lady. Ordine di Partenza delle categorie ammesse in questa specialità:

Cat. Serie (SA SB SC) – A – B – C – D2 – D4 – E – Sport – Libera – Lady – Lady 1 - Rally.

Qualsiasi altra categoria può essere aggiunta alla fine rispettando questo ordine.

Art. 3 – Per lo svolgimento di dette manifestazioni si richiamano gli articoli sotto elencati delle normative generali:

(art. 1 – licenza di conduttore)

(art. 1 - bis)

(art. 2 – calendari)

(art. 3 – spostamento gare)

(art. 4 – giurisdizione)

(art. 5 – oneri organizzativi)

(art. 6 – iscrizioni gare)

(art. 7 – svolgimento manifestazioni)

(art. 8 – facoltà di reclamo)

(art. 8 - bis – regolamento disciplinare)

(art. 9 – bandiere ed il loro significato)

Art. 4 – Fasi della manifestazione

Le gare sono così articolate:

- verifiche sportive (inizio ore 8.00 termine ore 9.30)

- verifiche tecniche (inizio ore 8.15 termine ore 9.45)

- sorteggi (ore 9.40)

- briefing (ore 9.50)

- manche (ore 10,00)

- finali

- premiazioni

Affinché la gara abbia validità, deve aver avuto luogo il 50% dello svolgimento della stessa

Art. 5 – La partenza deve essere data dal Direttore di gara o da una persona da lui preposta. es.- due o più vetture (a seconda della capienza del circuito e della disciplina) una ogni tre secondi o più. Quando il Direttore di gara dà la bandiera a scacchi al primo arrivato, automaticamente anche per i doppiati è conclusa la prova, Qualora il Direttore dichiara gara bagnata è obbligatorio l'uso delle gomme scolpite, (anche stradali) vietate le slick.

Art. 6 – Fasi di gara

- a) Manche cronometrate: minimo Tre manche (dove ci fossero problemi il Direttore di gara deciderà quante manche fare)
E' fatto obbligo ai concorrenti di presentarsi in griglia di partenza a minimo due manche, con la vettura o prototipo funzionante. Per essere ammessi alle finali, verranno calcolati i tempi della migliore manche.
Per ogni manche sono ammesse due o più vetture, si effettuerà un giro di lancio e minimo 3 cronometrati; ove si presentassero problemi di tempo, si deciderà sul luogo come farle. Esclusa la prima manche, in tutte le altre verrà data partenza senza il giro di lancio. Dopo il giro di lancio, la partenza sarà comunque effettuata da fermo.
- b) Penalità: qualora vi siano passaggi su pista con penalità, (birillo o boa) questi dovranno avere disegnato un punto al centro di ognuna delle gomme o boe formanti le chicane, se questi urtati e fuoriesce il punto disegnato, esso comporta penalità; per i birilli va segnata la base dello stesso, se urtato ed esce completamente dalla base disegnata esso comporterà penalità, la boa avrà penalità se spostata dalla sede. Ogni gara deve avere minimo una postazione di penalità.
Verranno aggiunti, al tempo totale di manche o finale, cinque secondi per ogni birillo e 10 per le boe o gomme, (la dove si verificasse visibilità di più punti disegnati sull'asfalto; errore grave ma con mantenimento traiettoria). Mentre nel caso di taglio di percorso 30 secondi di penalità; errore grave con taglio di percorso fuori traiettoria.
Se a causa di collisione contro le chicane e queste vengano a mancare, anche di una sola parte, i concorrenti successivi dovranno comportarsi come se esistesse la chicane, verrà esposta la bandiera gialla e il pilota dovrà rallentare vistosamente.
- c) Per le partenze delle manche, in base al tempo totale ottenuto sui giri, verrà redatta la classifica che determinerà l'ordine di partenza per la manche successiva. Alla fine delle manche verrà stilata la classifica finale prendendo la migliore disputata.

Nel caso in cui uno dei classificati venga squalificato, gli altri concorrenti scaleranno automaticamente la classifica.

Verranno premiati con coppe e trofei i primi 4 classificati di ogni categoria. Alla fine di ogni gara verranno assegnati i seguenti punteggi ai primi 8 classificati di ogni categoria nel seguente modo:

1° classificato punti 10

2° classificato punti 8

3° classificato punti 6

4° classificato punti 5

5° classificato punti 4

6° classificato punti 3

7° classificato punti 2

8° classificato punti 1

Reclami

Qualsiasi reclamo va inoltrato scritto al Direttore di Gara con rispettiva quota di € 200.00 (vedasi Art. 8 norme generali) (in caso di verifica cilindrata occorre depositare ulteriori 700.00 € come cauzione) e solo il conduttore può presentarlo firmato; tutte le altre forme di reclamo non saranno prese in considerazione. Non sono ammesse proteste da parte di meccanici o accompagnatori del pilota al Direttore di Gara, pena la squalifica; inoltre, si fa presente che il pilota è responsabile di qualsiasi azione compiuta dai propri meccanici o accompagnatori.

Art. 7 - In pre-griglia prima di ogni manche, il concorrente dovrà rendersi riconoscibile al personale addetto.

