



REGOLAMENTO SPORTIVO

Formula Pista

Art. 1 – Per Formula Pista, s'intende manifestazioni automobilistiche su circuiti permanenti (kartodromi e autodromi), su fondo asfaltato, con rilascio di nulla osta da parte della Lega Naz. Automobilismo UISP, dopo sopralluogo di verifica del tracciato da parte di un responsabile tecnico della stesa Lega, o del Direttore di gara, incaricato dalla Lega, 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 della Lega.

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 9.30)
- briefing (ore 9.45)
- manche (ore 10,00)
- finali
- premiazioni

L'ordine di entrata in pista dei concorrenti per la prima manche sarà stabilita dal Direttore di gara. Le iscrizioni debbono pervenire alla società organizzatrice entro il giovedì sera antecedente la gara. In casi particolari sarà facoltà del Direttore di Gara stabilire l'ordine d'entrata. La gara per avere validità deve aver superato il 51% dello svolgimento della stessa.

Art. 5 – La partenza deve essere data dal Direttore di gara o da una persona da lui preposta. 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 (a discrezione del Direttore di Gara aumentare le manche).

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. Dove si presentassero problemi di tempo, si deciderà nel luogo come farle, escluso 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 il perimetro a terra ben delimitato e la penalità sarà assegnata al concorrente quando il birillo verrà spostato completamente al di fuori del suo limite perimetrale segnato sul terreno **oppure rovesciato**, mentre 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, 3 secondi per ogni birillo e 5 per le boe, mentre nel caso di taglio di percorso 15 secondi.

- 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. In caso che 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 saranno ammessi i primi **5** classificati di ogni categoria. verranno assegnati i seguenti punteggi ai primi **10** classificati di ogni categoria nel seguente modo:

1° classificato punti 25

2° classificato punti 18

3° classificato punti 15

4° classificato punti 12

5° classificato punti 10

6° classificato punti 8

7° classificato punti 6

8° classificato punti 4

9° classificato punti 2

10° classificato punti 1

Art. 7 - Reclami

I reclami sono di tre specie:

a) quelli contro la qualifica dei concorrenti conduttori, e caratteristiche delle vetture, la regolarità dell'iscrizione, devono essere presentati entro il termine di chiusura delle operazioni preliminari; (sportive e tecniche) al Direttore di Gara o chi per lui designato.

b) Quelli contro le manovre sleali dei conduttori, eventuali verifiche tecniche e di cilindrata, o qualunque altra irregolarità verificatasi

c) quelli contro l'ordine di arrivo e la classifica provvisoria di ogni singola categoria, devono essere presentati entro 15 minuti primi dall'esposizione della stessa.

Pertanto ogni e qualsiasi contestazione o reclamo, sempre comunque scritto, dovrà contenere:

- soggetto al quale è indirizzato il reclamo

- motivo particolareggiato del reclamo

- eventuali nominativi di giudici di percorso o di personale addetto, non di parte, presente all'atto dell'oggetto del reclamo.

Il concorrente che presenterà reclamo tecnico, viene a sua volta verificato, il reclamo potrà essere esposto solo su di un altro concorrente e non su tutta la categoria.

Il reclamo deve essere accompagnato dalla somma stabilita in base alla cilindrata come deposito e, verranno restituiti al concorrente in caso di **irregolarità del reclamato**.

Il concorrente in caso di regolarità tecnica del reclamo, dovrà accollarsi il costo della verifica. Il costo stabilito d'ufficio, dalla LNAU, viene suddiviso per cilindrata con i seguenti parametri:

da 0 cc. a 2000 cc. € 350,00; motore sovralimentato € 400,00.

