



VELOCITA' IN SALITA

PRINCIPALI MODIFICHE ALLA REGOLAMENTAZIONE 2014

NS1 CAPITOLO IV

CAMPIONATI ITALIANI

TROFEI E COPPE ACI/CSAI, SETTORE VELOCITÀ IN SALITA 2013 2014

DISPOSIZIONI DI CARATTERE GENERALE:

- Le candidature per il CEM potranno essere prese in considerazione soltanto se la gara è stata già titolata per il Challenge FIA nei due anni precedenti. La proposta alla FIA di assegnazione della validità per il CEM sarà effettuata prevedendo la rotazione di 4 gare.
- ~~Ai fini dell'assegnazione delle validità per il Challenge FIA e/o la Coppa Europa FIA le gare dovranno aver avuto almeno 5 partenti con licenza e residenza straniere nell'edizione immediatamente precedente.~~
- Gli Organizzatori che intendono candidare la propria gara per un titolo ACI/CSAI, o FIA immediatamente superiore lo devono manifestare alla S/C Velocità in Salita Commissione Velocità, per iscritto, in sede d'iscrizione a calendario della gara, pena la non ammissione della candidatura.
- Le gare dovranno effettuarsi tassativamente alla data prevista; eventuali cambiamenti o annullamenti, non suffragati da provate cause di forza maggiore, comporteranno, a giudizio insindacabile ~~della CSAI dell'ACI/CSAI~~, la perdita automatica del titolo.
- La titolarità è riservata alle gare effettuate l'anno precedente con esito positivo.
- Le date vengono stabilite ~~dalla CSAI dell'ACI/CSAI~~, valutate le date del CEM e le date stabilite dalla FIA e la migliore gestione del CIVM e del TIVM ed ampliando il periodo di effettuazione delle gare nell'anno.
- L'intervallo minimo di effettuazione tra le gare valide per il CIVM è di 2 settimane (fatta eccezione per le gare aventi titolazione CEM o Challenge FIA Coupe Internationale des Courses de Côte FIA).
- Le gare valevoli per l'aggiudicazione dei titoli dovranno obbligatoriamente comprendere tutti i gruppi di vetture e le relative Classi corrispondenti di cui alle Tabelle degli Art. 2 e 3.
- Gli Organizzatori devono sottoscrivere tutti gli impegni promozionali proposti dalla Federazione ed adempiere a tutti gli obblighi assicurativi. Il rispetto di quanto sopra è condizione per avere o mantenere la titolazione.
- Nelle gare abbinate Auto Moderne e Storiche (che non devono avere validità nazionali) può essere previsto un solo Collegio dei Commissari Sportivi.
- I regolamenti ed i calendari dei vari Trofei, Monomarca, e similari devono essere presentati alla - all'ACI/CSAI, (S/C Velocità in Salita Commissione Velocità) per il loro esame ed approvazione almeno due mesi prima dell'inizio delle gare interessate.
- Nei calendari dei vari Trofei, Monomarca e similari non potranno essere incluse gare CIVM che nell'anno precedente hanno avuto problemi di iscrizioni in soprannumero.
- Le gare si dovranno svolgere di Domenica con partenza non oltre le ore 9,30 per le gare in due sessioni (gara 1 e gara 2) e non oltre le ore 10 per le gare in una sessione. Casi particolari, debitamente documentati, saranno valutati dalla Segreteria e dalla S/C Velocità in Salita Commissione Velocità.
- È stata approvata la regolamentazione dei tests prevedendo due loro tipologie: tests collettivi e tests tecnici (ved. Appendice n. 5 alla N.S. 16bis).
- Per ulteriori specificazioni e prescrizioni si rimanda alla NS16 bis.

1. DEFINIZIONE

- I Campionati Italiani, i Trofei Nazionali e le Coppe di cui al Cap. I articolo 1 lettera c) - propriamente schematizzati nelle Tabelle riportate negli articoli 2 e 3 - sono riservati ai conduttori titolari di una licenza ACI/CSAI valida.
- L'aggiudicazione dei titoli avverrà con le norme specificate negli articoli seguenti.

2. CAMPIONATI ITALIANI VELOCITÀ DELLA MONTAGNA (CIVM)

A tutti i piloti partecipanti alle gare del CIVM verranno attribuiti i punteggi previsti per le varie classifiche. Sono designate dall'ACI/CSAI max n° 13 gare valide. Saranno previste delle gare di riserva che subentreranno nella validità in caso di non effettuazione di una gara valida.

Saranno considerati validi i migliori 16 risultati utili dei quali 12 nelle prime 10 gare e 4 nelle ultime 3 gare (intendendo per "risultato" che una gara in sessione unica vale come due risultati e che ogni sessione di gara nelle gare in due sessioni, anche in gare diverse, conta come un risultato) conseguiti nelle max 13 gare valide.

Le gare in due sessioni di gara saranno considerate ai fini dei punteggi come due gare distinte (gara 1 e gara 2) per ciascuna delle quali sarà messa a disposizione la metà dei punteggi previsti dalle tabelle dell'art. 6.

A titolo di esempio: il vincitore di un gruppo prenderà 10 punti nella prima sessione di gara (gara 1) e 10 punti nella seconda sessione di gara (gara 2). I titoli schematizzati nella seguente tabella saranno assegnati ai conduttori con il più alto punteggio tra tutti i conduttori classificati

~~Tutti i conduttori dovranno obbligatoriamente provvedere all'iscrizione al Campionato Italiano Velocità della Montagna entro la prima gara valida con un versamento ad ACI Sport di 250 euro + IVA. Dal pagamento saranno esonerati i piloti under 25. Per coloro che non desiderano versare la quota di 250 euro è possibile pagare detta quota gara per gara pagando 40 euro + IVA in aggiunta alla quota della tassa d'iscrizione. L'organizzatore, sulla base dei verificati, dovrà versare ad ACI Sport la somma corrispondente al numero dei partecipanti che hanno optato per questa soluzione.~~

~~L'importo che risulterà effettivamente pagato andrà a costituire il montepremi CIVM e TIVM, secondo la ripartizione che sarà stabilita a fine anno dall'ACI/CSAI.~~

~~All'atto dell'iscrizione al CIVM verranno forniti da ACI Sport n° 3 pass (1 per il pilota iscritto e 2 per i suoi meccanici). I pass non permettono l'accesso senza il pagamento del biglietto (ove l'organizzatore non lo abbia espressamente previsto). È fatto obbligo di comunicare i nominativi che saranno apposti sui pass e confermati o variati di gara in gara dal singolo organizzatore.~~

~~Per formalizzare e valorizzare l'iscrizione deve essere compilato, firmato ed inviato ad ACI Sport l'apposito modulo (pubblicato sul sito~~

www.esai.aci.it), accompagnato dal versamento suddetto, da effettuarsi con le modalità e i termini indicati sul modulo stesso.

Sono designate dalla CSAI n° 5 gare valide per la Zona Centro Nord, n° 5 gare valide per la Zona Centro Sud e n° 3 gare comuni finali (queste ultime con coefficiente 1,5). Saranno previste delle gare di riserva che subentreranno nella validità in caso di non effettuazione di una gara valida.

Saranno considerati validi i migliori quattro risultati conseguiti nella propria zona (su cinque gare valide) più i migliori due risultati delle tre gare comuni finali per un totale di sei risultati per zona. Nel caso di parità sarà discriminante il risultato della terza finale. Il conduttore sarà inserito d'ufficio nella zona alla quale appartiene la prima gara alla quale ha partecipato salvo se diversamente comunicato dallo stesso per scritto alla CSAI Milano fax 02-76014479 (in caso di partecipazione a gare della zona per la quale non si concorre, i conduttori saranno trasparenti al fine dell'acquisizione del punteggio). Nel caso di cambio di zona i punteggi per la nuova zona verranno contabilizzati dalla prima gara successiva alla data di formalizzazione della comunicazione di cambio della zona alla CSAI.

Le gare in due sessioni di gara saranno considerate ai fini dei punteggi come due gare distinte (gara 1 e gara 2) per ciascuna delle quali sarà messa a disposizione la metà dei punteggi previsti dalle tabelle dell'art. 6.

A titolo di esempio: il vincitore di un gruppo prenderà 7,5 punti nella prima sessione di gara (gara 1) e 7,5 punti nella seconda sessione di gara (gara 2).

In caso di gara in due sessioni di gara (gara 1 e gara 2) per "risultato" si intende la somma dei punteggi ottenuti nelle due sessioni di gara (gara 1 e gara 2).

I titoli schematizzati nella seguente tabella saranno assegnati ai conduttori con il più alto punteggio tra tutti i conduttori classificati nelle due Zone CIVM: "Centro Nord" e "Centro Sud".

Campionati Italiani	Trofei CIVM	Coppe CIVM
<ul style="list-style-type: none"> - Gruppo Racing Start (vetture fino a 2000 cm³ aspirate benzina e diesel aspirate e turbo) - Gruppo Racing Start (vetture fino a 1600 cm³ turbo benzina) Gruppo N Gruppo A - CN (escluse CNTD) - E1 Italia - GT - E2 Monoposto (E2M) - Campione Assoluto - CIVM 	E2 Biposto (E2B) Under 25 Scuderie	di Classe per Gruppi N, A, E1 Italia, E2S (E2S no classi diesel): <ul style="list-style-type: none"> - fino a 1150 cm³ - da 1151 a 1400 cm³ - da 1401 a 1600 cm³ - da 1601 a 2000 cm³ - da 2001 a 3000 cm³ <u>Solo Gruppo E1 Italia:</u> <u>- fino a 1600 cm³ cilindrata geometrica turbo (benzina)</u> -
		<ul style="list-style-type: none"> - oltre 3000 cm³ - Diesel fino a 2000 cm³ - Diesel oltre 2000 cm³
		di Classe per Gruppi CN ed E2B: <ul style="list-style-type: none"> - fino a 1000 cm³ - da 1001 a 1300 cm³ - da 1301 a 1600 cm³ - da 1601 a 2000 cm³ - da 2001 a 2500 cm³ - da 2501 a 3000 cm³ - TD fino a 2000 cm³ cilindrata geometrica
		di Classe per Gruppo GT: <p>GT4 RGT (conformi all'art. 258 256 dell'Allegato J vigente):</p> <ul style="list-style-type: none"> - fino a 2000 cm³ - da 2001 a 3000 cm³ - oltre 3000 cm³ <p>GT2 (conformi all'art. 257 dell'Allegato J vigente):</p> <ul style="list-style-type: none"> - fino a 2000 cm³ - da 2001 a 3000 cm³ - oltre 3000 cm³ <p>GT3 (conformi all'art. 257A 257 dell'Allegato J vigente):</p> <ul style="list-style-type: none"> - fino a 2000 cm³ - da 2001 a 3000 cm³ - oltre 3000 cm³ - GT CUP: fino a 2000 cm³ - da 2001 a 3000 cm³ - oltre 3000 cm³
		di Classe per E2M: <ul style="list-style-type: none"> - fino a 1000 cm³ - da 1001 a 1600 cm³ - da 1601 a 2000 cm³ - da 2001 a 3000 cm³
		di Classe per Gruppo Racing Start (vetture conformi alla NS24): Benzina non sovralimentate fino a 2000 cm ³ così suddivise: <ul style="list-style-type: none"> - RS1 - fino a 1150 cm³ - RS2 - da 1151 a 1400 cm³ - RS3 - da 1401 a 1600 cm³ - RS4 - da 1601 a 2000 cm³ Benzina sovralimentate con cilindrata geometrica fino a 1600 cm ³ così suddivise: <ul style="list-style-type: none"> - RSTB - fino a 1600 cm³ Diesel (cilindrata geometrica fino a 2000 cm³, anche sovralimentate) così suddivise: - RSD1 - fino a 1600 cm³ - RSD2 - da 1601 a 2000 cm³ -- RSTB1 - fino a 1400 cm³ -- RSTB2 - da 1401 fino a 1600 cm³ -- RSTW - vetture con doppia sovralimentazione mista (turbo + compressore volumetrico) con cilindrata geometrica fino a 1600 cm³) Diesel (cilindrata geometrica fino a 2000 cm³, anche sovralimentate) così suddivise: -- RSD - aspirate o anche sovralimentate con cilindrata geometrica fino a 2000 cm³
		Dame

Campionati Italiani	Trofei CIVM	Coppe CIVM
		Assolute per i Gruppi - E1 Superstars (E1SS) - E2S

La Giunta Sportiva ~~della-~~ dell'ACI/CSAI stabilirà le date, le validità, le eventuali rotazioni e riserve delle gare CIVM, valutando le proposte della S/C Velocità in Salita Commissione Velocità.

3. TROFEI ITALIANI VELOCITÀ DELLA MONTAGNA (TIVM)

~~Sono designate dalla CSAI otto gare valide per la zona Nord, otto gare valide per la zona Centro e otto gare valide per la zona Sud.~~

Le gare valide per il TIVM Nord e/o Sud sono stabilite dall'ACI/CSAI.

Delle gare valide per il TIVM fanno parte anche le gare del CIVM ~~(comprese le gare comuni finali)~~ tutte con coefficiente 1,5 ai fini dei punteggi TIVM.

Le gare del TIVM con coefficiente 1 della Sardegna e quelle a discrezione dell'ACI/CSAI valgono per entrambe le zone (Nord & Sud) zona Centro con coefficiente 1 valgono anche per le altre due zone.

Saranno considerati validi i migliori ~~tre-~~ sei risultati conseguiti nelle gare CIVM valide per il TIVM della propria zona (che avranno coefficiente 1,5) più i ~~tre-~~ sei migliori risultati conseguiti nella gare valide per il solo TIVM (che avranno coeff. 1) valide per la propria zona (intendendo per "risultato" che una gara in sessione unica vale come due risultati e che ogni sessione di gara nelle gare in due sessioni, anche in gare diverse, conta come un risultato) conseguiti nelle gare valide.

Il conduttore sarà inserito d'ufficio nella zona alla quale appartiene la prima gara alla quale ha partecipato (per le gare ~~della zona Centro~~ che valgono ~~anche~~ per le zone Nord e Sud il conduttore sarà considerato appartenente alla zona ~~Centro Nord~~) salvo se diversamente comunicato per scritto alla Commissione Velocità ACI/CSAI Via Durando 38 - 20158 Milano fax 02-76014479 (in caso di partecipazione a gare della zona per la quale non si concorre, i conduttori non saranno trasparenti al fine dell'acquisizione del punteggio). Nel caso di cambio di zona i punteggi per la nuova zona verranno contabilizzati dalla prima gara successiva alla data di formalizzazione della comunicazione di cambio della zona ~~alla-~~ All'ACI/CSAI.

Le gare in due sessioni di gara saranno considerate ai fini dei punteggi come due gare distinte (gara 1 e gara 2) per ciascuna delle quali sarà messa a disposizione la metà dei punteggi previsti dalle tabelle dell'art. 6. ~~A titolo di esempio: il vincitore di un gruppo prenderà 7,5 punti in gara 1 e 7,5 punti in gara 2.~~

A titolo di esempio: il vincitore di un gruppo prenderà 10 punti nella prima sessione di gara (gara 1) e 10 punti nella seconda sessione di gara (gara 2).