Art. 8 – Nel caso che in una batteria vi siano piloti con lo stesso tempo sulla prova precedente, la posizione di partenza verrà approntata tramite sorteggio alla presenza degli interessati.

Art. 9 – Ad ogni vettura che sullo schieramento di partenza sarà impossibilitata a partire con i propri mezzi verranno concessi tre minuti per il ripristino, dopodiché verrà escluso dalla batteria; il pilota potrà farsi aiutare dal suo meccanico, al pilota non presente all'ingresso pista verrà

concesso un minuto dopodiché sarà escluso dalla manche.

Art. 10 - Il pilota costretto a fermarsi lungo il percorso deve collocare la vettura se possibile in modo che sia ben visibile, e che non provochi intralcio ai piloti che sorraggiungono. La vettura, dopo ogni tipo di arresto, salvo cappottamento, dovrà riprendere il via esclusivamente con i propri mezzi. Il pilota, nel ripartire, deve porre attenzione a non intralciare altri piloti che sorraggiungano e, nel caso siano presenti commissari o giudici di percorso, attenersi rigorosamente alle loro segnalazioni. Il pilota che provoca la bandiera rossa, quindi la ripetizione della prova, non potrà ripartire per la stessa.

Art. 11 - E' tassativamente proibito spingere le vetture lungo il percorso pena l'esclusione immediata dalla gara più ammenda. Le vetture che in qualche maniera per motivi di sicurezza vengono spostate o rimosse dai giudici di percorso sono escluse dalla manche e non possono ripartire. Il pilota che scende dalla vettura per cercare il ripristino della stessa non deve in nessun modo ostacolare gli altri piloti in gara.

Art. 12 - E' assolutamente vietato in qualsiasi momento della gara compiere con il veicolo qualsiasi manovra in senso contrario a quello di marcia. Al pilota incappato nel taglio del percorso verranno assegnati 30 sec. di penalità sulla manche stessa. Nel caso venisse saltata una parte del circuito, il pilota incapperà in squalifica immediata. Se un pilota con la propria vettura dovesse capottare, esso non può più ripartire e, al termine della manche, dovrà sostenere dovuta visita medica obbligatoria. Per il proseguo della gara, a giudizio medico positivo, dovrà portare a nuova verifica tecnica l'auto, dopo di che potrà proseguire l'iter della manifestazione.

Art. 13 - Il tempo massimo per concludere la batteria è stabilito in un minuto dopo il passaggio dell'ultimo pilota sulla linea del traguardo. Per i concorrenti partiti e non arrivati o doppiati, la batteria avrà un tempo simbolico di 10 minuti per indicare comunque che è partito in quella manche.

Art. 14 - Al termine di ogni finale di categoria le vetture debbono essere portate in parco chiuso. La mancata o tardiva consegna comporterà l'esclusione dalla gara. Le vetture potranno essere ritirate al termine delle verifiche con il permesso del Direttore di Gara e del Commissario Tecnico Sportivo. All'interno del parco chiuso sono ammessi solo i giudici verificatori, commissari sportivi e addetti al parco chiuso.

Art. 15 - Classifiche

Classifica per categorie: verranno conteggiati tutti i risultati, in caso di pari punteggio sarà conteggiato chi ha più vittorie, più secondi posti, più terzi posti ecc.; qualora risultassero ancora in parità, verrà tenuto in considerazione il miglior punteggio dell'ultima gara

Classifica assoluto di regolarità: in questa classifica saranno conteggiati i punteggi di tutte le gare, in caso di pari punteggio sarà conteggiato chi ha più vittorie più secondi posti più terzi posti ecc.

Classifica assoluto di velocità: al fine del conteggio finale saranno sommati i punteggi di tutte le gare del campionato Italiano, in caso di parità si seguirà la formula come sopra.

Le gare valide per il Campionato italiano Trofeo Italia UNICEF, verranno conteggiate anche per le classifiche Interregionali e Regionali.

Art.16

Sarà facoltà del Direttore di Gara, in accordo con il Commissario Sportivo del Coord. Naz. Automobilismo, modificare lo stesso qui sopra riportato, in base ad esigenze presentatesi al momento (con esposizione delle modifiche assunte in apposita bacheca).

REGOLAMENTO TECNICO Formula Driver

Art. 1

Le vetture ammesse debbono essere conformi al regolamento tecnico.

Le vetture omologate FIA devono essere accompagnate da passaporto tecnico o fiche, ed ottenere passaporto tecnico CNAU. (Coordinamento Nazionale Automobilismo UISP)

Se una vettura venisse passata d'ufficio in un'altra categoria, gareggerà in conformità ai regolamenti della cilindrata di appartenenza. (vietato il passaggio volontario ad una categoria inferiore o superiore a quella di appartenenza.)

b) Verifiche: i veicoli verranno sottoposti a verifica tecnica e di sicurezza ad ogni singola gara.

Il personale preposto alle verifiche tecniche avrà la facoltà di verificare il veicolo in qualsiasi momento della giornata, eventuali rifiuti da parte del conduttore del veicolo comporteranno la squalifica immediata.