Nel caso che il motore verificato possenga una guarnizione testa speciale, viene stabilito un costo

massimo di € 200,00, per quelle guarnizioni con anelli di tenuta separata, la somma stabilita è di € 130,00, così anche per le guarnizioni tipo standard. (anche con bordatura inox) Non sono ammesse spese aggiuntive di lavorazioni particolari e di rettifiche eseguite sulla testata del motore. La misura del diametro canna cilindro, qualora presenti usura, si deve misurare sulla parte superiore estrema, (dove il segmento non lavora) dopo una pulizia del residuo carbonioso con la tela smeriglio. La tolleranza della misura del diametro canna ammessa, è di 5 centesimi. Per le verifiche disposte d'ufficio, viene riconosciuto al concorrente interessato, (che risultasse in ragione) un rimborso nella misura massima pari al 50% della somma prevista dal tariffario di cui al presente articolo. Il pilota la cui vettura risulterà in difetto con il regolamento subirà il giudizio della Commissione Disciplinare LNAU. In caso di squalifica del pilota per causa tecnica, anche la vettura rimarrà ferma per tutto il periodo di squalifica del pilota.

Nel caso di reclamo la classifica, rimarrà sospesa fino a giudizio della direzione di gara più Commissari Sportivi UISP designati; se tale operazione si protrarrà troppo a lungo, si procederà alla premiazione simbolica, per l'assegnazione dei vari punteggi sarà compito della LNAU valutare in merito.

Qualsiasi reclamo va inoltrato scritto al Direttore di Gara con rispettiva quota di € 100.00 (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. 8 - In pre-griglia prima di ogni manche, il concorrente dovrà rendersi riconoscibile al personale addetto.

Art. 10 – 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. 11 – 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.

Art. 12 - 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 sopraggiungono. 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 sopraggiungano 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. 13 – **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. 14 – **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 15 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. 15 – 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 non arrivati o doppiati, la batteria sarà priva di tempi. Qualora in finale si dovesse verificare che una autovettura si ritira e una viene doppiata, prendendo comunque la bandiera a scacchi, la classifica finale dei primi 4 viene convalidata in base ai tempi e ai giri completati. Non verranno considerati i tempi di ingresso in finale.

Art. 16 – 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 (vedasi **art.31 Regolamento Tecnico**). 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. 17 – Classifiche

classifica per categorie:verranno conteggiati 10 risultati migliori, in caso di pari punteggio sarà conteggiato chi ha più vittorie più secondi posti più terzi posti ecc...fino al decimo posto.

Art.18 - Sarà facoltà del Direttore di Gara, in accordo con il Commissario sportivo di Lega 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 Pista

Art. 1 – Le vetture ammesse debbono essere conformi al regolamento tecnico. Le vetture omologate FIA devono essere accompagnate da passaporto tecnico o fiches, ed ottenere passaporto tecnico LNAU. (Lega 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) **Verifica unica:** i veicoli verranno sottoposti ad una verifica unica valida per tutto il campionato in corso (esclusa la categoria serie), ad ogni vettura sarà applicato un apposito adesivo che certifica la verifica, in caso di modifiche al veicolo sarà cura del proprietario comunicarlo ai verificatori tecnici che le trascriveranno nel passaporto tecnico.

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 (tolleranza - 3 KG.) anteriori e posteriori
	vetture da 701 cc a 1150 cc	Kg. 580 (tolleranza - 3 KG.) anteriori e posteriori
	vetture da 1151 cc a 1300 cc	Kg. 680(tolleranza - 3 KG.) anteriori
- classe B	vetture da 1301 cc a 1600 cc	Kg. 720(tolleranza - 3 KG.) anteriori
- classe C	vetture da 1601 cc a 1800 cc	Kg. 800 (tolleranza - 3 KG.) anteriori
	vetture da 1801 cc a 2000 cc	Kg. 850 (tolleranza - 3 KG.) anteriori
	vetture da 2001 cc a 3600 cc	Kg. 900 (tolleranza - 3 KG.) anteriori
- classe D2RM	vetture fino a 1300 cc	Kg. 680 (tolleranza - 3 KG.)
posteriori	vetture da 1301cc a 1600cc	Kg. 720 (tolleranza - 3 KG.)
	vetture da 1601cc a 1800cc	Kg. 800 (tolleranza - 3 KG.)
	vetture da 1801cc a 2000cc	Kg. 850 (tolleranza - 3 KG.)