Trofei Italiani Velocità Montagna (TIVM) (per ogni Zona)	Coppe TIVM (per ogni Zona)
<ul style="list-style-type: none"> - Gruppo Racing Start - Gruppo N - Gruppo A - CN - E1 Italia - GT - E2 Monoposto - E2 Biposto - Under 25 	<p>di Classe per Gruppi N, A, E1 Italia, E2S (E2S no classi diesel):</p> <ul style="list-style-type: none"> - fino a 1150 cm³ - da 1151 a 1400 cm³ - da 1401 a 1600 cm³ - da 1601 a 2000 cm³ - da 2001 a 3000 cm³ - oltre 3000 cm³ - Diesel fino a 2000 cm³ - Diesel oltre 2000 cm³ <p><u>Solo Gruppo E1 Italia:</u> <u>- fino a 1600 cm³ cilindrata geometrica turbo (benzina)</u></p>
	<p>di Classe per Gruppi CN e E2B:</p> <ul style="list-style-type: none"> - fino a 1000 cm³ - da 1001 a 1300 cm³ - da 1301 a 1600 cm³ - da 1601 a 2000 cm³ - da 2001 a 2500 cm³ - da 2501 a 3000 cm³ <p>TD fino a 2000 cm³ cilindrata geometrica</p>
	<p>di Classe per Gruppo GT:</p> <p>GT1- RGT (conformi all'art. 258 <u>256</u> dell'Allegato J vigente):</p> <ul style="list-style-type: none"> - fino a 2000 cm³ - da 2001 a 3000 cm³ - oltre 3000 cm³ <p>GT2 (conformi all'art. 257 dell'Allegato J vigente):</p> <ul style="list-style-type: none"> - fino a 2000 cm³ - da 2001 a 3000 cm³ - oltre 3000 cm³ <p>GT3 (conformi all'art. 257A <u>257</u> dell'Allegato J vigente):</p> <ul style="list-style-type: none"> - fino a 2000 cm³ - da 2001 a 3000 cm³ - oltre 3000 cm³ <p>GT CUP</p> <ul style="list-style-type: none"> - fino a 2000 cm³ - da 2001 a 3000 cm³ - oltre 3000 cm³
	<p>di Classe per Gruppo E2M:</p> <ul style="list-style-type: none"> - fino a 1000 cm³ - da 1001 a 1600 cm³ - da 1601 a 2000 cm³

Trofei Italiani Velocità Montagna (TIVM) (per ogni Zona)	Coppe TIVM (per ogni Zona)
	- da 2001 a 3000 cm ³
	di Classe per Gruppo Racing Start (vetture conformi alla NS24): Benzina non sovralimentate fino a 2000 cm ³ così suddivise: - RS1 - fino a 1150 cm ³ - RS2 - da 1151 a 1400 cm ³ - RS3 - da 1401 a 1600 cm ³ - RS4 - da 1601 a 2000 cm ³ Benzina sovralimentate con cilindrata geometrica fino a 1600 cm ³ così suddivise: ---RSTB - fino a 1600 cm³ Diesel (cilindrata geometrica fino a 2000 cm³, anche sovralimentate) così suddivise: ---RSD1 fino a 1600 cm³ - RSD2 da 1601 a 2000 cm³ -- RSTB1 - fino a 1400 cm³ -- RSTB2 - da 1401 fino a 1600 cm³ -- RSTW - vetture con doppia sovralimentazione mista (turbo + compressore volumetrico) con cilindrata geometrica fino a 1600 cm³ Diesel (cilindrata geometrica fino a 2000 cm³, anche sovralimentate) così suddivise: -- RSD - aspirate o anche sovralimentate con cilindrata geometrica fino a 2000 cm³ -
	Assolute per i Gruppi: ---E3 (N - VSO) ---E3 (A - VSO) ---E3 (B - VSO) ---E3 (GT - VSO) - E1 Superstars (E1SS) - E2S

Le date di effettuazione delle gare di TIVM saranno determinate ~~dalla~~ dall'ACI/CSAI.

~~Tutte le gare di T.I.V.M. saranno ispezionate direttamente dalla CSAI.~~

4. VETTURE AMMESSE

Si rimanda alla NS 16 bis art. 3.

5. CLASSIFICHE

Premessa: Nelle gare con titolazione FIA saranno stilate tutte le classifiche previste dalla Normativa FIA.

Per ogni gara saranno stilate le seguenti classifiche:

- Classifica assoluta di gara (senza includere le vetture E3 (N-VSO, A-VSO, B-VSO, GT-VSO), E3S, Trofei di Marca o altre tipologie di vettura espressamente vietate);
- Classifiche dei Gruppi Racing Start - N - A - CN - E1 Italia (benzina e diesel) -E2M - E2B - GT - E3 (N-VSO, A-VSO, B-VSO, GT-VSO) - E3S - E2S
- Classifiche di Classe (per tutte le classi dei Gruppi Racing Start - N, A, CN, E1 Italia, E2M, E2B, GT, E2S indicate nelle Tabelle di cui agli articoli 2 e 3)
- Classifiche speciali (Dame, Scuderie, Under 25, E1 Superstars (E1SS) ed altre eventualmente previste dall'Organizzatore).

6. PUNTEGGI

Ai fini dell'aggiudicazione dei titoli in palio saranno attribuiti per ogni gara valida a tutti i partecipanti titolari di una licenza ACI/CSAI valida purché risultino partiti (per la definizione di "partiti" si veda la NS 16 bis Cap. II Art. 7 ultimo paragrafo) ed in regola con tutte le normative vigenti, i seguenti punteggi:

- classifica assoluta di gruppo (Racing Start vetture fino a 2000 cm³ aspirate benzina e diesel aspirate e turbo - Racing Start vetture fino a 1600 cm³ turbo benzina - N - A - CN - E1 Italia benzina e diesel - E1SS - GT - E2M - E2B - E2S).

1° classificato	20 punti
2° classificato	15 punti
3° classificato	12 punti
4° classificato	10 punti
5° classificato	8 punti
6° classificato	6 punti
7° classificato	4 punti
8° classificato	3 punti
9° classificato	2 punti
10° classificato	1 punto

classifica di classe:

Classifica	1 partito	2/3 partiti	da 4 a 6 partiti	da 7 a 10 partiti	oltre 10 partiti
1°	2 punti	3 punti	7 punti	9 punti	10 punti
2°		1 punto	5 punti	7 punti	8 punti
3°			3 punti	5 punti	6 punti
4°			1 punto	3 punti	5 punti

Classifica	1 partito	2/3 partiti	da 4 a 6 partiti	da 7 a 10 partiti	oltre 10 partiti
5°				2 punti	4 punti
6°				1 punto	3 punti
7°					2 punti
8°					1 punto

N.B.: i piloti partecipanti con vetture CNTD non tolgono punti nella classifica di Gruppo CN.

Nelle gare in due sessioni di gara: in base ai partiti di gara 1 per i punteggi da assegnare a gara 1 e ai partiti di gara 2 per i punteggi da assegnare a gara 2.

7. CLASSIFICA FINALE PER L'AGGIUDICAZIONE DEI TITOLI - CAMPIONATI ITALIANI VELOCITÀ DELLA MONTAGNA (C.I.V.M.)

Premessa:

- Le vetture CNTD potranno partecipare alle gare valide per il CIVM ma senza acquisire punteggi utili per il Campionato Italiano Velocità della Montagna pur classificandosi nella classifica assoluta di gara e di Gruppo ed aggiudicandosi i relativi premi. In dette gare le vetture CNTD non acquisiranno punteggi per il CIVM ma acquisiranno punteggi validi per le Coppe CIVM (come previsto nel successivo art. 7.6) e per il Trofeo Italiano Velocità Montagna (TIVM) e relative Coppe (come previsto nei successivi art.8.1 e 8.2).
- In tutte le gare che si svolgono sul territorio nazionale (comprese quelle valide per il TIVM e le nazionali) le vetture Kit Car, WRC, Super 1600, SP, S2000 si classificheranno e acquisiranno punteggi utili per i titoli FIA e ACI/CSAI nel Gruppo A. Le vetture del Gruppo R (secondo la tabella di equiparazione stabilita dalla NS 16 bis) si classificheranno e acquisiranno punteggi utili per i titoli FIA e ACI/CSAI nei Gruppi N o A o G.

7.1 Campionati Italiani Velocità della Montagna (CIVM)

7.1.1 Al termine della stagione sportiva ~~la~~ l'ACI/CSAI compilerà, ~~per ciascuna Zona ("Centro Nord" e "Centro Sud"),~~ per ciascun gruppo di vetture ammesse (Racing Start vetture fino a 2000 cm³ aspirate benzina e diesel aspirate e turbo, Racing Start vetture fino a 1600 cm³ turbo benzina, N, A, CN (escluse le CNTD), E1 Italia, GT, E2M), una classifica finale sommando tra di loro i punteggi di gruppo (vedi articolo 6) ottenuti da ciascun conduttore nelle gare valevoli, come indicato all'art. 2 del presente capitolo.

Ogni conduttore, per concorrere alla classifica finale del Campionato, potrà acquisire punteggi utilizzando la stessa vettura (intendendosi per stessa vettura una vettura che appartenga allo stesso gruppo ed alla stessa classe di cilindrata) in tutte le gare valide.

In caso di ex-aequo la posizione in classifica finale da assegnare a ciascun conduttore sarà determinata dal maggior numero di gare effettuate. In caso di ulteriore parità con lo stesso numero di gare effettuate, la classifica finale sarà determinata prendendo in considerazione il maggior numero di primi posti di gruppo, secondi, terzi. Se i conduttori interessati non hanno ottenuto classifiche di gruppo nei primi tre assoluti, si prenderanno in considerazione le classifiche di classe (primi posti, secondi, terzi).

Nel caso un conduttore incorra in esclusione dalla classifica per irregolarità tecniche e/o sia deferito al Giudice Sportivo per violazione di norme sportive e gli sia stata applicata la sanzione in via definitiva della sospensione della licenza per un periodo uguale o superiore al mese, gli verrà inflitta la perdita di 10 punti che verranno detratti dal punteggio utile acquisito fino al momento dell'esclusione dalla classifica. In ogni caso la penalità non potrà mai essere superiore ai punti effettivamente maturati dal conduttore alla data in questione.

Esempio: punteggio naturale fino all'esclusione di classifica: 5 punti
penalità: 10 punti
penalità effettiva da applicare: 5 punti

7.1.2 Campione Assoluto CIVM

Al termine della stagione sportiva ~~la~~ l'ACI/CSAI compilerà, ~~per ciascuna Zona ("Centro Nord" e "Centro Sud"),~~ una classifica finale sommando tra di loro i punteggi ottenuti nelle gare valevoli, come indicato all'art. 2 del presente Capitolo, dai primi 15 classificati assoluti di ciascuna gara, assegnando i medesimi punteggi previsti per la "Classifica Assoluta di Gruppo" (ved. tabella dell'art. 6).

Sarà proclamato "Campione Assoluto CIVM" il conduttore che avrà totalizzato il punteggio più alto.

7.2 Coppa Dame CIVM

Al termine della stagione sportiva ~~la~~ l'ACI/CSAI compilerà, ~~per ciascuna Zona ("Centro Nord" e "Centro Sud"),~~ una speciale classifica riservata alle Conduatrici partecipanti al C.I.V.M. denominata "Coppa Dame CIVM". I punteggi attribuiti saranno quelli reali ottenuti in ciascuna gara valida nelle rispettive classi di partecipazione (secondo i punteggi di Classe previsti dall'art. 6) sommati a quelli della classifica del Gruppo "Dame" (secondo i punteggi previsti dall'art. 6 per la classifica di Gruppo).

Il titolo sarà aggiudicato alla Condutrice che avrà totalizzato il maggior punteggio nella classifica finale con le modalità previste dall'art. 7.1.1

7.3 Trofeo Under 25 CIVM

Al termine della stagione sportiva al conduttore meglio classificato ~~tra le due Zone~~ nell'ambito di tutti i Gruppi ammessi al CIVM (esclusi i Gruppi E3, E3S, Trofei e Serie monomarca) di età inferiore ad anni 25 (non compiuti alla data del 1 gennaio ~~2013~~ 2014) verrà assegnato un Trofeo.

Il punteggio sarà quello acquisito sommando solo i punteggi di Gruppo ottenuti nelle gare valevoli, ~~per ciascuna Zona ("Centro Nord" e "Centro Sud"),~~ come indicato all'art. 2 del presente Capitolo.

Verrà assegnata una somma di denaro costituita da premi non assegnati nelle gare CIVM.

7.4 Trofeo Nazionale E2B CIVM

Al termine della stagione sportiva ~~la~~ l'ACI/CSAI compilerà, ~~per ciascuna Zona ("Centro Nord" e "Centro Sud"),~~ una classifica finale sommando tra di loro i punteggi di gruppo (vedi articolo 6) ottenuti da ciascun conduttore in tutte le gare valide come indicato all'articolo 2 del presente Capitolo.

Il Trofeo Nazionale E2B CIVM sarà assegnato al conduttore che avrà totalizzato il maggior punteggio.

7.5 Trofeo Scuderie CIVM

È indetto un Trofeo Scuderie C.I.V.M.

Le Scuderie interessate (regolarmente licenziate all'atto dell'iscrizione) dovranno inviare la domanda di iscrizione al "Trofeo Scuderie CIVM" ~~alla~~ all'ACI/CSAI Via Durando 38 - 20158 - Milano (fax 0276014479), I punti saranno attribuiti ~~(per entrambe le zone previste: Centro Nord e Centro Sud)~~ dalla prima gara utile dopo il perfezionamento dell'iscrizione ~~(farà testo la data di ricezione da parte dell'ACI/CSAI della domanda d'iscrizione)~~. ~~al Campionato e la Scuderia dovrà pagare il contributo per l'iscrizione al CIVM pari a quella prevista per i conduttori (250 euro + IVA). Si precisa che il contributo di 250 euro + IVA dovrà essere versato una sola volta e consentirà alla Scuderia interessata l'acquisizione dei punti in entrambe le zone.~~

Per la compilazione delle classifiche di gara e finale di Trofeo, ~~per ciascuna Zona ("Centro Nord" e "Centro Sud"),~~ verranno sommati i punti di Gruppo ottenuti in ciascuna gara per un massimo massimo di tre conduttori (non importa se in Gruppi diversi) i cui nomi e numeri di tessera sportiva siano riscontrabili nell'elenco degli appartenenti che la Scuderia avrà cura di inoltrare all'Organizzatore entro e non oltre la chiusura delle iscrizioni.

La scuderia che avrà totalizzato il punteggio più alto vince il premio d'onore di gara.

La classifica finale sarà ottenuta sommando i punti ottenuti come sopra specificato dalla Scuderia (con max 3 conduttori) nelle gare valevoli, come indicato all'art. 2 del presente Capitolo, ~~per ciascuna zona. Nel caso la Scuderia abbia acquisito punteggi in entrambe le zone la stessa figurerà nella classifica~~

~~finale una sola volta col punteggio più alto.~~

Nessun conduttore potrà cambiare Scuderia di appartenenza nell'arco del Campionato, pena la perdita dei punti ottenuti sotto i colori della nuova Scuderia. Gli Organizzatori delle gare CIVM dovranno consegnare ~~numero-numero~~ due pass ad ogni Scuderia che partecipa al Trofeo Scuderie CIVM.