Art. 2 – Suddivisioni delle categorie

- classe A	vetture fino a 700cc	Kg. 540	anteriori e posteriori
	vetture da 701 cc fino a 1150 cc	Kg. 620	anteriori e posteriori
	vetture da 1151cc fino a 1300 cc	Kg. 680	anteriori *
	(per le vetture A112 si prevede la possibilità di montare motori fino 1300cc)		
- classe B	vetture da 1301cc fino a 1600 cc	Kg. 720	anteriori
- classe C	vetture da 1601cc fino a 1800 cc	Kg. 800	anteriori
	vetture da 1801cc fino a 2000 cc	Kg. 850	anteriori
	vetture da 2001cc fino a 3600 cc	Kg. 900	anteriori
- classe D2RM (posteriori)	vetture fino a 1300 cc	Kg. 680	
	vetture da 1301cc fino a 1600cc	Kg. 720	
	vetture da 1601cc fino a 1800cc	Kg. 800	
	vetture da 1801cc fino a 2000cc	Kg. 850	
	vetture da 2001cc fino a 3600cc	Kg. 900	
- classe D4x4	vetture fino a 1300 cc	Kg. 720	
	vetture da 1301cc fino a 1600cc	Kg. 770	
	vetture da 1601cc fino a 1800cc	Kg. 850	
	vetture da 1801cc fino a 2000cc	Kg. 900	
	vetture da 2001cc fino a 3600cc	Kg. 950	
- classe E	monoposto e prototipi 2 ruote motrici		
	Fino a 600cc	kg. 360	
	Da 601 cc a 1000cc	Kg. 385	
	Oltre 1000cc	Kg. 410	
	4 x 4 fino 2000cc	Kg. 500	
	4 x 4 oltre 2000cc	Kg. 650	
	Motore elettrico e/o motorizzazioni ibrida	kg. 500	

La dove si presentasse la necessità in base agli iscritti, si possono istituire Categoria Auto Storiche e Categoria Rally in Classe Unica.

Categoria Formula Promotion:

Telai ammessi:

- telaio libero, tipo prototipo monoposto, conforme al regolamento tecnico cat. E
- auto Formula monoposto con passaporto tecnico riconosciuto FIA
- monoposto di formula libera, con strutture di sicurezza certificata da ingegnere iscritto all'albo o da un costruttore riconosciuto FIA, resistente almeno ai seguenti carichi: laterale 1,5P; longitudinale 5,5P; verticale 7P (P= peso vettura + 75 kg)

Motori ammessi: Honda Hornet 600 cc a carburatori, sigla PC25E.

Motore, centralina elettronica e carburatori dovranno essere di serie. Sigle carburatori ammessi: 49A - 49F - 49N - 49S. Scarico libero, nei limiti di rumorosità ammessi dal regolamento nazionale. Il cassonetto di aspirazione di serie potrà essere modificato, mantenendo originali la pipa di aspirazione ed i condotti di collegamento ai carburatori.

Qualsiasi tipo di motore elettrico, motorizzazioni ibride, con motore endotermico di cilindrata massima 250 cc (esclusi i motori 2 tempi)

Pneumatici

a) Scolpiti asciutto/bagnato AVON ACB10, misura massima 8/22/13

b) Scolpiti asciutto/bagnato Yokohama A048 155/70/13

Peso in ordine di marcia

-Vetture con il solo motore endotermico: minimo kg 360

-Vetture ibride o elettriche: minimo kg 360, massimo kg 500

- **Classe Sport** vetture trasformate ed ex gruppo B ufficiali, 2 e 4 ruote motrici Kg. 600

- **Classe Lady**

Lady - Vetture Serie (con le stesse norme della categoria serie Sa, Sb, Sc) gareggiano tutte insieme

Lady 1 – Vetture Elaborate.

Le Lady 1 possono gareggiare anche in categorie di appartenenza in base alle caratteristiche delle Vetture.

Pesi a seconda della classe di appartenenza della vettura, minimo 360 kg.

In questa categoria sono vietate le vetture delle categorie E e/o SPORT.

Le Lady che si presenteranno con queste vetture, gareggeranno nella categoria E e/o Sport.

Categoria Libera

Solo per doppie guide, pesi a seconda della classe di appartenenza della vettura.

Esempio: un pilota con la stessa vettura corre in categoria di appartenenza e altro pilota in categoria libera

Può partecipare qualsiasi vettura purché sia conforme a questo regolamento.

In questa categoria ogni gara è a se stessa di conseguenza non sarà valida per la classifica finale.

Categoria Rally

In questa categoria sono ammesse tutte le vetture a trazione anteriore con motore aspirato fino a 2000cc. Sono vietati i propulsori turbo e volumetrici.

La categoria è unica e sono ammessi livelli di preparazione diversi in base al limite di cilindrata:

Fino a 1400 cc Le vetture potranno avere motori con preparazione libera ma corpo farfallato di serie (Specifico gruppo A). La trasmissione (cambio, semiassi ecc.) è libera ma sono vietati i cambi sequenziali. Assetto/impianto frenante sono liberi. Cerchi misura libera, gomme stampo.