	vetture da 2001cc a 3600cc	Kg. 900 (tolleranza - 3 KG.)
- classe D4x4	vetture da fino a 1300 cc	Kg. 720 (tolleranza - 3 KG.)
	vetture da 1301cc a 1600cc	Kg. 770 (tolleranza - 3 KG.)
	vetture da 1601cc a 1800cc	Kg. 850 (tolleranza - 3 KG.)
	vetture da 1801cc a 2000cc	Kg. 900 (tolleranza - 3 KG.)
	vetture da 2001cc a 3600cc	Kg. 950 (tolleranza - 3 KG.)
- classe E	monoposto e prototipi 2 ruote motrici	
	Fino a 600 cc	kg 360 (tolleranza - 3 KG.)
	Fino a 1000cc	Kg. 385 (tolleranza - 3 KG.)
	Oltre 1000cc	Kg. 410 (tolleranza - 3 KG.)
	4 x 4 fino 2000 cc	Kg. 500 (tolleranza - 3 KG.)
	4 x 4 oltre 2000 cc	Kg. 650 (tolleranza - 3 KG.)

Motore elettrico e/o motorizzazioni ibrida kg. 500

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

- Slick - scolpiti asciutto/bagnato: libera

Peso in ordine di marcia

Vetture con il solo motore endotermico: minimo kg 360 (**tolleranza - 3 KG.**)

Vetture ibride o elettriche: minimo kg 360, massimo kg 500 (**tolleranza - 3 KG.**)

- **Classe Sport** vetture trasformate ed ex gruppo B **ufficiali**, 2 e 4 ruote motrici Kg. 600 (**tolleranza - 3 KG.**)

- **Classe Lady** categoria esclusiva per sole donne. Pesi a seconda della classe di appartenenza della vettura. (minimo 360 kg.)

- **Categoria Libera** Solo per doppie guide, pesi a seconda della classe di appartenenza della vettura. Può partecipare qualsiasi vettura purché sia conforme a questo regolamento, inoltre in questa categoria non si effettua la finale né la premiazione, e di conseguenza non ci saranno classifiche.

- **Categoria Serie:**

potenza specifica dichiarata dalla casa massimo 85 cavalli/litro:

tolleranza di max + 10cv e + 1KN/m di quanto dichiarato dalla casa costruttrice del veicolo. Eventuali difformità in fase di verifica delle prove al banco e/o reclami saranno comunque valutati dal consiglio dei commissari nominati.

Durante lo svolgimento del campionato, saranno effettuati controlli al banco prova a campione; qualora fossero riscontrate delle irregolarità alle vetture, ai rispettivi piloti saranno tolti tutti i punti in classifica delle gare effettuate fino alla data del controllo.