7.6 Coppe di Classe CIVM (per Gruppi Racing Start - N, A, CN, E1 Italia, GT, E2M, E2B, E2S)

Al termine della stagione sportiva al conduttore che avrà totalizzato il maggior punteggio ~~tra le due Zone "Centro Nord" e "Centro Sud"~~ per ogni classe prevista per ciascun Gruppo dalla tabella dell'articolo 2 (secondo l'attribuzione della tabella dei punteggi di Classe riportata al precedente art. 6), motorizzazioni benzina e diesel, verrà assegnata la "Coppa di Classe" del CIVM.

Le gare valevoli, ai fini del punteggio, sono quelle indicate all'art. 2 del presente Capitolo.

7.7 Coppa Gruppo E1 Superstars (E1SS)

Al termine della stagione sportiva sarà compilata, ~~per ciascuna Zona ("Centro Nord" e "Centro Sud")~~, una classifica finale riservata alle vetture Superstars provenienti e conformi al regolamento del Campionato Italiano Superstars in circuito.

A tal fine gli Organizzatori avranno cura di redigere, in ciascuna gara valida, una speciale classifica riservata alle sole vetture Superstars, ricavata a stralcio da quella del Gruppo E1 Italia. In questa speciale classifica figureranno solo i conduttori che hanno dichiarato sulla domanda d'iscrizione a ciascuna gara l'ammissibilità della propria vettura al Gruppo E1SS.

I punteggi attribuiti saranno quelli reali ottenuti in ciascuna gara valida nelle rispettive classi di partecipazione "E1 Italia" (secondo i punteggi di Classe previsti dall'art. 6) sommati a quelli della speciale classifica di Gruppo "E1SS" (secondo i punteggi previsti dall'art. 6 per la classifica di Gruppo).

La Coppa del Gruppo E1SS sarà aggiudicata al Conduttore che avrà totalizzato il maggior punteggio nella classifica finale ~~tra le due Zone~~.

7.8 Coppa Gruppo E2S

Al termine della stagione sportiva sarà compilata, ~~per ciascuna Zona ("Centro Nord" e "Centro Sud")~~, una classifica finale riservata alle vetture E2S.

A tal fine gli Organizzatori avranno cura di redigere, in ciascuna gara valida, una classifica riservata alle sole vetture E2S.

I punteggi attribuiti saranno quelli ottenuti in ciascuna gara valida nelle rispettive classi di partecipazione "E2S" (secondo i punteggi di Classe previsti dall'art. 6) sommati a quelli della classifica di Gruppo "E2S" (secondo i punteggi previsti dall'art. 6 per la classifica di Gruppo).

La Coppa del Gruppo E2S sarà aggiudicata al Conduttore che avrà totalizzato il maggior punteggio nella classifica finale tra le due Zone.

8. CLASSIFICA FINALE PER L'AGGIUDICAZIONE DEI TITOLI - TROFEI ITALIANI VELOCITÀ DELLA MONTAGNA (T.I.V.M.)

8.1 Trofei Italiani Velocità della Montagna (TIVM)

In ciascuna Divisione, per ognuno dei Gruppi Racing Start - N - A - CN (benzina e diesel) - E1 Italia - GT - E2M - E2B è prevista l'attribuzione di un Trofeo Italiano Velocità della Montagna (TIVM).

I punteggi saranno assegnati in base alle classifiche di Gruppo secondo la tabella punteggi di Gruppo di cui all'art. 6 e con le modalità di cui all'art. 3.

Al termine della stagione sportiva al Conduttore meglio classificato nell'ambito di ciascun Gruppo di vetture ammesse al TIVM (Racing Start -N - A - CN - E1 Italia - GT - E2M - E2B) in ogni Zona, sarà assegnato un Trofeo Italiano Velocità Montagna.

In caso di esclusione dalla classifica per irregolarità tecniche e/o di deferimento al Giudice Sportivo per violazione di norme sportive si applicano le medesime modalità e penalizzazioni di punteggio previste per il CIVM (art. 7.1.1).

In caso di ex aequo si applicano le disposizioni generali di cui al Cap. I. La qualità dei piazzamenti da consi-derare è quella ottenuta nelle classifiche di Gruppo ai fini dell'assegnazione dei Trofei e di Classe ai fini dell'assegnazione delle Coppe.

8.2 Coppe di Classe TIVM (per Gruppi Racing Start - N, A, CN, E1 Italia, GT, E2M - E2B - E2S)

In ciascuna Zona, per ognuna delle Classi indicate nella Tabella dell'art. 3 è prevista l'attribuzione di una Coppa TIVM

Al termine della stagione sportiva al Conduttore meglio classificato nell'ambito di ciascuna Classe di ogni Gruppo di vetture ammesse al TIVM (Racing Start -N - A - CN - E1 Italia - GT - E2M - E2B - E2S), in ogni Divisione, sarà assegnata una Coppa TIVM.

Sono ammesse le stesse vetture e le stesse classi previste per il Campionato Italiano.

~~8.3 Coppe Gruppo E3 (N - VSO; A - VSO; B - VSO; GT - VSO) TIVM~~

~~Al termine della stagione sportiva al conduttore che avrà totalizzato il maggior punteggio tra tutte le classi per ognuno dei Gruppi N - VSO; A - VSO; B - VSO; GT - VSO (secondo l'attribuzione della tabella dei punteggi di classe riportata al precedente art. 6), in ogni Zona, verrà assegnata una Coppa.~~

~~8.4 8.3~~ Trofeo Under 25 TIVM

Al termine della stagione sportiva al conduttore meglio classificato nell'ambito di tutti i Gruppi ammessi al TIVM (esclusi i Gruppi E3, E3S, Trofei e Serie monomarca) di età inferiore ad anni 25 (non compiuti alla data del 1 gennaio ~~2013 2014~~) verrà assegnato un Trofeo (per ciascuna Divisione).

Il punteggio sarà quello acquisito sommando solo i punteggi di gruppo ottenuti nelle gare valevoli, come indicato all'art. 3 del presente Capitolo.

Verrà assegnata una somma di denaro costituita da premi non assegnati nelle gare TIVM.

~~8.5 8.4~~ Coppa Gruppo E1 Superstars (E1SS)

Al termine della stagione sportiva sarà compilata, per ogni Zona, una classifica finale riservata alle vetture Superstars provenienti e conformi al regolamento del Campionato Italiano Superstars in circuito.

A tal fine gli Organizzatori avranno cura di redigere, in ciascuna gara valida, una speciale classifica riservata alle sole vetture Superstars, ricavata a stralcio da quella del Gruppo E1 Italia. In questa speciale classifica figureranno solo i conduttori che hanno dichiarato sulla domanda d'iscrizione a ciascuna gara l'ammissibilità della propria vettura al Gruppo E1SS.

I punteggi attribuiti saranno quelli reali ottenuti in ciascuna gara valida nelle rispettive classi di partecipazione "E1 Italia" (secondo i punteggi di Classe previsti dall'art. 6) sommati a quelli della speciale classifica di Gruppo "E1SS" (secondo i punteggi previsti dall'art. 6 per la classifica di Gruppo).

La Coppa del Gruppo E1SS sarà aggiudicata al Conduttore che avrà totalizzato il maggior punteggio nella classifica finale.

~~8.6 8.5~~ Coppa Gruppo E2S

Al termine della stagione sportiva sarà compilata, per ogni Zona, una classifica finale riservata alle vetture E2S.

A tal fine gli Organizzatori avranno cura di redigere, in ciascuna gara valida, una classifica riservata alle sole vetture E2S.

I punteggi attribuiti saranno quelli ottenuti in ciascuna gara valida nelle rispettive classi di partecipazione "E2S" (secondo i punteggi di Classe previsti dall'art. 6) sommati a quelli della classifica di Gruppo "E2S" (secondo i punteggi previsti dall'art. 6 per la classifica di Gruppo).

La Coppa del Gruppo E2S sarà aggiudicata al Conduttore che avrà totalizzato il maggior punteggio nella classifica finale.

9. PREMI D'ONORE (MINIMI OBBLIGATORI)

	CIVM	TIVM	GARE NAZIONALI
CLASSIFICA ASSOLUTA (riservata ai soli Gruppi Racing Start - N-A-E1 Italia - GT - CN - E2M - E2B)	dal 1° al 10°	dal 1° al 5°	dal 1° al 5°

	CIVM	TIVM	GARE NAZIONALI
CLASSIFICHE DI GRUPPO (Racing Start - N - A - CN - E1 ITALIA - E2M - E2B - GT - E2S)	al 1°, 2° e 3°	al 1°, 2° e 3°	al 1°, 2° e 3°
CLASSIFICHE DI CLASSE (GRUPPI Racing Start - N - A - CN - E1 ITALIA - GT - E2M - E2B - E2S)	al 1°, 2° e 3°	al 1°, 2° e 3°	al 1°, 2° e 3°
CLASSIFICHE SPECIALI (UNDER 25, DAME, E1SS, SCUDERIE)	al 1°	al 1°	al 1°
CLASSIFICHE DI GRUPPO E3 (N-VSO, A-VSO, B-VSO, GT-VSO)	-	al 1°, 2° e 3°	al 1°
CLASSIFICHE DI GRUPPO E3S	-	-	al 1°

In tutte le gare, i primi tre della classifica assoluta di ogni gruppo dovranno obbligatoriamente essere presenti alla premiazione.

In caso di assenza senza comprovato motivo di indisponibilità, i Conducenti, oltre a perdere il diritto ai premi d'onore, incorrono nelle seguenti sanzioni:

- alla prima assenza ammenda di Euro 259.
- in caso di recidiva, perdita dei premi in denaro e ammenda di Euro 259.

Le sanzioni del comma precedente non verranno applicate se il premiando, prima della premiazione, avrà comunicato all'Organizzatore le ragioni della propria assenza.

I premi d'onore, in ciascun gruppo, ad eccezione dei primi 3 classificati, potranno essere ritirati da persona munita di delega scritta.

N.B.: gli Organizzatori possono prevedere delle sottoclassi non previste nel presente regolamento (nel rispetto di quanto indicato nell'art. 251-1.2 All. J) particolarmente nel caso di presenza di vetture con cilindrata inferiore ai minimi previsti nelle tabelle degli artt. 2 e 3 del presente Capitolo (es. 700 cm³). In tali casi dovranno essere previsti premi d'onore come per le altre classi.

10. PREMI IN DENARO (MINIMI OBBLIGATORI) E ALTRE TASSE

I premi si devono intendere al lordo delle eventuali ritenute di Legge, ove applicabili.

CEM	Per le gare italiane valide per il Campionato Europeo Montagna i premi in denaro saranno quelli previsti dal regolamento FIA e saranno attribuiti sulla base delle classifiche CEM.
CIVM (comprese le gare valide per il CEM)	- Euro 3.500 + IVA (+ 20% se pubblico a pagamento, pari ad euro 4.200 + IVA), da versare ad ACI Sport (a - b), per la promozione del Campionato e la gestione delle classifiche (il podio, la bilancia per le vetture e la struttura di hospitality e distribuzione classifiche all'arrivo dovranno essere forniti dall'organizzatore)
TIVM	- Euro 1.500 + IVA (+ 20% se pubblico a pagamento, pari ad euro 1.800 + IVA), da versare ad ACI Sport (a - b) per la gestione delle classifiche;
GARE NAZIONALI	I premi in denaro restano facoltativi in caso non sia previsto il pubblico pagante.

- (a) La suddetta dotazione verrà aumentata del 20% nelle gare in cui il pubblico e/o i mezzi di trasporto pagano il biglietto d'ingresso. Gli organizzatori devono indicare nel regolamento particolare se l'ammissione del pubblico è subordinata al pagamento del biglietto.
- (b) Gli Organizzatori devono provvedere al versamento della/e somma/e indicata/e ad ACI Sport al momento della presentazione del RPG ~~alla~~ all'ACI/CSAI. Il RPG non sarà approvato se l'organizzatore non avrà regolarizzato tutti i pagamenti dovuti. In caso di cambiamento di organizzatore di una gara, l'organizzatore subentrante si dovrà fare carico e dovrà onorare eventuali debiti contratti dall'organizzatore precedente.

11. GARE NAZIONALI - CAMPIONATI REGIONALI ED INTERREGIONALI

Tutte le altre gare, non valide per i Campionati Italiani Velocità della Montagna (CIVM), o per i Trofei Italiani Velocità della Montagna (TIVM), sono denominate Nazionali (anche se iscritte a calendario internazionale). Potranno essere istituiti Campionati Regionali o Interregionali (max. 3 regioni) da parte delle Delegazioni Provinciali ACI/CSAI.

I regolamenti di tali Campionati dovranno essere sottoposti all'approvazione ~~della~~ dell'ACI/CSAI.

Per le caratteristiche dei percorsi e delle gare e le vetture ammesse valgono le norme previste per le gare con validità TIVM.

Tutte le gare nazionali saranno valutate in base agli incartamenti di chiusura, con particolare riguardo alle relazioni riservate delle Delegazioni ACI/CSAI.

Lo svolgimento di queste gare dovrà essere contenuto in un massimo di due giorni.

Dopo la 1a edizione e con valutazione discrezionale da parte della ~~S/C Velocità in Salita~~ Commissione Velocità, gli Organizzatori che intendono candidare la propria gara per il TIVM, possono, in sede di calendario, richiedere l'ispezione per l'anno successivo.

Quanto sopra si applica anche per le gare iscritte nuovamente a Calendario dopo un'interruzione di uno o più anni.

REGOLAMENTAZIONE COMPETIZIONI DI VELOCITÀ IN SALITA

Cap. I

NORME GENERALI

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

CAP. II

NORME PARTICOLARI PER LE COMPETIZIONI DI VELOCITÀ IN SALITA

Premessa:

- Le prescrizioni di cui alla NS 10 Cap. VIII sono applicabili nelle gare di Velocità in Salita solo se espressamente richiamate
- Nelle gare titolate FIA ed Internazionali i conduttori e le relative vetture che vogliono concorrere ai titoli FIA o Internazionali devono rispettare le normative di sicurezza impartite dalla FIA (abbigliamento, dispositivo di ritenuta della testa, caschi, sedili, roll bar, ecc.). Per i conduttori e le relative vetture che concorrono per i titoli Nazionali si applicano le normative impartite ~~dalla~~ dall'ACI/CSAI.

ART. 1 - PERCORSO, IMPIANTI E SERVIZI DL SICUREZZA

1.1 Normative generali

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

Le caratteristiche del tracciato, delle protezioni, degli impianti per lo svolgimento delle gare e dei servizi di sicurezza sono contenute nella presente N.S, unitamente al testo dell'articolo 7 "Gare in Salita" e degli articoli 2.3, 2.5 e 2.6 dell'allegato H al Codice (posti di percorso, interventi sulla pista, servizi di soccorso) ed al cahier de charges.

Le suddette norme si applicano integralmente alle competizioni internazionali (valide per Campionato Europeo Montagna, ~~il Challenge FIA e la Coppa Europea FIA e la~~ Coupe Internationale des Courses de Côte FIA), mentre per le competizioni valevoli per i titoli nazionali e le "Nazionali" la loro applicazione si conformerà, per quanto riguarda le caratteristiche geometriche del tracciato e le protezioni ai par. 1.2, 1.3 che seguono.