Da 1401cc a 1600 cc. Le vetture dovranno avere motori di serie con centralina libera. Il cambio è libero (sequenziale vietato) mentre i semiassi dovranno essere di serie. Assetto libero, impianto frenante di serie. Cerchi come da specifica di origine del modello, gomme stampo.

Da 1601cc a 2000 cc. Le vetture debbono avere motori di serie con centralina libera. Cambio di serie, coppia conica libera, semiassi di serie, assetto libero e impianto frenante di serie. Cerchi come da specifica di origine del modello, gomme stampo. Inoltre per tutta la categoria è vietato qualsiasi modifica ai componenti della carrozzeria ed alle superfici vetrate.

Sedili: è ammesso anche un solo sedile;

Estinzione: facoltativo;

Roll-bar: solo modelli omologati;

Peso Minimo:	Fino a 1400cc	800 kg.
	Da 1401 cc a 1600cc	880 kg.
	Da 1601 cc a 2000cc	940 kg.

Sono ammesse anche vetture con omologazione scaduta.

Categoria Serie: banco prova obbligatorio annualmente

Ad ogni gara il Concorrente Pilota, deve presentare specifico certificato di PROVA AL BANCO accompagnata obbligatoriamente da specifica Autocertificazione che comprovi lo stesso certificato e che dal momento della PROVA al BANCO non ha subito alcuna modifica di nessun genere.

La Prova al Banco deve contemplare la velocità dall'auto in quarta marcia a 6500 giri (verifica del rapporto al cambio).

Per questa categoria sarà designato dalla Commissione CNAU, un Commissario Tecnico Verificatore super Partes, prendendo gare a campione.

Categorie Serie Solo Motori Aspirati

SA – Fino a 1400cc;

SB - da 1401cc. fino a 1600cc;

SC – da 1601cc. fino a 2000cc;

da 0 cc. Fino a 2000 cc trazione anteriore esclusivamente di serie con:

- a) Potenza specifica dichiarata dalla casa massimo 83 cavalli/litro;
- b) Collettori di aspirazione e scarico di serie con rompi fiamma che limiti la rumorosità a 90 dB
- c) Aspirazione: dovrà essere quella di serie con l'unica eccezione riguardante il filtro che potrà essere racing, senza apportare modifiche al vano motore, il manicotto di collegamento fra corpo farfallato e filtro conico non dovrà avere lunghezza superiore a 30 cm.
Alberi a camme: devono rimanere quelli di serie. Saranno effettuati controlli a campione (al banco) durante il campionato.
- d) Peso fino a 1400 cc pari a 8 Kg per cavallo dichiarato con la prova al banco (pesatura con pilota a bordo) con peso minimo di Kg. 700;
da 1401 cc. A 1600 cc. 8 kg. per cavallo dichiarato con la prova al banco.
(pesatura con pilota a bordo) con peso minimo di kg.700
Da 1601 cc. a 2000 cc. 7 kg. Per cavallo dichiarato con la prova al banco;
(pesatura con pilota a bordo) con peso minimo di kg. 750.
- e) Cambio con rapporti di serie, senza differenziale auto bloccante o giunto viscoso;
- f) Freni: il disco dovrà essere tassativamente di serie (vietati baffati e forati) mentre le pastiglie sono libere.
- g) Ammortizzatori: si devono mantenere la carcassa dell'ammortizzatore, lo stelo e gli ancoraggi di serie mantenendo le sedi di origine, taratura ammortizzatori libera, vietate le doppie molle e le molle strette e regolabili. Le barre del ponte posteriore devono rimanere della misura originale.
- h) Gomme: vietato qualsiasi modifica ai pneumatici; sono ammesse solo gomme stradali come da libretto di circolazione, sono vietati pneumatici con caratteristiche racing, anche se con omologazione stradale. Le vetture potranno montare esclusivamente cerchi di misura uguale o maggiore di un pollice di diametro e un pollice sul canale su quanto montato di serie. Viene inoltre concesso l'utilizzo di due misure jolly: 185/55/14 e 195/45/15; misura jolly sui cerchi 7J x15. E' vietato intaglio delle gomme. Distanziali ruota: è possibile montare distanziali ruota purché la gomma non superi (l'altezza del mozzo) la sagoma del parafrangente.
- i) Sistemi di sicurezza: obbligatori come descritti nel regolamento tecnico in vigore;
- j) Qualsiasi parte non citata come: supporti, bracci sospensione, testine sospensione, sterzo, assale posteriore, scatola sterzo, leve cambio, freno a mano, posizione batteria e radiatore, serbatoio, posizione guida, carreggiata, passo, lineamenti esterni carrozzeria, paraurti anteriore e posteriore, materiali della carrozzeria, cruscotto, dovranno rimanere di serie;
- k) Possono essere tolti: cristalli laterali e posteriore con relativi sistemi di sollevamento e sostituiti da policarbonato spessore minimo mm 3, riscaldamento, tappezzeria interna, condizionatore, rivestimenti interni all'abitacolo e al vano motore, ruota di scorta, cric, accessori non influenti come vaschetta dell'acqua tergi, tergi post, minigonne, spoiler e plastiche di contorno;
i supporti motore si possono irrobustire con l'utilizzo di particolari esclusivamente in teflon. Le vetture con portiere alleggerite, hanno l'obbligo della croce laterale sul roll bar.
Scheda omologazione: la vettura deve essere testata obbligatoriamente al banco prova per certificarne la reale potenza. La vettura verrà piombata su motore e centralina e potrà presentarsi in gara e alla pesa con relativo certificato. Qualora per effettuare

manutenzione o altro venisse rimossa la piombatura di motore e/o centralina si dovrà effettuare nuovamente la prova a banco e rinnovare il certificato. La prova al banco dovrà tassativamente essere effettuata alla presenza di un commissario verificatore UISP; E' severamente vietato l'uso di benzine speciali e qualsiasi modifica agli organi della distribuzione.