1. La categoria è suddivisa in **SA** (*fino a 1400cc*) **SB** (*fino a 1600cc*) e **SC** (*fino a 2000cc*). Ad ogni gara il concorrente deve esibire specifico CERTIFICATO DI PROVA AL BANCO (che avrà durata massima di 12 mesi) rilasciato (timbrato e firmato) da un commissario verificatore UISP presente alla prova stessa e comprovante i dati di potenza e coppia max della vettura, con stampa del numero di telaio della vettura stessa. Sarà stabilita una potenza minima sul calcolo del peso, la quale sarà esattamente quella dichiarata dal costruttore. Il valore di tolleranza su peso e potenza sarà del 3%;
2. **Telaio:** il telaio dovrà rimanere quello di serie e dichiarato dalla casa costruttrice. Viene concessa la possibilità di rinforzare lo stesso nelle parti più soggette a stress meccanico;
3. **Supporti motore:** liberi;
4. **Collettori:** i collettori di aspirazione e quelli di scarico devono rimanere categoricamente di serie; lo scarico è libero purché mantenga la rumorosità entro i 90 Db,
5. **Aspirazione:** dovrà essere quella di serie con l'unica eccezione riguardante il filtro che potrà essere racing;
6. **Alberi a camme:** devono rimanere quelli di serie, possono essere riprofilati, SONO VIETATI gli alberi a camme in acciaio. L'eventuale modifica dovrà essere dichiarata e annotata al momento della certificazione al banco prova. Variazioni e modifiche sono vietate dopo la certificazione. Saranno effettuati controlli a campione (al banco) durante il campionato.
7. **Carburanti:** sono vietate le benzine speciali (102 ottani e superiori) e comunque tutte quelle non normalmente commercializzate ai distributori. Sono ammessi additivi specifici per benzine;
8. **Peso:** fino a 1400cc (SA) pari a 8 Kg per cavallo dichiarato (pesatura con pilota a bordo), fino a 1600cc (SB) pari a 8 Kg per cavallo dichiarato (pesatura con pilota a bordo), fino a 2000cc (SC) pari a 7 Kg per cavallo dichiarato (pesatura con pilota a bordo);
9. **Cambio:** sincronizzato con rapporti di serie, senza differenziale auto bloccante o giunto viscoso; il concorrente deve esibire specifico CERTIFICATO DI PROVA AL BANCO (che avrà durata di 12 mesi) rilasciato (timbrato e firmato) da un commissario verificatore UISP

- presente alla prova stessa e comprovante i dati relativi alla velocità massima in 4^a marcia ed il numero di giri motore relativo. (1 gara di tolleranza);
10. **Freni:** il disco dovrà essere tassativamente di serie (vietati baffati e forati) mentre le tubazioni e le pastiglie sono libere; **l'impianto ABS deve essere rimosso;**
 11. **Ammortizzatori:** si devono mantenere: la carcassa originale dell'ammortizzatore, lo stelo e gli ancoraggi di serie mantenendo le sedi di origine, taratura e altezza ammortizzatori libera, vietate le molle strette e regolabili, vietata la sostituzione in gara;
 12. **Camber:** è fatto divieto assoluto di modificare gli angoli di incidenza e camber delle ruote anteriori e posteriori utilizzando pezzi modificati e comunque viene stabilito un camber massimo di 1,5° ant. E 1,0° post.) eventuali tolleranze saranno concesse dalla direzione gara solo in casi particolari);
 13. **Gomme:** le vetture potranno montare esclusivamente cerchi di misura uguale o maggiore di 1" di diametro e 1/2" sul canale di quanto montato di serie (es. Peugeot 106 Rally serie 14" e 5.5" possono montare max 15" e 6", Peugeot 205 Rally 13" e 5" possono montare 14" e 5.5"). Le vetture dovranno montare esclusivamente gomme stradali (vietate racing omologate stradali e termiche) di misura indicata sul libretto di circolazione max minore o maggiore di 1 misura, es.: Peugeot 106 Rally 1300cc 175/60/14 potrà montare 165 o 185/55 o 65/14. E' comunque vietato l'utilizzo di coperture con un costo commerciale superiore a 100 euro + iva. (Qualora si rendesse necessario, particolari coperture potranno essere vietate). Viene inoltre concesso l'utilizzo di 2 misure jolly: 185/55/14 e 195/45/15;
 14. **Distanziali ruota:** è possibile montare distanziali ruota purché la gomma non superi (l'altezza del mozzo) la sagoma del parafrangente.
 15. **Sistemi di sicurezza:** obbligatori come descritti nel regolamento tecnico in vigore;
 16. **Qualsiasi parte non citata come:** freni, supporti, bracci sospensione, testine sospensione, sterzo, assale posteriore, scatola sterzo, freno a mano, posizione batteria e radiatore, posizione guida, passo, lineamenti esterni carrozzeria, paraurti anteriore e posteriore, materiali della carrozzeria, cruscotto, dovranno rimanere di serie; vengono vietati gli scarichi laterali e variazioni nel leveraggio del cambio che deve rimanere originale; (è resa facoltativa la sostituzione della strumentazione di bordo con indicatori di tipo *racing*)
 17. **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 nonché i rivestimenti portiere;
 18. **Impianto elettrico:** libero, ad esclusione della centralina, che deve rimanere di serie anche se rimappata (mappa libera), **VIETATA doppia mappatura;**
 19. Ad ogni gara le vetture di categoria SERIE ammesse alla finale verranno **verificate d'ufficio** (anche senza reclamo) sui seguenti particolari: leveraggio del cambio, scatola sterzo, freni, assetto/campanatura e comunque su tutti i particolari segnalati dalla direzione gara;
 20. **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.
 21. **Peso Potenza:** viene stabilita una potenza minima che è quella dichiarata dal costruttore;