1.2 Caratteristiche geometriche del tracciato

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

- Pendenza totale media espressa in percentuale della lunghezza del percorso = minimo 4%
- Lunghezza minima del percorso = 4 Km. (questa prescrizione non si applica alle gare disputate entro il 31 12 2007, autorizzate ~~dalla-~~ dall'ACI/CSAI con lunghezza del percorso inferiore).
- La lunghezza minima delle gare con validità CIVM/TIVM è di Km 8 km (se la lunghezza del percorso è uguale o superiore a 4 Km ed inferiore a 8 Km la gara dovrà svolgersi su due sessioni di gara).
- La lunghezza minima delle altre gare è di 4 km, massima 18 km. Potranno effettuarsi gare in due sessioni di gara con classifica basata sulla somma dei tempi.
- Lunghezza massima del percorso = 18 Km;
- Pendenza media parziale espressa in percentuale della somma dei tratti a pendenza inferiore a 2,5% o a pendenza negativa rispetto alla lunghezza totale del percorso = massima 10% gare CIVM e CEM; massima 15 % altre gare. Queste disposizioni relative alla pendenza media parziale:
 - a) si applicano soltanto ai percorsi delle gare di Velocità in Salita per auto moderne organizzate e svolte per la prima volta dopo il 2000. Per i percorsi delle gare organizzate e svolte fino al 2000, l'eventuale verificarsi di anomalie rispetto alle disposizioni di cui sopra sarà motivo di particolare attenzione da parte degli incaricati del loro controllo che potranno valutare, qualora lo ritengano opportuno, particolari apprestamenti di sicurezza nei tratti interessati;
 - b) non si applicano ai percorsi delle gare di Velocità in Salita dove sono ammesse soltanto le auto storiche.

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

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

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

In conclusione, nel profilo altimetrico dovranno essere riportati:

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

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

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

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

1.3 Protezioni e documentazione percorsi

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

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

Le zone vietate al pubblico dovranno essere adeguatamente segnalate con cartelli. Per quanto riguarda le caratteristiche Costruttive delle protezioni, sono generalmente valide quelle previste per i circuiti (Criteri FIA art. 3). Tuttavia l'utilizzo di guard rail semplici (bordo superiore alla stessa altezza di guard rail doppi, ossia 73 cm.), è tollerato se il percorso è aperto unicamente alle vetture da turismo e di produzione, a condizione che mediante detto guard rail o altri dispositivi ammessi dalle norme internazionali (criteri FIA art. 7) vengano osservate le norme relative alla protezione degli ostacoli pericolosi quali rocce, precipizi, alberi, ecc., a distanza ravvicinata.

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

Dopo le Appendici alla presente N.S. sono riportati i disegni esplicativi di protezioni con pneumatici e relativi fissaggi.

1.3.2 Gli organizzatori di tutte le gare in salita (anche per sole autostoriche) - nei casi di modifica del percorso di gara o gara di nuova iscrizione - dovranno trasmettere ~~alla S/C Sicurezza CSAI al Gruppo di Lavoro Permanente Piste & Percorsi Salite ACI/CSAI Via Durando 38 - 20158 - Corso Venezia 43, 20121~~ Milano, almeno tre mesi prima della data di effettuazione della gara stessa, oltre a una copia di quanto previsto dalla NS 7 Capitolo III art. ~~2-3~~ 5 paragrafo 2 (planimetrie e profilo altimetrico), il diagramma delle velocità riferito alla vettura più veloce ammessa in gara.

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

1.3.3 Barre antintrusione: il loro montaggio deve conformarsi alle prescrizioni di cui alla NS8 art. 4.3.

1.3.4 Protezione inizi di barriera: deve essere eseguito in conformità con le prescrizioni della NS8 art. 4.4.

1.4 Intervento in caso di olio sulla pavimentazione

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

1.5 Servizio Medico e sua organizzazione

Il servizio medico deve essere organizzato secondo le prescrizioni della NS 6 Cap. IV art. 12.2.

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

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

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

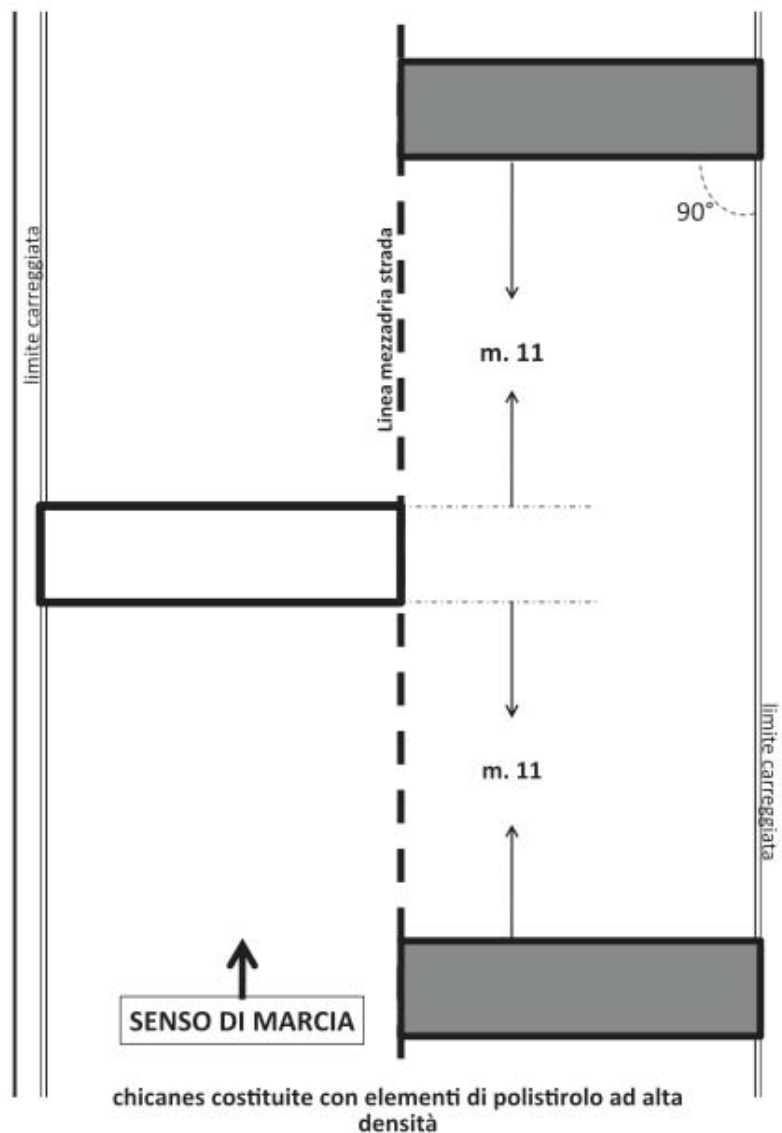
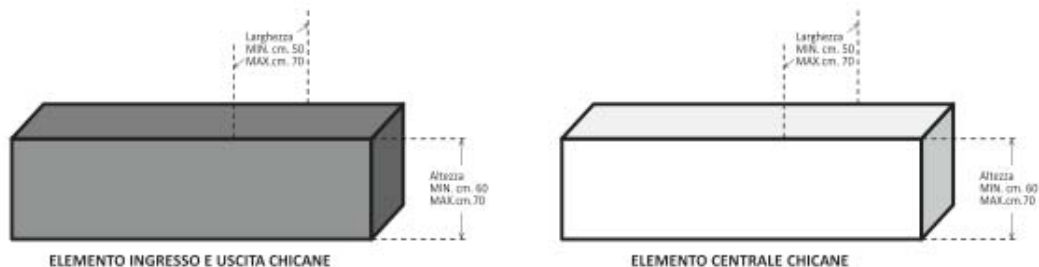
In caso contrario e con autorizzazione preventiva ~~della CSAI dell'ACI/CSAI~~ le velocità dovranno essere ridotte opportunamente utilizzando una o più chicane di rallentamento (il numero massimo delle chicane sarà stabilito tenendo conto di un corretto rapporto tra il numero delle stesse e la lunghezza del percorso di gara), da realizzarsi come segue:

- le barriere, composte da 3 "elementi" (vedere il disegno n° 10, in Appendice alla presente N.S.), alte minimo 60 cm. e max 70 cm., saranno costituite obbligatoriamente da una fila di gomme (imbullonate fra di loro) di larghezza totale minima 50 cm e massima 1 metro e dovranno essere ancorate alla banchina sul bordo strada in maniera tale da garantire la loro resistenza agli eventuali urti delle vetture (anche ripetuti). Sono richiesti, per il fissaggio, cavetti non metallici di adeguato spessore e robustezza fissati a solidi ganci metallici inseriti nelle barriere e nel suolo, nelle posizioni più opportune a sostenere le sollecitazioni.
- La scelta di posizionare due "elementi" a sinistra e un "elemento" a destra rispetto all'asse longitudinale della strada o due "elementi" a destra e un "elemento" a sinistra deve essere fatta privilegiando la disposizione che consenta alle vetture di avere la traiettoria di uscita più favorevole per l'impostazione della curva successiva.
- La sovrapposizione degli "elementi" deve essere "0".
- Le barriere di gomme dovrebbero essere rivestite con del nastro trasportatore (conveyor belt).
- Le barriere devono essere perpendicolari rispetto all'asse longitudinale della strada.

- L'apertura tra le estremità delle barriere dovrà essere di 11 metri.
 - Gli elementi costituenti la barriera (almeno il loro lato visibile dal pilota) devono essere di colore bianco (quello intermedio) e rosso (gli altri due). Non è ammessa sui lati visibili dal pilota l'esposizione di pubblicità.
 - Nelle immediate vicinanze della zona di rallentamento vi dovrà essere una postazione di Commissari di Percorso conforme a quanto previsto dall'Allegato H. È vivamente raccomandata la presenza di un trattore e di un'ambulanza. Vi dovrà essere anche del materiale di scorta per eventualmente ripristinare la funzionalità della chicane in caso di sua rottura per urto o altro.
 - Nelle zone in corrispondenza delle chicanes il pubblico non dovrà essere ammesso.
 - Ciascuna chicane deve essere segnalata mediante appositi cartelli, posizionati sul solo lato della strada adiacente alla traiettoria di ingresso alla chicane, a 150, 100 e 50 metri dalla chicane stessa (vedi cahier des charges art. 1.3).
- Se il percorso di gara non può essere reso compatibile con le presenti direttive (nemmeno con l'utilizzo delle chicanes), occorrerà ripresentare ~~alla~~ all'ACI/CSAI un nuovo percorso (es.: accorciamento del precedente percorso e disputa in due sessioni della gara), accompagnato dalla prescritta documentazione aggiornata.

1.6.1 Chicane di rallentamento gare di velocità in salita per autostoriche

- Le Chicane di rallentamento, composte da 3 "elementi" (vedere i disegni allegati) saranno costituite da elementi in polistirolo ad alta densità di peso pari o superiore a 30 kg. al metro cubo con larghezza minima di cm. 50 e massima di cm. 70 e con altezza minima di cm. 60 e massima di cm. 70;
- Gli elementi dovranno essere protetti da materiale plastico che ne impedisca la frantumazione in caso di urto;
- Gli elementi costituenti la chicane di rallentamento (almeno i loro lati visibili dal pilota) devono essere di colore bianco quello intermedio e di colore rosso quelli di ingresso e uscita;
- La sovrapposizione degli "elementi" deve essere "0";
- Le barriere devono essere perpendicolari rispetto all'asse longitudinale della strada;
- L'apertura tra le estremità delle barriere dovrà essere di 11 metri;
- Nelle immediate vicinanze della zona di rallentamento vi dovrà essere una postazione di Commissari di Percorso;
- Ciascuna chicane deve essere segnalata mediante appositi cartelli, posizionati sul solo lato della strada adiacente alla traiettoria di ingresso alla chicane, a 150, 100 e 50 metri dalla chicane stessa.



1.7 Ispezioni dei percorsi di gara

L'ispezione del percorso di gara da parte di incaricato/i ~~della CSAI~~ dell'ACI/CSAI è obbligatoria per tutte le gare in salita (anche per sole autostoriche). Le spese relative a tale ispezione e la tassa di sopralluogo sono a carico degli Organizzatori.

L'ispezione del percorso sarà effettuata in occasione della gara.

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

È richiesta obbligatoriamente la presenza, durante il sopralluogo, ~~dell'Addetto alla Sicurezza del Delegato all'allestimento del percorso~~ e di un rappresentante dell'Organizzatore.

A seguito del sopralluogo (che accetterà anche la realizzazione dei lavori indicati nel/nei verbale/i della/e ispezione/i precedente/i), saranno predisposti, a cura del/degli Ispettore/i incaricato/i,:

- un rapporto contenente le prescrizioni, gli eventuali lavori da effettuare sul percorso, i suoi allestimenti di gara e le protezioni, che sarà inviato all'organizzatore perché li metta in pratica per l'edizione successiva della gara,
- una relazione per ~~la S/C Sicurezza~~ il Gruppo di Lavoro Permanente Piste & Percorsi Salite riportante

le risultanze del controllo dei lavori effettuati (in maniera dettagliata).

Nel ~~2013-2014~~ si farà riferimento alle prescrizioni dettate nel ~~2012-2013~~ e precedenti (per le gare non effettuate nel ~~2012-2013~~ ma disputatesi regolarmente nel ~~2011-2012~~ si farà riferimento alle prescrizioni dettate nel ~~2011-2012~~ e precedenti).

Per le gare di nuova iscrizione o non effettuate negli anni ~~2011/2012-2012/2013~~ dovrà essere effettuata un'ispezione preventiva da compiersi con alcuni mesi di anticipo rispetto alla data della gara e un'ispezione durante la gara (con spese e tasse di sopralluogo a carico dell'Organizzatore per entrambe le ispezioni). L'organizzatore è sempre tenuto a prendere gli opportuni accordi con l'/gli Ispettore/i incaricato/i per entrambe le ispezioni.

ART.2 - AREE ATTREZZATE E SERVIZI

Spazi Paddock:

Sulla scheda di iscrizione alla gara (ved. Appendice 6) sarà cura dei concorrenti indicare lo spazio occupato dai loro mezzi di assistenza. Ciò allo scopo di una loro migliore distribuzione nelle aree che l'Organizzatore avrà avuto cura di individuare e attrezzare.

Rilevamento intermedio dei Tempi

Si raccomanda agli Organizzatori di prevedere dei rilevamenti intermedi dei Tempi, non a pagamento.

Classifiche

Andrebbe prevista la pubblicazione dei risultati in tempo reale su internet.

Aspetto e pulizia locali

Gli Organizzatori devono curare l'aspetto coreografico e la pulizia dei luoghi della segreteria, sala Collegio, sala stampa e adiacenze.

ART.3 - VETTURE AMMESSE (PER TUTTE LE GARE CHE SI SVOLGONO SUL TERRITORIO NAZIONALE TITOLATE E NON)

Tutte le vetture devono essere conformi alla normativa FIA vigente (Allegato J), salvo se diversamente indicato dal presente regolamento.

In tutte le gare di Velocità in Salita che si svolgono in Italia le omologazioni nazionali riportate in fiche non sono ammesse.

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

Se in sede di verifica tecnica ante gara, una vettura non dovesse corrispondere nella sua configurazione esterna al gruppo e/o alla classe nella quale è stata iscritta, i Commissari Sportivi, su proposta dei Commissari Tecnici, potranno assegnare tale vettura al gruppo e/o alla classe cui realmente appartiene. In questo caso il concorrente dovrà versare la eventuale differenza di importo della tassa di iscrizione.