- l) Manuale: obbligo di avere al seguito dell'auto il manuale dettagliato del mezzo, con relative foto, rilasciato dalla casa costruttrice (es. manuale di uso e manutenzione con le caratteristiche tecniche);
- m) Reclami motore: il concorrente che intende fare reclamo sul motore di un altro concorrente è tenuto a versare una quota di € 200 a titolo cauzionale, caricare le vetture (quando la gara viene effettuata a non più di 50 Km dal banco prova) e recarsi in officina per la prova al banco. Per le gare più lontane verrà sigillato il vano motore e sarà deciso entro le 48 ore successive presso quale officina effettuare la prova stessa. Resta inteso che in caso di reclamo l'importo totale è a carico del verificato se risulta irregolare e del verificante se la vettura reclamata è in regola.

N.B. è fissata una tolleranza sulla potenza effettiva e dichiarata +/- 3%.

Tolleranza ammessa sul valore di coppia 10% su quanto dichiarato dal costruttore.

Gli strumenti di verifica tecnica dovranno essere approvati dal CNAU

Art. 2/1 Tutte le cilindrate hanno una tolleranza di 5 centimetri cubici.

E' severamente vietato alleggerire le parti strutturali della scocca (possibile alleggerire gli accessori, es. cofani e porte)

E' possibile sostituire il serbatoio con uno di materiale ignifugo, isolato dall'abitacolo e di max 12 litri.

Art. 3 - Zavorre

Eventuali zavorre devono essere dichiarate in sede delle verifiche e riportate in scheda tecnica e ben fissate per tutta la gara, la stessa non può superare i 30 kg. Se una vettura venisse trovata sotto peso sarà esclusa dalla manifestazione.

Se una vettura dovesse passare nella classe superiore, per propria scelta, dovrà attenersi alle norme riguardanti la classe interessata e relativi pesi. Se la stessa venisse passata d'ufficio, gareggerà in conformità ai regolamenti della cilindrata di appartenenza.

Art. 4 - Serbatoio carburante

Il serbatoio deve essere nella posizione originale, in caso contrario, deve essere rinchiuso in un contenitore metallico a tenuta stagna, se posto nel cofano anteriore o posteriore il serbatoio deve essere posizionato dentro l'asse delle ruote se non omologato (capienza totale litri 15). Deve essere munito di valvola di sfiato. I serbatoi omologati devono avere un certificato scritto non è sufficiente presentare solo il marchio sul serbatoio.

Art. 4 bis Pompa Benzina

La pompa benzina deve essere ben protetta rinchiusa in apposito contenitore metallico a tenuta stagna.

Art. 5 - Cinture di sicurezza

E' obbligatorio l'uso e il montaggio di cinture di sicurezza omologate, (OMP, Sparco, ecc) esse debbono avere minimo quattro punti di fissaggio, (2 post e 2 ant) con sgancio centrale rapido a 4 punti (non ammesse cinture a bretella).

Se non si usano gli attacchi originali, si debbono montare delle placche metalliche di spessore mm 2,5 e larghe minimo cm 10x8, saldate alla carrozzeria per fusione.

Art. 6 - Sedile

Il sedile del pilota deve essere fisso ed anatomico; è obbligatorio il poggiatesta facente corpo unico con il sedile; per la Cat. E il poggiatesta può essere anche non corpo unico, il bordo destro dello stesso non deve superare la linea di mezzeria del tunnel centrale.

Art. 7 - Impianto frenante

E' obbligatorio il doppio circuito frenante munito di doppia pompa e tandem, sono proibiti i freni

sdoppiati manuali o a pedale. E' obbligatorio il freno a mano.

Art. 8 – Roll-bar

E' obbligatorio il montaggio dei roll-bar a gabbia, esso deve essere costruito con tubi aventi il diametro minimo 40 mm. spessore 2,5; non può essere costruito con tubo saldato, si deve usare solo trafilato a freddo senza saldature, deve essere ben fissato alla carrozzeria tramite piastre saldate chiuse ai lati le cui misure minime debbono essere di mm. 100x120x3, imbullonate con almeno tre bulloni di misura 8 in acciaio contro piastre fissate al roll-bar stesso, avente misura mm 100x80x2.

Esso non deve sostenere alcun accessorio, deve essere struttura a sé rispetto alla scocca.

Le due o tre arcate principali debbono essere sagomate in un tubo unico. Non debbono essere saldati fra loro due o tre o più pezzi (vedi disegno reg. tecnico VST). Sono obbligatorie le barre laterali. (Arcata centrale, obbligatoria, pezzo unico, da base interna piantone porta dx a base interna piantone porta sx).