N.B. è fissata una tolleranza sulla potenza e peso effettivo e dichiarata del **+3%**.

22. Tutte le cilindrato hanno una tolleranza di **+5 centimetri cubici**.

Pneumatici

- a) Slick - scolpiti asciutto/bagnato: libera
- b) Stradali omologate, vietata qualsiasi modifica (intagliarle, modificare il battistrada ecc..).
- c) Stradali obbligatorie per le categorie SERIE e LADY.
- d) Stradali obbligatorie per le categorie SERIE e LADY. Stradali/stampo per la categoria RALLY in caso di PIOGGIA. E' vietato qualsiasi altro tipo di pneumatico: intermedie/intagliate/pioggia

Cat. Rally:

- a) Dal 01-01-2013, in cat. Rally si potranno utilizzare esclusivamente gomme in specifica "STAMPO" e "STRADALI" (vale quanto riportato alla lettera b – pneumatici). Sono vietate gomme intermedie – intagliate – termiche – slick omologate stradali.

Cat. Serie:

- a) Vietata la sostituzione della centralina dopo la prova al banco, valevole per l'anno 2013, ad eccezione autorizzati previa verifica e controllo commissari preposti UISP.
- b) Vietato modificare misura monoblocco e testata dei motori (tolleranza massima 0,5 mm.).
- c) Vietata qualsiasi modifica alle pulegge degli alberi a cammes e ai particolari di collegamento PULEGGIA/CAMMES.
- d) Vietato l'utilizzo di doppie molle su sospensioni anteriori e posteriori.
- e) Vietata qualsiasi modifica sul leveraggio del cambio compreso prolungare o accorciare la prima leva (è consentita la sola sostituzione del pomolo).

Art. 3 - Zavorre

Eventuali zavorre devono essere dichiarate in sede delle verifiche e riportate in scheda tecnica e ben fissate **con piastre e bulloni di diametro minimo di 14 mm.** per tutta la gara, (una singola zavorra 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 **per la cat.serie**, 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 solo il marchio sul serbatoio.

Art. 4bis - Pompa benzina

La pompa benzina deve essere ben protetta, o nella posizione originale della casa costruttrice del veicolo, o rinchiusa in apposito contenitore 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, (2post 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, il bordo destro dello stesso non deve superare la linea di mezzzeria 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 ad eccezione delle vetture dove non previsto dal costruttore.

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). Dal 1° gennaio 2012, per le auto di nuova costruzione, i roll-bar auto costruiti non saranno più ammessi.***

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, **per la categoria serie attenersi al regolamento specifico**, sono ammessi solo monoblocco di serie o di motori della stessa marca d'origine e stesso numero di cilindri. Nelle classi E - -SPORT i motori sono liberi, di derivazione automobilistica e motociclistica. **Tutte le vetture e prototipi devono essere muniti di retromarcia.**

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 vetture delle categorie A – B – C, regolamento specifico per la categoria Serie. **E' ASSOLUTAMENTE VIETATA QUALSIASI FORMA DI RISCALDAMENTO DEI PNEUMATICI.**

Art. 13 – Paraspruzzi

In qualsiasi categoria e cilindrata è consigliato 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.