Le vetture, che dovranno essere munite di fiche di omologazione e di passaporto tecnico ~~CSAI~~ ACI/CSAI, sono suddivise nei Gruppi e nelle Classi indicate nelle Tabelle di cui agli articoli 2 e 3 della NS 1 Cap. IV e si dovranno uniformare anche alle specifiche disposizioni di cui ai paragrafi seguenti.

Limitazione pneumatici Gruppi CN, E2B, E2M:

Nelle prove (di tutte le gare) gli pneumatici sono liberi e non hanno limitazioni di numero.

In tutte le gare in due sessioni di gara gli pneumatici sono liberi ma sono limitati in max n° 4 pneumatici slick da dichiarare con apposita autocertificazione firmata dal Concorrente/Conducente (ved. fac simile pubblicato nell'Appendice 7 alla presente N.S.), da consegnare ai Commissari Tecnici presso il palco partenza prima dell'orario di partenza, riportato sul R.P.G, della prima vettura.

Saranno effettuati controlli obbligatori, anche a campione, da parte dei Commissari Tecnici.

I pneumatici da pioggia non hanno limitazione di numero.

I Fabbricanti di pneumatici devono stampigliare gli pneumatici in maniera tale che sia possibile la loro certa identificazione e riconducibilità.

Proroga ACI/CSAI di omologazione

Le vetture scadute di omologazione FIA dal ~~31-12-2005-31-12-2000~~ in avanti, che hanno beneficiato della proroga FIA di omologazione di quattro anni, dovranno essere accettate per ulteriori ~~tre~~ dieci anni nei rispettivi Gruppi di appartenenza (N, A, B, GT).

Esempio:

scadenza FIA di omologazione proroga FIA di quattro anni proroga ACI/CSAI

31-12-1999	NO	NO
31-12-2000	31-12-2004	31-12-2014
.....
31 12 2004	31 12 2008	NO 31-12-2018
31 12 2005	31 12 2009	31 12 201 9 <u>9</u>
31 12 2006	31 12 2010	31 12 2013
ecc. ecc.		

Le vetture dovranno rispettare le misure di sicurezza e le normative tecniche vigenti.

Nelle gare italiane con validità FIA le vetture che usufruiscono della suddetta proroga ACI/CSAI si ~~classificheranno~~ classificheranno solamente ai fini dei titoli nazionali (non dovranno comparire nelle classifiche FIA).

Ammissione vetture GPL e CNG nelle gare in salita

Sono ammessi i veicoli dei seguenti Gruppi:

N; A; GT; E(solo se costruiti espressamente per alimentazione a Gas).

Sono esclusi le vetture monoposto, le vetture a ruote scoperte, le vetture Sport da pista, le biposto corsa; i veicoli equipaggiati con motore a ciclo Diesel; i veicoli il cui anno di costruzione sia precedente al 31 12 2005.

I veicoli ammessi dovranno essere interamente conformi ai regolamenti tecnici relativi ai rispettivi Gruppi di appartenenza, fatta eccezione per l'alimentazione per la quale si applica la normativa tecnica per vetture alimentate a CNG e GPL pubblicata nella NS 20.

Per quanto riguarda l'attribuzione dei punti ai fini dell'aggiudicazione dei titoli ACI/CSAI in palio dette vetture saranno considerate e si classificheranno alla stessa stregua delle altre vetture dei gruppi di appartenenza (N, A, GT, E). I conduttori devono essere in regola con tutte le prescrizioni specifiche della Velocità in Salita (es.: iscrizione al CIVM).

3.1 GRUPPI N/A

Dal 1/1/2009 non è più obbligatoria la flangiatura delle vetture turbo di Gruppo N ed A prevista per i Rallyes (NS 10 Cap. VII - Art. 1).

3.2 RACING START

Valgono le prescrizioni della NS 24 Cap. IV, con le eventuali limitazioni stabilite dal Bureau Tecnico ACI/CSAI.

3.3 SUPERPRODUZIONE - SP (CLASSE UNICA FINO A 2000 cm³)

Vetture conformi all'Allegato J FIA vigente.

3.4 GRUPPO CN

Tutte le vetture, suddivise nelle Classi indicate nelle Tabelle di cui agli articoli 2 e 3 della NS 1 Cap. IV, devono conformarsi esattamente all'art. 259 - Gruppo CN dell'Allegato J vigente con le seguenti particolarità:

3.4.1 Categoria CN/TD

Riservata a vetture CN conformi all'Allegato J vigente con motori turbo diesel di cilindrata geometrica max di 2000 cm³, omologati in Gruppo N dalla FIA (con preparazione Gruppo CN Allegato J), senza l'applicazione della flangia e mantenendo l'intercooler di serie. Per quanto riguarda la centralina si deve applicare la regolamentazione di Gruppo N (Art. 254.6 dell'Allegato J).

3.4.2 Vetture CN di costruzione ante 1.1.2004 (roll bar)

In tutte le gare di Velocità in Salita che si svolgono in Italia, le vetture CN di costruzione ante 1.1.2004 condotte da titolari di licenza ACI/CSAI devono rispettare le specifiche prescrizioni di sicurezza ACI/CSAI per il roll bar di cui all'art. 277 dell'Allegato J e cioè l'art. 259 - 16.4 "Strutture di sicurezza".

~~alla NS 10 Cap. VIII art. 1.1.1 lettera a) pag. 272 dell'Annuario CSAI 2010.~~

Nelle sole gare di Velocità in Salita titolate FIA che si svolgono in Italia, nel caso che dette prescrizioni di sicurezza ACI/CSAI fossero in contrasto con la relativa normativa FIA (art. 259 dell'Allegato J vigente), le vetture dovranno gareggiare nel Gruppo E2B.

3.5 GRUPPO EI ITALIA:

Sono ammesse tutte le vetture turismo e gran turismo omologate, scadute di omologazione o non omologate, monomarca, DTM, ITC, Superproduzione, ex Supersalita, etc. etc. conformi al regolamento tecnico e di sicurezza FIA (Art. 277 dell'Allegato J vigente) con passaporto tecnico ACI/CSAI di Gruppo "El Italia" o del Gruppo di provenienza.

La paratia originale (parete che separa il vano motore dall'abitacolo della vettura) deve restare nella sua originaria posizione e può essere modificata esclusivamente per consentire il passaggio di eventuali organi di trasmissione e/o canalizzazioni (per le vetture ex DTM la paratia deve rispondere alle caratteristiche del regolamento di provenienza).

Dal 1/1/2015 le vetture con paratia modificata passeranno nel Gruppo E2S.

Il motore deve restare nel vano originale ma la sua posizione è libera (lo spostamento del motore comporta il trasferimento della vettura nel gruppo E2S nel rispetto delle prescrizioni regolamentari tecniche e di sicurezza di tale gruppo).

Quanto non specificato dalla regolamentazione si deve intendere libero.

Le vetture appartenenti al Trofeo Minicar potranno gareggiare solo nel Trofeo ad esse riservato, nelle gare ove previsto. Non potranno essere accettate nel Gruppo El Italia.

I concorrenti sono tenuti in ogni caso a presentare, a richiesta dei Commissari Tecnici, adeguata documentazione (dichiarazione del costruttore, libretto uso e manutenzione, manuale di officina, ecc.) atta a dimostrare la data di costruzione della vettura e i dati tecnici necessari per il controllo della conformità della vettura alla regolamentazione tecnica.

Per motivi di sicurezza, i serbatoi di carburante devono rispettare anche le prescrizioni dell'art. 255 5.9.2 (Gruppo A) dell'Allegato J vigente.

Alle vetture equipaggiate con motori turbodiesel non si applica, nel Gruppo El Italia, il coefficiente di moltiplicazione di 1,5 della cilindrata previsto dalla FIA.

N.B.: Per l'ammissione di altre tipologie di vetture i Concorrenti dovranno farne richiesta preventiva almeno 60 giorni prima della data della gara interessata alla ~~S/C Velocità in Salita della CSAI - Corse Venezia 43 - 2012+~~ Commissione Velocità ACI/CSAI Via Durando 38 - 20158 Milano che ne vaglierà l'ammissibilità in tempo utile.

3.6 GT (GRAN TURISMO):

Nel Gruppo GT potranno partecipare le vetture:

- ~~GT1 RGT~~, omologate dalla FIA e conformi all'art. ~~258 256~~ dell'Allegato J vigente,
- ~~GT2, omologate dalla FIA e conformi all'art. 257 dell'Allegato J vigente,~~
- GT3, omologate dalla FIA e conformi all'art. ~~257A 257~~ dell'Allegato J vigente,
- GT CUP conformi al regolamento tecnico ACI/CSAI del Gruppo GT Cup previsto nelle gare di Velocità in Circuito con le limitazioni stabilite dal Bureau Tecnico ACI/CSAI e munite del relativo passaporto tecnico.

Sono anche ammesse a partecipare in "GT CUP" tutte le vetture "GT4" conformi alla regolamentazione 2010 (NS 16 bis Cap. II art. 3.7) con le limitazioni stabilite dal Bureau Tecnico ACI/CSAI e munite del relativo passaporto tecnico.

Le vetture dovranno essere conformi alla regolamentazione tecnica del monomarca o Campionato di provenienza in vigore al 31/12 dell'anno precedente o a quella dell'ultimo anno di effettuazione dello stesso.

I concorrenti sono tenuti in ogni caso a presentare, a richiesta dei Commissari Tecnici, adeguata documentazione (dichiarazione del costruttore, libretto uso e manutenzione, manuale di officina, ecc.) atta a dimostrare la data di costruzione della vettura e i dati tecnici necessari per il controllo della conformità della vettura alla regolamentazione tecnica di riferimento.

Per ragioni di sicurezza gli pneumatici delle vetture provenienti da Trofei Monomarca o similari svolgentisi in Circuito (es.: Ferrari Challenge, Citroen Saxo, ecc.) partecipanti nel Gruppo GT sono liberi.

3.7 GRUPPO E2 BIPOSTO (E2B) (sport prototipi di cilindrata massima di 3000 cm³ *):

Sono ammesse tutte le vetture sport prototipo di cilindrata massima di 3000 cm³ conformi all'art. 277 dell'Allegato J e alle seguenti specifiche disposizioni, munite del passaporto tecnico del Gruppo di provenienza oppure E2B:

a) Strutture di sicurezza

Tutte le vetture costruite prima del 1.1.2004 potranno gareggiare con le strutture di sicurezza conformi ~~alla NS 10 Cap. VIII art. 1.1.1 comma a) (Annuario CSAI 2010)~~ all'art. 277 dell'Allegato J e cioè l'art. 259 - 16.4 "Strutture di sicurezza".

Le vetture costruite dopo il 1.1.2004 dovranno rispettare la normativa FIA richiamata dall'art. 277 dell'Allegato J e cioè l'art. 259 - 16.4 "Strutture di sicurezza".

Le vetture costruite a partire dal 1/1/2010 dovranno rispettare le specifiche disposizioni dell'art. 277 - 2.2 dell'Allegato J

~~e) b)~~ Le vetture che manterranno il passaporto tecnico del Gruppo di provenienza potranno ugualmente usufruire delle maggiori permittività concesse dall'art. 277 dell'Allegato J vigente e dal presente articolo rispetto al regolamento tecnico del loro Gruppo di provenienza.

~~e) c)~~ Le vetture sprovviste di passaporto tecnico, per ottenere il passaporto di Gruppo E2B, saranno considerate a tutti gli effetti come "vetture di nuova costruzione" e, pertanto, dovranno attenersi alle regole previste per le vetture di nuova costruzione.

~~e) d)~~ Le vetture del Gruppo E2B sono ammesse nella classifica assoluta di gara aggiudicandosi i relativi premi.

~~e) e)~~ La suddivisione delle vetture in classi è la stessa del Gruppo CN (si vedano le tabelle degli articoli 2 e 3 della NS 1 Cap. IV).

~~e) f)~~ Le vetture carenate che non consentono di essere agganciate al roll bar per essere sollevate devono prevedere un apposito gancio o altro sistema idoneo allo scopo, di adeguata robustezza e chiaramente segnalato.

~~e) g)~~ Gli argomenti non specificati nella regolamentazione sono da ritenere liberi.

~~e) h)~~ h) Le "biposto" ammissibili sono quelle non rientranti nella normativa autostoriche

~~* Dal 1° Gennaio 2015 cilindrata massima dei motori = 2000 cm³ (per ragioni di sicurezza)~~

3.8 VETTURE GRUPPO E2 MONOPOSTO (E2M) DI CILINDRATA MASSIMA DI 3000 cm³ *

Vetture monoposto conformi all'Art. 277 dell'Allegato J vigente, di cilindrata massima di 3000 cm³.

Queste vetture sono ammesse nelle gare valide per il CIVM e il TIVM e potranno essere ammesse nelle gare Nazionali (in questo caso l'ammissione del Gruppo E2M è subordinata alla presentazione ~~alla~~ all'ACI/CSAI, con almeno tre mesi di anticipo rispetto alla data della gara, di una richiesta scritta da parte dell'organizzatore e all'esito positivo di un'ispezione preventiva del percorso da parte di un incaricato ~~della S/C Sicurezza del Gruppo di Lavoro Permanente Piste & Percorsi Salite~~) alle seguenti condizioni particolari:

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

~~e) b)~~ non sono ammesse le vetture di F.1

~~e) c)~~ le vetture devono essere in possesso di passaporto tecnico ACI/CSAI (solo se iscritte da concorrenti titolari di Licenza ACI/CSAI o FAMS) del Gruppo di provenienza della monoposto oppure "D/E2" (purché rilasciato entro il 31.12.2007) oppure "E2M".

~~e) d)~~ in tutte le gare ove sono ammesse, dette vetture entreranno nelle classifiche FIA/CSAI Assoluta di gara e di Gruppo ed i loro conduttori avranno diritto ai relativi premi d'onore e agli eventuali premi in denaro.

~~e) e)~~ le licenze (e le eventuali abilitazioni) richieste ai conduttori delle monoposto nelle gare di Velocità in Salita sono quelle stabilite dalla NS 3. In difetto dei suddetti requisiti sarà ammessa la Licenza di grado B int. a condizione di essere in possesso del certificato di abilitazione rilasciato dalla Scuola Federale di Pilotaggio ACI/CSAI, da presentare in sede di verifica ante gara.

~~e) f)~~ nelle gare valide per ~~il Challenge FIA~~ la Coupe Internationale des Courses de Côte FIA le vetture monoposto ammissibili sono solo quelle a ruote scoperte. Questa disposizione non è valida nelle gare valide per il Campionato Europeo della Montagna (CEM) e nelle gare ACI/CSAI (ove sono ammesse le monoposto). Pertanto, nelle gare italiane valide per ~~il Challenge FIA~~ la Coupe Internationale des Courses de Côte FIA sarà necessario prevedere le doppie classifiche al fine di tenere conto della diversità di regolamentazione tecnica.

~~e) g)~~ abitacolo: il sedile del pilota deve essere simmetrico rispetto all'asse longitudinale della vettura.

~~e) h)~~ è obbligatorio il montaggio di cavetti flessibili di sicurezza che assicurino il fissaggio delle ruote alla vettura, in caso di loro separazione dai bracci delle sospensioni per incidente o per altra causa.

Ciascun cavetto, di sezione trasversale minima di 110 mm², deve avere un proprio idoneo fissaggio separato.

Ogni ruota può essere fissata con uno o due cavetti omologati FIA.

Ogni cavetto deve superare i 450 mm in lunghezza e deve utilizzare terminali arrotondati (raggio di curvatura maggiore di 7.5 mm).