Le gabbie e i piedi possono essere saldati alla scocca con delle piastre di rinforzo alla base.

Per le vetture di vecchia costruzione, le misure minime non dovranno essere inferiori a 38 mm di diametro e 3 mm di spessore. Omologazioni FIA + omologazioni in corso

Sono obbligatorie le barre laterali, le stesse si possono installare anche senza saldature. Sono vietati i roll-bar in alluminio.

Per le monoposto, è obbligatorio montare su tutte le vetture barre e/o archi frontali di diametro minimo 38x2 mm che impediscano al casco del pilota di entrare a contatto con oggetti o ostacoli trasversali (es. guardrail o new jersey)

Art. 9 – Motore

E' ammesso il montaggio di un solo motore (escluso classe E); per i motori sovralimentati la cilindrata geometrica va moltiplicata per 1,4 al fine della classificazione della categoria di appartenenza.

Nelle classi A – B – C – D – Serie, sono ammessi solo monoblocco di serie o di motori della stessa marca d'origine e stesso numero di cilindri e di cilindrata.

Saranno accettate Vetture con motori aventi monoblocco non di serie o modificati solo con passaporto rilasciato entro agosto 2015.

Per la classe SERIE sono ammesse solo camme di serie.

Nelle classi E - -SPORT i motori sono liberi, di derivazione automobilistica e motociclistica.

Tutte le vetture devono essere muniti di retromarcia. I prototipi (formula e sport) possono avere retromarcia facoltativa

Art. 10 – Filtro aria

Il filtro aria non deve essere all'interno del vano abitacolo. Il montaggio di esso, effettuato all'esterno della vettura, deve essere ben fissato e adeguatamente protetto.

Art. 11 – Scarico

L'uscita del tubo di scarico deve trovarsi entro la sagoma della vettura a non più di 45 cm di altezza da terra e non rivolto verso l'alto.

E' obbligatorio montare il silenziatore, esso non deve superare i 98 decibel di rumorosità. Per il rilevamento della stessa si deve posizionare lo strumento di misura ad angolo di 45 gradi tra l'asse di scarico ed il fonometro, ad una distanza di 50 cm dalla fine del tubo di scarico. Motore a 3800 giri/min. Consigliato l'uso del catalizzatore da gennaio 2007.

Art. 12 – Ruote

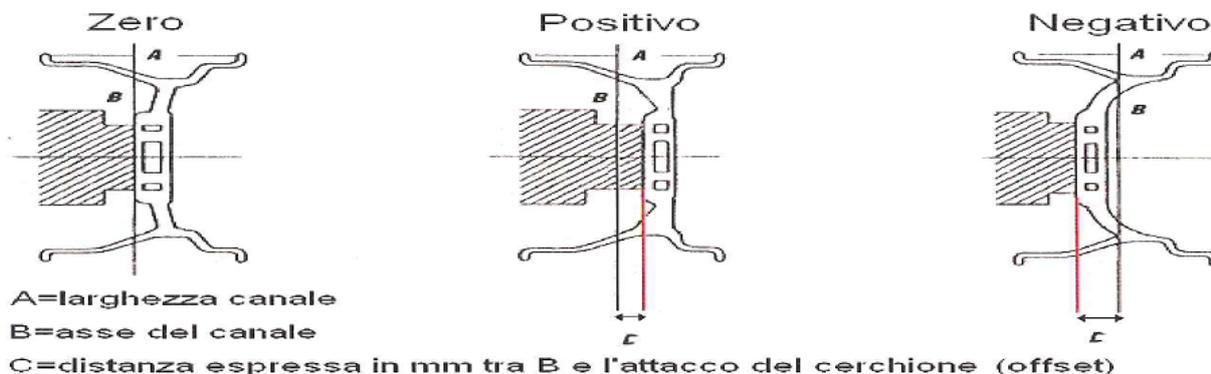
I pneumatici possono avere qualsiasi disegno purché di costruzione ufficiale con certificato di omologazione della casa. Esse debbono essere al massimo in linea con la sagoma dell'auto.

SONO ASSOLUTAMENTE VIETATE LE RUOTE GEMELLATE.

Il cerchione deve avere canale max 8 pollici. Per tutte le categorie. (escluse le Cat E e sport che è libera)

E' ASSOLUTAMENTE VIETATA QUALSIASI FORMA DI RISCALDAMENTO DEI PNEUMATICI.

Offset



In caso di violazione ai regolamenti prescritti, verranno tolti tutti i punti anche delle gare disputate precedentemente.

Art. 13 – Paraspruzzi

In qualsiasi categoria e cilindrata è obbligatorio montare paraspruzzi alle ruote posteriori e anteriori di larghezza pari almeno a quelle dei pneumatici di spessore minimo 2 mm di nylon o teflon e con bordo inferiore distante dal terreno non più di cm 8. Se durante lo svolgimento di una manche si dovesse verificare la loro rottura, è obbligo che per le manche successive essi vengano rimontati.

Non sono obbligatori su asfalto.