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 6 watt 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 la categoria Serie, (per eventuali spostamenti dovuti alla sicurezza deve essere rinchiusa in un contenitore a tenuta stagna)

Art. 16 – Carrozzeria

- Classi A – B – C – D, 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 dalla Lega.**
- **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, 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

Art. 19- Numeri di gara

Ad ogni concorrente verrà assegnato un numero di gara all'atto del rilascio della licenza da parte della Lega Nazionale Automobilismo UISP.

Art. 20- Vetture ammesse

Le vetture ammesse dovranno essere conformi al regolamento tecnico.

Art. 21- Iscrizioni

Le iscrizioni dovranno **obbligatoriamente** pervenire entro il giovedì alle ore 21,00 antecedente la manifestazione.

Le stesse dovranno pervenire telefonicamente o tramite raccomandata, fax, e-mail alla società organizzatrice.

La quota di iscrizione è fissata in € 80,00.

Il pilota viene considerato iscritto dal momento in cui ha versato la quota e firmato il modulo di iscrizione.

Il pilota che, regolarmente iscritto, non si dovesse presentare alla gara, (senza giustificazioni scritte) è tenuto obbligatoriamente a versare la tassa di iscrizione, nella prova successiva al Commissario Sportivo della LNAU presente in loco, se tale versamento non dovesse essere rispettato, scatteranno provvedimenti disciplinari da parte della LNAU.

Se la gara nel suo iter di svolgimento, avrà raggiunto l'inizio della 1° manche e, dovesse essere sospesa, per qualsiasi motivo, l'organizzazione potrà trattenere la quota di iscrizione.

L'organizzazione non può variare tale quota se non previo accordi con la Lega Nazionale Automobilismo UISP.

Viene data la facoltà ai piloti tesserati in altra/e federazioni ad iscriversi con il pseudonimo. Per tutti gli altri piloti il nome valido per l'iscrizione è quello indicato sulla licenza/B1

Art. 22 – Svolgimento –oneri organizzativi

Lo svolgimento della manifestazione sarà di competenza esclusivamente del Direttore di Gara.

Si richiamano gli articoli 5 e 7 delle norme generali per lo svolgimenti delle stesse.

Art. 23 – Servizio Sanitario

Durante lo svolgimento della manifestazione dovrà essere presente almeno una ambulanza alla partenza ed una all'arrivo (se la manifestazione si svolge in linea), un Medico ed almeno un carro attrezzi. Se per cause di forza maggiore le stesse dovessero assentarsi, la manifestazione dovrà essere momentaneamente sospesa, sino al ritorno delle stesse o sostituite.

Alcool test:

Nelle gare di Formula Pista viene introdotto **il controllo a campione** dell'alcolimetria dei piloti iscritti a cura dei Sanitari presenti in pista.

Chiunque si rifiutasse alla verifica sarà **squalificato**.

Qualora il controllo desse esito positivo, con valori superiori a quanto previsto dal Codice della Strada (0.50), il pilota verrà squalificato dalla manifestazione in corso, sarà avviata la pratica per la revoca della licenza di conduttore per il corrente anno.

E' chiaro fin da ora che, detto controllo è eseguito solamente per una maggiore sicurezza di tutti, senza ledere la privacy e la libertà di nessuno.

Art. 24 – Collegamenti Radio

Alla partenza e all'arrivo del percorso (se in linea) di gara dovranno essere allestite postazioni radio in grado di comunicare fra loro, con la direzione gara e con i commissari lungo il percorso.

Art. 25 – Commissari

Per ogni manifestazione la società organizzatrice dovrà garantire la copertura dell'intero tracciato di appositi commissari (giudici di percorso).