Si precisa che è possibile utilizzare tutti i cavetti elencati nella lista tecnica FIA n° 37 (nel caso si utilizzino due cavetti per ruota, questi devono avere almeno 9,25 mm di diametro).

Si autorizza e vivamente si raccomanda di rinforzare, localmente, i punti di attacco e i supporti dei cavetti sia lato ruota sia lato scocca.

I Commissari Tecnici hanno il dovere di rifiutare cavetti in cattivo stato.

~~e) i)~~ per gli pneumatici si veda l'art. 3.4.2.

l) le vetture che manterranno il passaporto tecnico del Gruppo di provenienza potranno ugualmente usufruire delle maggiori permittività concesse dall'Art. 277 dell'Allegato J vigente e dal presente articolo rispetto al regolamento tecnico del loro Gruppo di provenienza.

m) le vetture sprovviste di passaporto tecnico, per ottenere il passaporto di gruppo E2M, saranno considerate a tutti gli effetti come "vetture di nuova costruzione" e, pertanto, dovranno attenersi alle regole previste per le vetture di nuova costruzione.

n) gli argomenti non specificati nella regolamentazione sono da ritenere liberi.

o) per ragioni inderogabili di sicurezza è obbligatorio il montaggio, su tutte le vetture, della

protezione della testa e dell'appoggiatesta come specificati all'art. 275.14.6 dell'Allegato J 2012.

- p) in caso di sovralimentazione, il coefficiente di moltiplicazione da utilizzare per stabilire la cilindrata corretta è 1,7 (motori benzina).
- q) le vetture carenate che non consentono di essere agganciate al roll bar per essere sollevate devono prevedere un apposito gancio o altro sistema idoneo allo scopo, di adeguata robustezza e chiaramente segnalato.

~~* Dal 1° Gennaio 2015 cilindrata massima dei motori = 2000 cm³ (per ragioni di sicurezza)~~

3.9 GRUPPO E2 SILHOUETTE

Vetture tipo turismo munite del passaporto tecnico del Gruppo di provenienza oppure "E2S", conformi all'art. 277 dell'Allegato J e alle seguenti specifiche disposizioni:

- a) Gli argomenti non specificati nella regolamentazione sono da ritenere liberi.

~~*)b)~~ Queste vetture potranno gareggiare in tutte le gare.

Le Classi previste sono:

- fino a 1150 cm³
- da 1151 a 1400 cm³
- da 1401 a 1600 cm³
- da 1601 a 2000 cm³
- da 2001 a 3000 cm³
- oltre 3000 cm³

Per le classifiche FIA le classi restano quelle stabilite dalla FIA.

~~*)c)~~ Sono previsti titoli o altri riconoscimenti specifici da parte ~~della CSAI dell'ACI/CSAI~~ come indicati nella NS 1 Cap. IV (Coppe di Classe e di Gruppo sia nel CIVM che nel TIVM). Gli Organizzatori sono liberi di prevedere premi di gara in base al numero dei partecipanti.

~~*)d)~~ Per ragioni di sicurezza e per non sovraccaricare i Commissari preposti alle verifiche tecniche ante gara le vetture che non hanno già gareggiato in Gruppo E2S in salita dovranno essere state visionate preventivamente da un Commissario Tecnico Nazionale abilitato che, accertatane la conformità, riporterà nelle annotazioni del passaporto tecnico l'ammissibilità nel Gruppo E2S.

~~e)~~ La paratia originale (parete che separa il vano motore dall'abitacolo della vettura) deve restare nella sua originaria posizione e può essere modificata esclusivamente per consentire il passaggio di eventuali organi di trasmissione e/o canalizzazioni (per le vetture ex DTM la paratia deve rispondere alle caratteristiche del regolamento di provenienza).

e) In caso di importanti modifiche al telaio deve essere presentata a cura del concorrente/conducente una certificazione di un ingegnere iscritto all'albo attestante la conservazione dell'integrità strutturale del telaio.

N.B.: Nelle gare valide per il Campionato Europeo della Montagna (CEM), ai soli fini dei titoli FIA, oltre alle prescrizioni di cui sopra si deve tenere conto che le vetture ammesse sono solo quelle tipo turismo che hanno l'apparenza di una vettura 4 posti di larga produzione di serie e la stessa forma del parabrezza della vettura di provenienza. Nelle gare valide per il Challenge FIA si deve tenere conto che le vetture ammesse sono invece le vetture tipo Turismo della Categoria 2 (inclusi i due posti di Gruppo B e le vetture di Gruppo GT).

Nelle gare valide per CIVM e TIVM si applica la regolamentazione del Challenge FIA più favorevole.

3.10 GRUPPO E3 (VETTURE SCADUTE DI OMOLOGAZIONE "V.S.O." GR. N - A - B - GT):

Titoli del Gruppo E3 sono aboliti dal 1-1-2014.

Vetture omologate dal 1.1. 1991 nei Gruppi N, A, B e GT conformi all'Allegato J (compresa la flangiatura dei motori turbo), dell'anno in cui la vettura è scaduta di omologazione (senza considerare la proroga ACI/CSAI di omologazione di cui al precedente art. 3) (~~compresa la flangiatura dei motori turbo~~), con dispositivi di sicurezza conformi all'Allegato J vigente (*).

Ammesse con classifica a parte, fuori Campionato e/o Trofeo, escluse quelle che partecipano nel gruppo "El Italia".

Il Gruppo E3 (Gr. N VSO, A VSO, B VSO, GT VSO) dovrà essere obbligatoriamente previsto nelle gare valide per il TIVM, e nelle gare nazionali.

La presenza del Gruppo E3 (Gr. N VSO, A VSO, B VSO, GT VSO), senza alcuna validità, potrà essere richiesta dagli Organizzatori nelle gare CIVM e la sua eventuale ammissione sarà oggetto di valutazione da parte ~~della S/C Velocità in Salita dell'ACI/CSAI~~ solo a condizione che nell'anno precedente non vi siano stati problemi di iscrizioni in soprannumero.

Le vetture omologate tra il 1 1 1982 e il 31 12 1990 nei Gruppi N, A, B gareggeranno ~~nel gruppo "Classie"~~ nelle gare di Auto Storiche (Periodi J1 e J2) a condizione di essere munite di HTP ~~"Gruppo Classiche"~~ (vedi NS 14). ~~Per il 2013 le vetture del Gruppo J2 (dal 1 1 1986 al 31 12 1990), se sprovviste di HTP, saranno ancora accettate nel Gruppo E2 nelle gare di Velocità in Salita (moderne) su richiesta degli Organizzatori e parteciperanno all'assegnazione dei titoli in palio.~~

Le vetture omologate dal 1.1. 1991 nei Gruppi N, A, B e GT potranno gareggiare nei rispettivi gruppi N, A, B e GT riservati alle vetture con omologazione in corso di validità a condizione che rientrino nella deroga ACI/CSAI di proroga della validità dell'omologazione e che siano conformi ai regolamenti tecnici (All. J) e di sicurezza vigenti.

Dette vetture, anche se con omologazione scaduta, potranno anche gareggiare nel gruppo El Italia o E2S o Racing Start (se conformi al rispettivo regolamento).

N.B: Ai soli fini della loro classificazione (e quindi del peso minimo da rispettare) le vetture turbo benzina fino a 1500 cm³ saranno convenzionalmente considerate vetture di 2000 cm³. Quelle turbo diesel di cilindrata geometrica fino a 2000 cm³ saranno considerate come appartenenti alla classe corrispondente alla propria cilindrata geometrica. Per tutte le altre vetture turbo si dovrà fare riferimento al coefficiente di moltiplicazione previsto dall'Allegato J dell'anno in cui la vettura è scaduta di omologazione.

(*) A titolo orientativo si pubblicano nell'Appendice n° 4 alla presente N.S. le scadenze di omologazione dei modelli di vetture più diffuse, i diametri interni delle flange, i coefficienti di moltiplicazione

della cilindrata delle vetture turbo e le tabelle dei pesi minimi in funzione della cilindrata tratte dagli Allegati J (Annuari FIA) succedutisi negli anni d'interesse.

Per alcune vetture sono state indicate sia la data di scadenza effettiva dell'omologazione FIA che quella (tra parentesi) ottenuta conteggiando i 4 anni di proroga dell'omologazione.

Ai fini della preparazione della vettura e quindi dei pesi minimi, della flangia e del coefficiente di moltiplicazione da rispettare si deve prendere in considerazione la data di scadenza effettiva dell'omologazione FIA non tenendo perciò conto della data con i 4 anni di proroga dell'omologazione.

3.10.1 Gruppo E3N: presenza ruota di scorta e sedile lato passeggero

Nel rispetto del peso minimo della vettura (non è possibile applicare zavorra per raggiungere il peso minimo) è autorizzata la soppressione del sedile lato passeggero e della ruota di scorta.

3.11 GRUPPO E3 S (VETTURE EX GRUPPO 5)

La presenza della Categoria E3 S potrà essere richiesta (senza alcuna validità) dagli Organizzatori in tutte le gare.

Sono ammesse:

a) le vetture del Gruppo ex 5/1981 conformi al regolamento tecnico pubblicato in appendice 3 alla NS 16 bis, elaborate oltre i limiti previsti dal regolamento autostoriche.

b) le vetture conformi al regolamento tecnico Supersalita, pubblicato in Appendice 4 alla NS 16 bis Annuario CSAI 2010, omologate in Gr. A dal 1.1.1982 e con omologazione scaduta prima del 1.1.1994, in possesso di regolare passaporto tecnico Supersalita/AS rilasciato tra il 1° gennaio 2004 e l'8 giugno 2004.

3.12 GRUPPO R

Le vetture del Gruppo R parteciperanno e si classificheranno, ai fini delle classifiche [ACI/CSAI](#), nei Gruppi N o A o GT secondo le equivalenze riportate nella tabella seguente:

TABELLA DI EQUIVALENZA GRUPPI N/A - GRUPPO R	
GRUPPI N/A	GRUPPO R
Gruppo N - Classe fino a 1150 cm ³	R1A fino a 1150 cm ³
Gruppo N - Classe da 1150 cm ³ a 1400 cm ³	R1A da 1150 cm ³ a 1400 cm ³
Gruppo N - Classe da 1400 cm ³ a 1600 cm ³	R1B da 1400 cm ³ a 1600 cm ³
Gruppo A - Classe oltre 2000 cm ³	R4 benzina turbo 4x4 cil. corretta oltre 2000 cm ³
Gruppo A - Classe da 1400 cm ³ a 1600 cm ³	R2B da 1400 cm ³ a 1600 cm ³
	R2C da 1600 cm ³ a 2000 cm ³
	R3C da 1600 cm ³ a 2000 cm ³
	R3T fino a 1600 cm ³
Gruppo A - Classe da 1600 cm ³ a 2000 cm ³	R3D fino a 2000 cm ³ (nominale)
	R5 vetture turbo benzina, 4 ruote motrici
Gruppo A - Classi corrispondenti alla cilindrata corretta	
Gruppo GT (GT1/GT3)	RGT

Ai fini delle classifiche FIA le vetture di Gruppo R parteciperanno e si classificheranno secondo le modalità indicate nella regolamentazione specifica del Campionato, Challenge o Coppa stabilita dalla FIA.

ART. 4 - VERIFICHE - BRIEFING

Le verifiche ante gara (gare CIVM/TIVM) si dovranno effettuare, di norma, il venerdì pomeriggio e, obbligatoriamente, il sabato mattina.

Le verifiche al sabato mattina devono terminare entro le ore 9, specificando le modalità di accesso sul R.P.G. e previa accordi con i concorrenti/conduuttori onde evitare intasamenti o altre problematiche organizzative.

Dovrà essere previsto, in tutte le gare, un lasso di tempo di 30 minuti tra l'orario di chiusura delle verifiche tecniche ante gara e la pubblicazione dei verificati/ammessi alla gara per la presentazione dei reclami (vedi art. 173 RNS).

Nelle gare nazionali (non titolate), che si devono svolgere in due giorni, le verifiche ante gara si effettueranno il sabato.

Si raccomanda, per tutte le gare, di prevedere nel RPG degli orari delle verifiche tecniche per Gruppo e/o Classe e/o individuali.

Art. 4.1 Verifica tecnica unica ante gara e vidimazione passaporti tecnici nuovi

Tutti i piloti partecipanti alle gare potranno usufruire della Verifica Tecnica Unica ante gara.

Detta verifica dovrà essere effettuata esclusivamente da C.T. Nazionali.

Sul Passaporto Tecnico la firma del C.T.N. attestante dovrà essere accompagnata da un timbro riportante il proprio Nome, Cognome e n° licenza.

Una volta effettuata, la Verifica Tecnica Unica sarà valida per tutte le gare di Velocità in Salita che si svolgono in Italia per tutta l'annata.

I Commissari Tecnici potranno in ogni caso effettuare verifiche tecniche a campione anche su quelle vetture che hanno già effettuato la Verifica Tecnica Unica.

La verifica riguarda la vettura presentata alla prima gara utile.

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

La verifica unica (che sarà valida per tutte le gare in salita salvo motivate esigenze di sicurezza) sarà effettuata il venerdì (o presso un Commissario Tecnico Nazionale).

I passaporti tecnici nuovi potranno essere vidimati solo ed esclusivamente al venerdì mattina, in una fascia oraria precisata dagli Organizzatori, di concerto con i Commissari Tecnici, ed esclusivamente per i

concorrenti iscritti a quella gara.

Per meglio gestire le verifiche tecniche ante gara, i concorrenti interessati dovranno precisare, sulla scheda d'iscrizione alla gara (vedi fac simile - Appendice 6), la loro necessità di ottenere la validazione del passaporto tecnico nuovo o di effettuare la Verifica Tecnica Unica ante gara.

Per ragioni di sicurezza alle gare potranno essere ammesse solo vetture munite di passaporto tecnico valido (non si applica la deroga di cui alla NS 25 art. D7 prevista in caso di presenza di soli Commissari Tecnici Regionali)

Art. 4.2 Briefing

Il briefing orale può essere sostituito da un briefing scritto da consegnare al concorrente/conducente che lo controfirmerà per ricevuta.

Nelle gare titolate FIA o internazionali il briefing, sia orale che scritto, dovrà essere fatto anche in lingua inglese.

Art. 4.3 Verifiche tecniche su reclamo

Le verifiche tecniche su reclamo presentato al termine di gara 1 potranno essere effettuate dopo gara 2 previa piombatura dei particolari oggetto di reclamo.