Art. 14 – Impianto elettrico

E' obbligatorio lo stacca batteria che deve essere installato in posizione accessibile dall'esterno e dall'interno, segnalato con una freccia ben visibile di colore rosso, posizionato sulla sinistra anteriore parte pilota. Tale accessorio deve spegnere il motore e tutte le parti elettriche.

Sono obbligatori n. 2 fanali rossi di stop, se non originali, posizionati sul posteriore del mezzo con misura minima tra i due lati interni dei fanali di 40 cm. e minimo un fanalino di posizione posteriore da accendere su richiesta del Direttore di gara, è obbligatorio avere minimo una luce di posizione anteriore ad un massimo di 2 luci con lampadine non superiori a 5 watt o lampadine a led di pari lux ciascuna, di color bianco o ambra. Si consiglia il montaggio dei fanalini tramite staffa di gomma, per evitare che con i sobbalzi abbiano a bruciarsi le lampadine.

Tutti i fili elettrici e tubazioni benzina passanti per l'interno dell'abitacolo debbono essere inguainati con materiale ignifugo e separati tra loro.

Art. 15 – Batteria

La batteria deve essere nella posizione originale e ben fissata (per eventuali spostamenti dovuti alla sicurezza deve essere rinchiusa in un contenitore a tenuta stagna)

Art. 16 – Carrozzeria

- Classi A - B - C - D- Serie, la scocca deve rimanere del materiale e spessore d'origine compreso tetto e il fondo fino al centro degli assi. I cofani, le porte e i parafanghi di materiale libero, purché non offensivi, gli stessi devono avere ganci supplementari in gomma o metallici. Obbligo di specchi laterali.
- Classe SPORT la struttura della scocca deve rimanere del materiale e spessore d'origine, compreso il tetto e il fondo. Sono esclusi: cofani porte e parafanghi che possono essere di materiale libero, purché non offensivi.
- In caso di modifica della struttura del fondo, lo stesso deve essere costruito con telaio, bordo laterale mm 30x30x2. Crociera: tubo quadrato minimo 30x30x2 e ben saldato. Fondo: lamiera (spessore minimo mm 0,8) o lega alluminio Avional, (minimo mm 1,2). La stessa deve essere correttamente fissata. Il fissaggio deve essere eseguito per fusione, o fissato al

telaio con rivetti in acciaio (non alluminio) diametro minimo mm. 4, la distanza tra questi non deve superare i 15 cm.

- Lo scomparto vano motore non deve avere punti di apertura con l'abitacolo salvo passaggi di tubature e fili.
- Per le categorie A - B - C - D- Serie, il vetro anteriore deve essere quello di serie, invece i vetri laterali e posteriore possono essere sostituiti con poli carbonato (minimo 3 mm.). Per la categoria SPORT sono facoltativi i vetri posteriori.
- Eventuali vetture con tettucci apribili devono essere sostituiti con lamiera spessore minimo 0,8 mm e ben saldata, oppure con rivetti acciaio o viti con dado.
- Tutte le vetture, sulle fiancate, devono avere il porta numero bianco cm 40x40, numero larghezza minimo cm 4 altezza minima cm 20 di colore nero, con sponsor o diciture autorizzate dal CNAU.
- Eventuali alettoni non originali, la misura di ingombro non deve essere superiore ai 10 cm. dalla sagoma della carrozzeria, larghezza vettura libera
- Ogni veicolo ha l'obbligo del gancio di traino funzionante e ben solido.

Art. 17 - Sterzo

Classe A - B - C - D- Serie, libero come tecnica di costruzione, il volante deve rimanere nell'asse d'origine.

Classe E - SPORT libero come tecnica di costruzione e di posizione.

Art. 18 - Classe E

- Prototipi monoposto e biposto, a ruote scoperte o coperte, di costruzione libera, con l'obbligo di roll-bar a gabbia per protezione del pilota. Lo stesso a bordo e con il casco, deve essere all'interno della gabbia.
- La parte anteriore del muso deve avere un raggio di 15 cm. e uno spazio di assorbimento tra il muso e le pedaliera minimo di 30 cm. Le protezioni laterali devono essere al centro degli assi.
- La struttura del telaio può essere tipo tralicci o tubo unico, se come quest'ultimo deve essere di tipo e dimensioni come il roll-bar.
- Serbatoio e batteria devono essere ben fissati e divisi tra di loro, fuori dall'abitacolo, dentro gli assi e con cavi e tubazioni rivestiti.
- Norme di sicurezza: vedi art. 4 - 5 - 6 - 7 - 9 - 10 - 11 - 13 - 14
- Altezze da terra - libere

VELOCITA' SU GHIACCIO

Art. 1 - Velocità su ghiaccio - Definizione

Sono gare di velocità su ghiaccio quelle che si svolgono su percorsi completamente innevati e ghiacciati con due o più concorrenti (a seconda della capienza del circuito e della disciplina) una vettura ogni cinque secondi o più o simultaneamente.

A inseguimento: 3 manche, una vettura ogni 5 secondi circa

Massimo 6 vetture per batteria, minimo 6 giri, massimo 24 concorrenti per categoria

Vince il miglior tempo di tutte le manche

A batterie: massimo 10 vetture per manche massimo 20 concorrenti per categoria

1 giro di lancio 3 cronometrati nelle qualifiche, 6 giri di batteria, 8 giri in finale.