Gli stessi dovranno essere posizionati a vista l'uno con l'altro, dovranno essere muniti di ricetrasmittenti collegate con la direzione gara.

Art. 26 – Breafing

I conduttori hanno l'obbligo di partecipare al breafing che sarà tenuto dal Direttore di Gara.

Art. 27 – Manches

La gara si svolgerà in minimo di tre manches. E' discrezione del Direttore di Gara aumentare il numero di manches comunicandolo ai concorrenti durante il breafing e inserendolo nel Regolamento Particolare di Gara.

Ai fini della classifica si terrà il tempo della migliore manche. Per accedere alla classifica finale, il concorrente dovrà disputare almeno una manches e presentarsi sulla linea di partenza con la vettura efficiente per una delle rimanenti manches di gara.

Il concorrente che a causa di guasto, fuori uscita di pista ecc., con conseguente sospensione della manches non potrà ripresentarsi al successivo riallineamento e pertanto verrà escluso dalla stessa.

Art. 28 – Tempi

Il rilevamento dei tempi verrà effettuato tramite fotocellula in tempo reale. In prossimità della linea di partenza, il pilota dovrà mettersi a disposizione dell'addetto che gli darà il via libera alla partenza, dopo di che il conduttore avrà dieci secondi a disposizione per effettuarla.

In caso che il pilota non riesca ad effettuare la partenza entro i 10 secondi previsti, verrà momentaneamente escluso e reinserito in coda ai partenti. Se invece il pilota non si dovesse presentare a tempo e ora a disposizione dell'addetto partenze, verrà squalificato dalla manches.

L'ora di partenza e di arrivo sarà stabilito dal passaggio della vettura attraverso la fotocellula.

Le partenze avverranno ogni 5 secondi e/o a discrezione del Direttore di Gara.

Il concorrente una volta superata la linea d'arrivo, avrà a disposizione un giro di pista per il rientro ai box.

Art. 29 – Disposizioni

Il pilota costretto a fermarsi lungo il percorso, deve collocare la vettura in modo che sia ben visibile e che non provochi intralcio ai piloti che sopraggiungono, mettendosi comunque a disposizione dei commissari addetti. La vettura dopo ogni tipo di arresto, salvo cappottamento, dovrà riprendere il via esclusivamente con i propri mezzi. **Il pilota nel ripartire deve porre la massima attenzione a non intralciare altri piloti che sopraggiungono e, comunque attenersi scrupolosamente alle segnalazioni dei commissari di percorso.**

Il pilota che scende dalla vettura per cercarne il ripristino, non deve in qualsiasi modo ostacolare gli

altri concorrenti in gara.

In caso di cappottamento il pilota non può ripartire.

E' tassativamente proibito spingere la vettura lungo il percorso di gara, se non espressamente richiesto dal commissario di percorso. E' altresì vietato compiere qualsiasi manovra in senso contrario a quello di marcia. Il pilota che provoca la bandiera rossa, quindi la ripetizione della prova, non potrà ripartire per la stessa

Art. 30 - Tempo massimo

Dovrà essere previsto un tempo massimo di percorrenza della manche, oltre al quale il concorrente verrà escluso dalla stessa.

Art. 31 – Parco chiuso

Al termine dell'ultima manche le vetture dovranno essere portate immediatamente in parco chiuso pena l'esclusione dalla manifestazione.

Viene data facoltà al Direttore di Gara di effettuare il parco chiuso per categorie e comunque la categoria SERIE ad ogni manifestazione effettuerà il parco chiuso al termine dell'ultima manche.

Il Direttore di Gara comunicherà ai piloti durante il breafing la categoria che andrà in parco chiuso o l'eventuale abolizione dello stesso.

Il Direttore di Gara durante la manifestazione potrà ripristinare il parco chiuso per tutti a sua insindacabile discrezione.