Art. 4.4 Orari di svolgimento Verifiche – Ricognizioni - Gare di Velocità in Salita “Nazionali” (non titolate)

Gli organizzatori delle gare di velocità in salita “Nazionali” (cioè prive di titolazione),

- che effettuano la manifestazione nel periodo compreso tra il 15 Aprile ed il 15 Settembre,**
- che ammettono alla gara max 80 partenti incluse le vetture storiche,**
- che prevedono un unico turno di ricognizioni per tutti i gruppi e classi e due turni per le vetture appartenenti ai gruppi e classi E2 Biposto ed E2 Monoposto (ove autorizzate),**
- hanno facoltà di organizzare:**
 - Le verifiche tecniche e sportive il sabato a partire dalle ore 10,00 sino alle ore 20,00.**
 - Il 1° turno di ricognizione la domenica mattina dalle ore 09,00 alle ore 11,00**
 - il 2° turno di ricognizione, dalle ore 11,45 alle ore 13,00 e che a discrezione del direttore di gara, possano essere ammessi tutti i gruppi e classi dando precedenza alle vetture gruppo e classe E2B ed E2M (ove autorizzate), consentendo la partecipazione in via straordinaria a chi per giustificati motivi non avesse effettuato il primo turno di ricognizione (secondo normativa vigente),**
 - la gara da svolgersi in una o due manches a partire dalle ore 14,30**

ART. 5 - PROVE SU STRADA APERTA AL TRAFFICO

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

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

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

ART. 6 - PROVE UFFICIALI DI RICOGNIZIONE

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

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

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

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

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

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

Il modello della dichiarazione è il seguente:

Il sottoscritto conduttore Licenza ACI/CSAI n° dichiara di essersi classificato nella presente gara come segue:

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

In fede - firma

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

Il conduttore può inoltre essere ammesso alla gara con decisione motivata dei Commissari Sportivi anche su proposta del Direttore di Gara.

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

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

Gli Organizzatori, ove lo ritengano possibile, potranno prevedere due turni di prove ufficiali di ricognizione per tutte le vetture. (Per tutte le vetture s'intendono tutte le classi di ciascun gruppo

ammesso; pertanto il doppio turno deve interessare uno o più gruppi interi).

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

Le prove ufficiali di ricognizione si svolgeranno col seguente ordine:

- a) vetture storiche
- ~~a+b~~) vetture E3 (N VSO, A VSO, B VSO, GT VSO)
- ~~v+c~~) vetture E3 S (ove autorizzate)
- ~~w+d~~) vetture Racing Start
- ~~*+e~~) vetture Gruppo N
- ~~v+f~~) vetture Gruppo A (A - R - Kit Car - S1600 - S2000 - SP - WRC)
- g) vetture El Italia/ElFIA (la classe fino a 1600 cm3 geometrici turbo benzina partirà dopo la classe fino a 2000 cm3)**
- ~~z+)~~
- ~~aa+h~~) vetture GT (classi GT CUP, GT3, GT2, GT1)
- ~~bb+i~~) vetture E2S (ove autorizzate)
- l) vetture CN
- ~~z+m~~) vetture E2B
- ~~z+n~~) vetture E2M (ove autorizzate)

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

Nelle prove in una sola sessione le vetture El Italia /El FIA, GT, E2S, CN, E2B ed E2M potranno effettuare due turni di prove: uno all'inizio e uno alla fine.

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

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

ART. 7 - PARTENZA

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

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

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

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

I numeri di gara dovranno essere assegnati attribuendoli in modo tale da riservare quelli bassi (una o due cifre) alle vetture sport e monoposto, che hanno una superficie disponibile inferiore rispetto a quella di altre vetture.

Ciascun partecipante riceverà dagli organizzatori 2/3 pannelli porta numero e relativi numeri di gara che dovranno essere applicati chiaramente (non ritagliati e con tutte le pubblicità visibili), prima delle verifiche tecniche, su entrambi i lati (verticalmente) delle vetture e, su indicazioni dell'organizzatore, sul cofano o sul tetto della vettura (in posizione centrale).

Il pannello e relativo numero deve essere orientato verso il lato indicato sul RPG. Le vetture senza pannelli porta numero e relativi numeri di gara conformi non saranno ammesse alla partenza.

Ogni cifra componente il numero di gara dovrà essere obbligatoriamente di colore nero (rosso per i conduttori disabili) su fondo bianco ed avere una larghezza d'asta di cm. 5 per un'altezza di cm. 30.

Per quanto qui non specificato valgono le disposizioni della NS 25 art. 1 C.

Dovrà essere esposto all'albo Ufficiale di gara l'elenco delle vetture verificate ed ammesse alla gara, con il relativo Ordine di Partenza.

Per stabilire l'attribuzione dei numeri di partenza nell'elenco degli iscritti (dopo la chiusura delle iscrizioni) gli organizzatori dovranno attenersi alle disposizioni del presente articolo.

Per tutte le gare, gli Organizzatori dovranno inviare entro e non oltre 12 ore dall'orario di chiusura delle iscrizioni alla S/Commissione Velocità in Salita la bozza dell'elenco iscritti, con i relativi numeri di gara attribuiti, che rilascerà un visto di conformità a quanto previsto dal presente articolo.

L'elenco ufficiale degli iscritti non potrà essere pubblicato senza la preventiva autorizzazione della dell'ACI/CSAI.

Per il 2013 in via sperimentale, ed in conformità alle disposizioni contenute all'art. 76 del RNS, gli organizzatori potranno pubblicare sui propri siti web la lista delle iscrizioni regolarmente accettate, contenente il nome e cognome del conduttore ed il gruppo al quale lo stesso ha richiesto di iscriversi, detta pubblicazione non ha nessun valore regolamentare, ma solo informativa.

L'elenco iscritti non potrà essere pubblicato senza la preventiva approvazione della- dell'ACI/CSAI.

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

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

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

Per le gare che si disputano in due sessioni di gara (gara 1 e gara 2) gli organizzatori dovranno indicare sul regolamento particolare le modalità per raggiungere la località di partenza per l'allineamento e l'effettuazione di gara 2.

Tra gara 1 e gara 2 vige il regime di "parco chiuso".

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

Obbligo del semaforo alla partenza.

La partenza dovrà obbligatoriamente avvenire con sistemi automatici.

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

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

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

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

Solo per le vetture E2M ed E2B è ammessa la presenza di max due meccanici (muniti di pass fornito dall'Organizzatore) preposti all'avviamento della vettura con fonte di energia esterna in prossimità della propria vettura, sulla linea di partenza. I meccanici sono tenuti a rispettare scrupolosamente le eventuali disposizioni del Direttore di Gara.

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

N.B. - L'ordine di partenza delle vetture per la gara è il seguente:

Vetture storiche; vetture E3 (N VSO, A VSO, B VSO, GT VSO); E3 S (ove autorizzate); Racing Start; Gruppo N; Gruppo A (A - R - Kit Car - S1600 - S2000 - SP - WRC); E1 Italia/E1FIA (**la classe E1 fino a 1600 cm3 geometrici turbo benzina partirà dopo la classe fino a 2000 cm3**); GT (Classi GTCUP, GT3, GT2, GT1); E2S (ove autorizzate); CN; E2B; E2M (ove autorizzate).

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

- 30" fra ogni vettura dei Gruppi N - A - R - Kit Car - S1600 - S2000 - SP - WRC - E3 (N VSO, A VSO, B VSO, GT VSO) - Racing Start;
- 1' fra ogni vettura dei Gruppi CN, E1 Italia/E1 FIA, E2B, GT, E2S, E3 S, E2M.

I suddetti intervalli potranno essere modificati dal Direttore di gara in presenza di particolari situazioni ambientali e/o tecniche.

In tutte le gare in salita che si svolgono su una sessione di gara il numero massimo degli iscritti ammesso sarà di 280; nelle gare che si svolgono in due sessioni di gara (gara 1 e gara 2) il numero massimo sarà di 250.

Verranno ammesse prioritariamente le domande di iscrizione delle vetture dei Gruppi con omologazione non scaduta; poi, fino al raggiungimento del numero massimo, saranno ammesse le VSO (E3/E3S) e le Autostoriche (ove previste ed autorizzate ~~dalla-~~ dall'ACI/CSAI).

Le domande di iscrizione devono essere accettate seguendo l'ordine cronologico del loro arrivo, così come risulta nel protocollo.

L'organizzatore è obbligato ad accettare soltanto iscrizioni complete di tutte le documentazioni richieste (comprese le tasse di iscrizione) e a tenere un protocollo progressivo dove registrerà le domande di iscrizione che man mano gli perverranno, indicando anche la data del pagamento della tassa di iscrizione.

Dovranno essere rispettate, in quanto applicabili, le analoghe disposizioni previste per i Rallies (ved. NS 11, art. 5.11). A carico degli organizzatori inadempienti saranno adottati provvedimenti disciplinari.

In caso di domande di iscrizione (regolari) in eccesso:

- potrà essere istituita una lista d'attesa (ai sensi dell'art. 75 RNS), che entrerà in funzione in caso di rinunce e comunque sempre fino alla concorrenza del numero massimo di iscrizioni che possono essere accettate, dando sempre la precedenza alle vetture non scadute di omologazione e/o non storiche.

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

Non sarà accettata l'effettuazione di due gare (divisione tra gare auto moderne e autostoriche) nella stessa manifestazione.

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

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

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

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

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

Partenti: Conducenti ammessi alla partenza della gara.

Partiti: Conducenti che con la propria vettura hanno attraversato la linea di partenza dopo aver ricevuto l'apposito segnale.

Non partiti: Conducenti che non si presentano sulla linea di partenza o che con la propria vettura non hanno attraversato la linea di partenza dopo aver ricevuto l'apposito segnale.

Ritirati: Conducenti partiti che non hanno completato il percorso di gara.

Non classificati: Conducenti partiti che non hanno terminato la gara nel tempo massimo previsto.

Classificati: Conducenti partiti che hanno completato il percorso entro il tempo massimo previsto.

ART. 8 - ARRIVO **E SERVIZIO DI CRONOMETRAGGIO**

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

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

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

Il servizio di cronometraggio deve garantire lo standard minimo seguente:

- Monitor tempi per la zona paddock/linea di partenza – zona parco chiuso con elaborazione cartacea – Segreteria di gara
- Monitor tempi per i concorrenti dopo la linea di arrivo
- Eventuali monitor per le zone ad alta concentrazione di pubblico
- Rilevamento tempi intermedi ogni 2,5-3 km
- Collegamenti internet live con possibilità di inserimento di informazioni (concordate preventivamente con Direttore di Gara o Addetto Stampa)
- Assoluto divieto di rilevamenti delle velocità assolute.

ART. 9 - CLASSIFICHE

In ognuna delle classi la graduatoria seguirà l'ordine crescente dei tempi impiegati, a partire dal minore.

Nelle gare in due sessioni di gara (gara 1 e gara 2) la classifica finale sarà compilata sommando i tempi ottenuti e risultanti nelle classifiche di ciascuna delle due sessioni di gara (gara 1 e gara 2).

È fatto obbligo ai concorrenti, per essere classificati, di aver assoggettato la propria vettura al regime di parco chiuso.

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

ART. 10 - PREMIAZIONI

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

Sono consentite le premiazioni in località diversa dall'arrivo a condizione che l'orario di partenza della gara sia non oltre le ore 10,00.

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

Si dovrà adottare il seguente criterio per le premiazioni standard:

non appena si completa l'arrivo di un Gruppo e sono disponibili le relative classifiche si effettua la premiazione di quel Gruppo e relative Classi (senza aspettare che arrivino tutti i Gruppi al traguardo).

In questo modo, arrivato l'ultimo conduttore, rimane da effettuare la sola premiazione "assoluta".

L'effettuazione della premiazione con altre modalità rispetto alla premiazione standard di cui sopra sarà valutata negativamente. ~~dalla S/C e dall'Osservatore.~~

Nelle gare con titolazione FIA, se le classifiche ACI/CSAI sono diverse da quelle FIA, dovranno essere previsti premi sufficienti per premiare gli aventi diritto di entrambe le classifiche

I premi d'onore di gara non sono tra di loro cumulabili (relativamente ai Gruppi e alle classi) e quindi si deve assegnare solo il premio maggiore. Detta regola non si applica ai premi della classifica assoluta che quindi sono cumulabili.

Questa normativa è precisata e chiarita sul RPG tipo.

ART. 11 - RECLAMI

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

A parziale integrazione dell'art. 173 RNS, i reclami contro la non conformità delle vetture e/o contro la classifica devono essere presentati entro mezz'ora dall'esposizione della classifica assoluta di Gruppo sottoscritta dal Direttore di Gara, salvo diversi eventuali termini stabiliti dai regolamenti dei Campionati FIA.

ART. 12 - INTERRUZIONE DELLA GARA

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

Se durante la gara le condizioni atmosferiche dovessero mutare, il Direttore di gara ove lo ritenga opportuno, potrà sospendere temporaneamente la gara per favorire il cambio degli pneumatici, informandone il Collegio dei Commissari Sportivi e dichiarando la "gara bagnata".

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

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

Le classifiche e la relativa attribuzione dei punteggi e dei premi, saranno effettuate con le seguenti modalità:

- nel caso si verifichi un'interruzione definitiva durante lo svolgimento di una gara in sessione unica, nessuna classifica ufficiale assoluta potrà essere redatta, ma l'organizzatore potrà, tuttavia, ove lo desideri, attribuire i relativi premi di onore, o parte di essi, secondo un criterio a sua discrezione che prescindano però sempre da quello di una classifica ufficiale assoluta. Per quanto precede non saranno assegnati punteggi che si basano sulla classifica ufficiale assoluta tenuto conto che non è possibile stilarela. Si assegneranno invece i punteggi di gruppo e di classe ai gruppi e alle classi che hanno compiuto regolarmente la sessione di gara. Le classifiche da predisporre sono quelle relative esclusivamente a gruppi (completi) e classi (complete) che hanno terminato la sessione di gara e per i quali saranno consegnati i relativi premi agli aventi diritto;
- nel caso si verifichi un'interruzione definitiva dopo l'effettuazione integrale della prima sessione di gara in una gara in due sessioni (gara 1 + gara 2) e prima dell'inizio della seconda sessione nessuna classifica ufficiale assoluta potrà essere redatta, ma l'organizzatore potrà, tuttavia, ove lo desideri, attribuire i relativi premi di onore, o parte di essi, secondo un criterio a sua discrezione che prescindano però sempre da quello di una classifica ufficiale assoluta. Per quanto precede non saranno assegnati punteggi che si basano sulla classifica ufficiale assoluta tenuto conto che non è possibile stilarela. Si assegneranno invece i punteggi di gruppo e di classe ai gruppi e alle classi che hanno compiuto regolarmente la prima sessione di gara (gara 1). Le classifiche da predisporre sono

quelle relative esclusivamente a gruppi (completi) e classi (complete) che hanno terminato la prima sessione di gara (gara 1) e per i quali saranno consegnati i relativi premi agli aventi diritto;

- nel caso si verifichi un'interruzione definitiva durante lo svolgimento della seconda sessione di gara in una gara in due sessioni (gara 1 + gara 2) nessuna classifica ufficiale assoluta potrà essere redatta, ma l'organizzatore potrà, tuttavia, ove lo desideri, attribuire i relativi premi di onore, o parte di essi, secondo un criterio a sua discrezione che prescindano però sempre da quello di una classifica ufficiale assoluta. Per quanto precede non saranno assegnati punteggi che si basano sulla classifica ufficiale assoluta tenuto conto che non è possibile stilarela. Si assegneranno invece i punteggi di gruppo e di classe ai gruppi e alle classi che hanno compiuto regolarmente la prima sessione di gara (gara 1) e i punteggi di gruppo e di classe ai gruppi e alle classi che hanno compiuto regolarmente la seconda sessione di gara (gara 2). Le classifiche da predisporre sono quelle relative esclusivamente a gruppi (completi) e classi (complete) che hanno terminato la prima sessione di gara (gara 1) e la seconda sessione di gara (gara 2) e per i quali saranno consegnati i relativi premi agli aventi diritto.