Punteggio: 10 - 8 - 6 - 5 - 4 - 3 - 2 - 1

VST (autocross)

Suddivisione categorie e relativi pesi:

Cat A - vetture due RM, trazione anteriore da 0 cc fino a oltre 2000 cc con relativi pesi d'appartenenza (per i pesi vedi regolamento VST)

Cat B - vetture due RM trazione posteriore da 0 cc fino a oltre 2000 cc con relativi pesi d'appartenenza (per i pesi vedi regolamento VST)

Cat C - vetture a trazione integrale da 0 cc fino a oltre 2000 cc con relativi pesi d'appartenenza (per i pesi vedi regolamento VST)

Cat D/E - prototipi da 0 3500 cc due ruote motrici o quattro ruote motrici con relativi pesi di

appartenenza (per i pesi vedi regolamento VST)

Formula Driver

Cat. A - vetture a trazione anteriore e posteriore da 0 cc fino a 1300 con relativi pesi di appartenenza

Cat. B - vetture a trazione anteriore e posteriore da 1301 cc fino a oltre 2000 cc con relativi pesi di appartenenza

Cat. D 4x4 - vetture a trazione integrale da 0 cc fino a oltre 2000 cc con relativi pesi di appartenenza

Cat. Sport - motori motociclistici e automobilistici trazione anteriore e posteriore con relativi pesi di appartenenza

Cat. E/sport unificate sempre con relativi pesi di appartenenza

Vedi regolamento formula driver

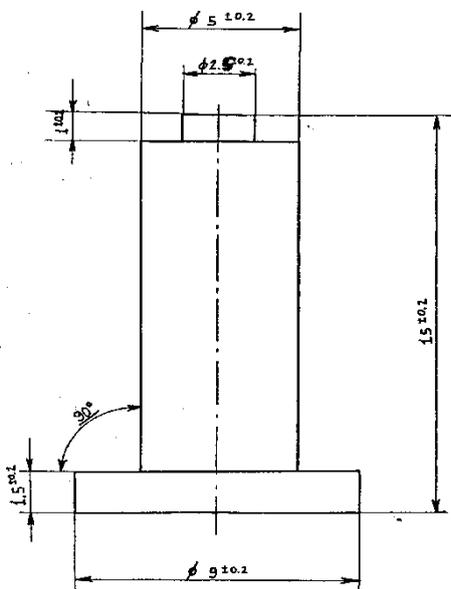
Art. 2

A) tutte le vetture ammesse debbono obbligatoriamente essere munite di vetro o policarbonato anteriormente, e sulle porte anteriori

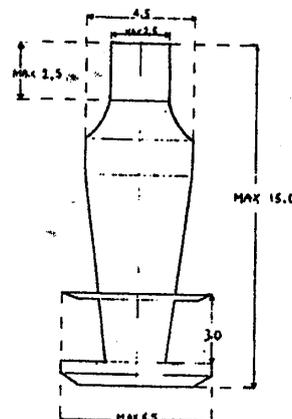
B) - tutte le vetture debbono obbligatoriamente essere munite di paraspruzzi su tutte le ruote (vedi art. 13)

C) - serbatoio (vedi regolamento VST (autocross) o Formula Driver secondo categoria di appartenenza)

Art. 3 - Pneumatici e chiodi



le misure sono intese in mm
(scala 10:1)



- Lunghezza max del chiodo mm. 15.0
- Diametro max della flange mm. 6.5
- Diametro del chiodo misurato nella parte cilindrica sotto la base della punta mm. 4.5
- Peso max gr. 2.0
- Diametro punta max mm. 2.5
- Lunghezza punta max mm. 2.5
- Distanza fra le flange mm. 3.0
- Non sono ammessi chiodi vulcanizzati o incollati: vanno piantati dall'esterno.
- Max nr. 12 chiodi ogni 10 cm. di rotolamento
- Non sono ammesse lavorazioni al chiodo, (zigrinature, incisioni ecc.) e le misure e le forme devono essere come da disegno.

A) Pneumatici

Liberi, purché con omologazione stradale o sportiva, non sono ammessi pneumatici con disegni agricoli.

B) Chiodi

Liberi piantati dall'esterno e non ancorati tra le tele, si ha la facoltà di incollarli, la lunghezza massima deve essere non superiore ai 15 mm.

La sporgenza di ogni chiodo, non deve essere superiore ai 4 mm. misurati in ogni momento della gara, senza tolleranza, la forma della testa del chiodo, deve essere cilindrica, piana, e con un diametro massimo di 2,5 mm. per altezza di 1 mm.

La base del chiodo monoflangia deve essere di diametro 9 mm. cilindrico, oppure multiflangia con base di diametro non superiore a 6,5 mm. Il numero massimo di chiodi consentito è di 12 per ogni 10 cm di banda di rotolamento del pneumatico stesso, collocati sui lati (non sulle file centrali).

Qualsiasi interpretazione contraria allo spirito del pneumatico e della chiodatura, comporterà l'immediata esclusione dalla competizione.