Le stesse potranno essere ritirate, al termine delle eventuali verifiche post gara previa, autorizzazione del Direttore di gara. All'interno del parco chiuso sono ammessi solo i Commissari tecnici ed i Commissari sportivi.

Art. 32 – Classifiche e reclami

Al termine della manifestazione verrà esposta la classifica finale, che diverrà ufficiale 15 minuti dopo l'esposizione, pertanto ogni e qualsiasi reclamo dovrà essere presentato entro tale termine alla direzione gara, in busta chiusa contenete il soggetto al quale è indirizzato, il motivo, eventuali testimoni non di parte (giudici e/o personale addetto) firmato e accompagnato dalla somma di € 200.

Vedi art. 7 (facoltà di reclamo) Regolamento Sportivo.

Art. 33 – Sanzioni disciplinari

Ogni manovra irregolare rilevata dai giudici di percorso, anche riguardante le normative di sicurezza, porterà all'esclusione del pilota dalla gara .

Vedi art 8bis regolamento disciplinare, norme generali.

Art. 34 – Bandiere e il suo significato

- **bandiera tricolore** = partenza

- **bandiera a scacchi bianco/nera** = arrivo

- **bandiera nera** (esposta al pilota dal Direttore di Gara) = squalifica (il pilota in questione deve immediatamente abbandonare il circuito e portarsi ai box, si ricorda che per tale avviso esso verrà giudicato dalla Comm.ne disciplinare)

- **bandiera blu** = doppiaggio (il pilota che sta per essere doppiato o già doppiato deve dare spazio di passaggio ai piloti che stanno per effettuare tali sorpassi)

sulle gare da disputarsi con luce artificiale (le notturne) la stessa bandiera deve essere di colore azzurro chiaro o fluorescente.

- **bandiera gialla** = pericolo (alla esposizione della sopra citata i piloti devono rallentare vistosamente e non possono effettuare sorpassi, dal punto in cui viene esposta, fino al punto in cui cessa il pericolo, la esecuzione di un sorpasso comporta la squalifica immediata).

- **bandiera nero/bianca** = ammonizione (il pilota che effettuerà scorrettezze lievi a giudizio del Direttore di Gara, con questa bandiera esso riceverà il primo avvertimento più una ammonizione ufficiale segnata sul verbale di gara, "si ricorda che con due ammonizioni prese in diverse gare ufficiali segnalate si incapperà in 1 giornata di squalifica da scontare alla prima gara che si terrà nelle regioni di appartenenza. Nelle regioni dove non si effettuano manifestazioni, sarà facoltà della Lega.Naz.le Automobilismo decidere in merito", non ci sarà il secondo avvertimento ma scatterà la bandiera nera e con essa la squalifica immediata dalla gara più sanzioni a giudizio della Comm.ne Sportiva).

- **bandiera verde** = circuito libero

- **bandiera rossa** = arresto immediato della gara, procedere lentamente fino alla linea di partenza.

bandiera nera con circolo tondo arancio = segnalazione di guasto meccanico, il Direttore di gara non ha l'obbligo di esporre detta bandiera. Se riterrà la cosa pericolosa per la incolumità degli altri piloti, può fermare l'auto con bandiera nera.

Bandiera bianca con croce rossa = richiesta di intervento immediato dei soccorsi sanitari.

Qualora un concorrente venga doppiato e successivamente raggiunge la vettura che lo precede a quest'ultimo non verrà esposta la bandiera BLU.

Rimane a discrezione del pilota che precede dare strada al pilota che lo raggiunge.

Art. 35 - Sarà facoltà del Direttore di Gara, in accordo con il Commissario Sportivo di Lega Nazionale Automobilismo, modificare articoli e norme dello stesso regolamento qui sopra riportato, in base ad esigenze presentatesi al momento. Le stesse modifiche, comunque, non dovranno mai per nessun motivo compromettere lo standard di sicurezza acquisito. (per dare voce alle modifiche assunte, è fatto obbligo di esposizione in apposita bacheca)