Nel caso la gara in sessione unica (o gara 1 o gara 2 in una gara in due sessioni) non sia portata a termine per scelta dei piloti di non partire e non per decisione del Collegio dei Commissari Sportivi quanto sopra non si applica e si procederà alla redazione delle classifiche e all'assegnazione dei punteggi e dei premi come per una gara normale non interrotta.

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

ART. 13 - PIANO DI SICUREZZA

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

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

~~L'Addetto alla Sicurezza~~ Il Delegato all'allestimento del percorso, nella prima riunione del Collegio, illustrerà il piano unitamente al Direttore di Gara e ne preciserà le modalità di attuazione e gli apprestamenti.

Le protezioni, le barre antintrusione e le pile di pneumatici devono essere fissate e montate come da normativa.

Il Collegio dei Commissari Sportivi, nel corso della prima riunione, prenderà atto delle dichiarazioni del Direttore di Gara e ~~dell'Addetto alla Sicurezza~~ dell'Addetto all'allestimento del percorso nella loro relazione illustrativa circa la perfetta osservanza ed attuazione di tutte le prescrizioni impartite dalle Autorità Amministrative e dagli Ispettori ~~della S/C Sicurezza CSAI~~ del Gruppo di Lavoro Permanente Puste & Percorsi Salite ACI/CSAI mediante il loro rapporto d'ispezione.

NB: al RPG sarà allegato, se possibile, il Piano Sanitario conforme alla NS 6 Cap. IV che, comunque, dovrà essere consegnato al Commissario Sportivo Delegato ACI/CSAI ~~ed all'Osservatore~~.

ART. 14 - ADDETTO ALLE RELAZIONI CON I CONCORRENTI

Compiti principali

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

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

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

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

- 1) Egli indossi un contrassegno od una pettorina entrambi molto visibili
- ~~6+2)~~ Egli sia presentato ai concorrenti nel corso della riunione ante gara (se effettuata)
- ~~7+3)~~ La foto sia pubblicata nel regolamento particolare di gara o in una circolare informativa e all'Albo di Gara.

Presenza durante la gara

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

Funzioni

- Rispondere a tutte le domande o questioni poste dai concorrenti il più dettagliatamente possibile;
- Dare tutte le informazioni possibili in relazione al regolamento particolare di gara ed allo svolgimento della gara, fornire classifiche.
- Evitare di trasmettere ai Commissari Sportivi tutte le richieste che possano trovare una soluzione soddisfacente (nell'ambito dei regolamenti) attraverso una semplice spiegazione, per esempio chiarimenti su contestazioni sui tempi con l'assistenza dei cronometristi.

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

ART. 15 - DISPOSIZIONI GENERALI

15.1 Designazione multipla

Non è ammessa.

15.2 Vettura Apripista

Max 3 vetture apripista.

Se le vetture utilizzate, con l'accordo del Direttore di gara, sono vetture da competizione, queste devono essere guidate da persone di provata esperienza, titolari di licenza di conduttore.

Non sono ammesse le vetture di Formula (monoposto o sport).

Le vetture apripista devono essere coperte dalle medesime assicurazioni delle vetture in gara.

La vettura adibita alla chiusura del percorso di gara dovrà essere munita di bandiera rossa.

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

Eventuali parate o dimostrazioni (da effettuarsi con le modalità previste dal Regolamento Nazionale Sportivo e con un programma da allegare al RPG) non devono comportare problematiche di svolgimento alla gara e non devono interferire assolutamente con l'orario di partenza delle prove e delle gare.

15.3 Pubblicità

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

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

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

15.3.3 Tutti i Concorrenti partecipanti al CIVM (esclusi quelli delle vetture del Gruppo E3, E3S, dei Trofei Monarca e delle vetture storiche) devono obbligatoriamente applicare sulle loro vetture l'adesivo pubblicitario del "Campionato Italiano Velocità della Montagna" e/o dei suoi sponsors fornito da ACI Sport. Detto adesivo dovrà essere applicato sulla parte superiore del parabrezza per le vetture chiuse (GT, A, N, E1, R, ecc.) e nella parte anteriore della vettura (parte superiore cofano) per le vetture aperte (E2M, E2B, CN, ecc.). Nell'Appendice n° 8 e nel Regolamento Particolare di Gara sono riportati gli schemi di apposizione delle varie pubblicità e dei numeri di gara.

Sarà controllata la presenza della pubblicità obbligatoria sulle vetture alle verifiche tecniche e sull'allineamento, prima della partenza. La mancanza, anche parziale, o la non corretta posizione della pubblicità comporterà una sovrattassa da € 50 sino al doppio della tassa di iscrizione.

15.4 Pubblicità, decorazioni e scritte sul percorso

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

I Concorrenti che dovessero incorrere in infrazione saranno passibili di provvedimenti disciplinari da parte del Collegio dei Commissari Sportivi che potranno arrivare fino all'esclusione dalla gara.

15.5 Rimborso della tassa di iscrizione

15.5.1 La tassa di iscrizione sarà interamente rimborsata:

- ai concorrenti la cui iscrizione non sia stata accettata;
- nel caso in cui la gara non abbia luogo.

15.5.2 La tassa d'iscrizione può essere parzialmente rimborsata nelle particolari condizioni eventualmente previste dal regolamento particolare.

15.5.3 In caso di ritiro d'iscrizione da parte del concorrente la tassa:

- deve essere restituita nella misura del 50%, se la rinuncia perviene prima della chiusura delle iscrizioni;
- non deve essere restituita se invece perviene dopo il termine di chiusura delle iscrizioni;
- la restituzione delle tasse di iscrizione deve avvenire entro i 15 giorni successivi alla gara.

15.6 Fac simile scheda d'iscrizione

Vedere l'Appendice n° 6 alla presente N.S.

Nella scheda d'iscrizione devono essere inserite la dichiarazione per l'abbigliamento di sicurezza, la dichiarazione etica e ogni altra certificazione richiesta dalla normativa così da eliminare le problematiche dovute a tali adempimenti in occasione delle verifiche ante gara e per snellire il più possibile detti obblighi.

15.7 Direzione di Gara

Potranno essere inseriti nel RPG solamente i nominativi di un Direttore di Gara e di due Aggiunti

15.8 Pass VIP CIVM

Gli Organizzatori di gare CIVM devono consentire l'accesso a tutte le aree di gara (salvo quelle vietate per ragioni di sicurezza o sorvegliate) a max 2 VIP che esibiscano un apposito PASS rilasciato agli interessati, su loro richiesta, direttamente da ACI Sport.

15.9 Norme particolari di ammissione di vetture appartenenti a Trofei, Serie, Monarca.

Nelle gare in due sessioni di gara (gara 1 e gara 2) del CIVM eventuali vetture appartenenti a Trofei, Serie, Monarca (se approvati ACI/CSAI) potranno, a discrezione dell'organizzatore, effettuare una sola sessione di prove e una sessione di gara al Sabato, la seconda sessione di gara verrà disputata alla Domenica.

Nel caso l'Organizzatore (gare in due sessioni di gara) abbia chiesto ed ottenuto un aumento del numero d'iscritti ammissibile, tali vetture dovranno effettuare una sola sessione di prove ufficiali e una sola sessione di gara.

In caso di una sessione di prove e di una sessione di gara le stesse si svolgeranno, rispettivamente, tra le due sessioni di prove e le due sessioni di gara riservate alle altre vetture (con le modalità indicate sul RPG).

15.10 Hospitality e distribuzione tempi e classifiche - Podio e bilancia

In tutte le gare CIVM e TIVM è obbligatorio prevedere:

- a) in località dell'arrivo, un locale o un gazebo con attrezzature adeguate e con personale

competente avente la funzione di divulgazione dei tempi, delle classifiche e di hospitality per i piloti e addetti ai lavori;

ee) b) un podio per le premiazioni (del tipo di quello usato nelle gare di velocità in circuito)

In tutte le gare deve essere prevista una bilancia conforme alla normativa vigente (NS 9) per il controllo del peso delle vetture.

15.11 Giudice unico nelle gare di velocità in salita nazionali (non titolate)

Nelle gare di velocità in salita nazionali (non titolate) è autorizzato l'utilizzo del Giudice Unico al posto del Collegio dei Commissari Sportivi, su richiesta scritta degli organizzatori.

15.12 Standard organizzativi delle manifestazioni titolate e non (Cahier d'è Charges)

Al fine di definire standard organizzativi delle manifestazioni titolate e non è istituito un modello di riferimento (cahier de charges) ad uso degli organizzatori e degli osservatori (sarà pubblicato successivamente).

15.13 Accesso di preparatori e noleggiatori all'interno dei paddock, aree tecniche e parchi assistenza

I preparatori ed i noleggiatori, per accedere all'interno dei paddock, delle aree tecniche o parchi assistenza con i loro relativi mezzi, devono essere in possesso della rispettiva licenza ACI/CSAI in corso di validità da esibire al momento dell'ingresso.

15.14 Documenti ufficiali di gara - divieto di menzione di soggetti non in possesso di licenze ACI/CSAI valide per l'anno in corso

Non potranno essere più menzionati nei documenti ufficiali di gara, comprese le classifiche, tutti i soggetti che non siano in possesso di licenza ACI/CSAI rinnovata per l'anno in corso (es. team di preparatori, scuderie, noleggiatori, costruttori, ecc).

15.15 SICUREZZA

15.15.1) I collegamenti, i mezzi di sicurezza presenti (compresi i mezzi di decarcerazione ed estricazione), i commissari di percorso e le ambulanze devono rimanere in loco dopo la gara sino ad effettuazione di tutte le operazioni di conclusioni della manifestazione intese come raggiungimento delle macchine nel loro originario paddock. A conclusione di queste operazioni di rientro al paddock delle vetture potrà essere data la bandiera verde dal Direttore di Gara e quindi i Commissari di Percorso e i vari mezzi di servizi di soccorso e di sicurezza potranno allontanarsi.

15.15.2) Tutti i piloti, anche quelli delle vetture turismo, devono indossare, durante le discese, cinture e abbigliamento protettivo, assolutamente, altrimenti saranno puniti pecuniariamente e/o con altra sanzione stabilita dal Collegio dei Commissari Sportivi e/o dall'ACI/CSAI. L'uso del casco è obbligatorio per tutte le vetture aperte alle stesse condizioni di cui sopra.

15.15.3) I sorpassi, la condotta di guida pericolosa (tipo accelerazioni), le derapate e manovre similari saranno puniti severamente (la sanzione sarà stabilita dal Collegio dei Commissari Sportivi e/o dall'ACI/CSAI).

Art. 15.16 Addetto alla partenza

L'addetto alla partenza si deve disporre a lato della vettura e non davanti, per ragioni di sicurezza.

Art. 15.17 Trasporto Meccanici dal Paddock alla linea di partenza

Nelle gare nelle quali il paddock è ubicato molto distante dalla partenza l'organizzatore dovrebbe prevedere un idoneo mezzo di trasporto per trasportare i meccanici al seguito dei piloti, evitando così che gli stessi salgano a bordo delle vetture da gara.

(Articoli 7 "Gare in Salita", 2.3 "Posti di Percorso", 2.5 "Interventi sulla pista" e 2.6 "Servizi di Soccorso")

dell'Allegato H al Codice Sportivo Internazionale agg. ~~18-12-2012~~ 31 Ottobre 2013)

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

ARTICOLO 7 ALLEGATO H - GARE IN SALITA

7.1 ORGANIZZAZIONE GENERALE

L'organizzazione dei servizi di soccorso deve essere, in generale, simile a quella raccomandata all'articolo 2 dell'Appendice H (riportato tradotto più avanti nelle parti d'interesse), nella misura in cui essa è appropriata alle gare di velocità in salita.

Il percorso e l'organizzazione devono essere approvati ~~dalla~~ dall'ACI/CSAI.

~~È Addetto alla Sicurezza~~ Il Delegato all'allestimento del percorso e/o il Direttore di Gara dovrà/anno effettuare l'ispezione della gara e certificarne la sua conformità al piano di sicurezza prima del passaggio del primo concorrente.

7.2 SORVEGLIANZA DEL PERCORSO

7.2.1 Posti dei Commissari

Per ogni posto devono essere rispettate le seguenti condizioni:

- contatto visivo con il posto che precede e con quello che segue;
- collegamento radio o telefono continuo con la Direzione di Gara.

7.2.2 Doveri

I doveri e gli interventi dei Commissari sono, in linea generale, simili a quelli indicati all'Articolo 2.3.5 nella misura in cui essi sono applicabili alle gare in salita.

È consigliata la realizzazione di un briefing scritto da consegnare ai Commissari che lo controfirmeranno per ricevuta.

7.2.3 Equipaggiamento

- bandiere di segnalazione descritte all'Articolo 2.3.3;
- un recipiente di 15 litri riempito di carbonato di calcio o di un altro prodotto destinato ad as-sorbire l'olio;
- una o due scope molto dure e di una pala;
- due estintori portatili di 6 Kg. di contenuto, utilizzando un prodotto estinguente approvato dalla ASN;
- attrezzi per raddrizzare una vettura rovesciata;
- una coperta ignifuga per soffocare un incendio;
- guanti ignifughi;
- i Commissari devono essere equipaggiati per tagliare le cinture, le reti di sicurezza, ecc.;
- un insieme di bandiere di segnalazione comprendente:
 - 2 gialle
 - 1 gialla a strisce rosse
 - 1 blu
 - 1 bianca
 - 1 verde
 - 1 rossa (ai posti designati).

7.2.4 Segnalazione

Devono essere utilizzate delle bandiere e/o dei segnali luminosi come descritto all'Articolo 2.4.5 e dalle seguenti precisazioni.

Bandiera gialla: è un segnale di pericolo e dovrà essere presentata ai piloti in due modi con i seguenti significati:

- una sola bandiera agitata: riducete la vostra velocità e siate pronti a un cambio di direzione. C'è un pericolo sul bordo o su una parte della pista
- due bandiere agitate: riducete la vostra velocità e siate pronti a cambiare direzione o a fermarvi. Un pericolo ostruisce totalmente o parzialmente la pista.

Normalmente le bandiere gialle dovranno essere presentate solo al posto dei Commissari di Percorso che si trova immediatamente prima del pericolo.

In alcuni casi il Direttore di Gara può ordinare che esse siano presentate in più posti di Commissari che precedono un incidente.

Bandiera rossa: presentata unicamente su istruzioni del Direttore di gara - arresta le prove o la gara. I piloti devono arrestarsi dove si trovano ed attendere le istruzioni dei Commissari.

È raccomandato che il briefing dei piloti (o le note) includano i segnali che saranno utilizzati.

7.3 SERVIZI MEDICI (si applicano le disposizioni della NS 6, ove più restrittive)

7.3.1 Concezione generale

I servizi medici descritti qui di seguito dovrebbero applicarsi a tutte le gare di velocità in salita iscritte al Calendario Internazionale della FIA. Essi devono essere concepiti nel rispetto delle prescrizioni di cui all'articolo 2.7 (All. H).

Devono inoltre rispondere ai requisiti legali in vigore nel paese interessato.

In occasione di qualsiasi gara internazionale, la FIA ha la facoltà di controllare in qualsiasi momento l'organizzazione dei servizi medici.

Una tabella riepilogativa della organizzazione dei servizi medici, disciplina per disciplina, è riportata alla fine dell'Appendice H.

7.3.2 Composizione dei servizi medici:

- Un Medico Capo
- Dei Medici o Paramedici "a piedi":
 - a discrezione del Medico Capo.

- Delle Vetture d'intervento medico:
 - almeno una con, a bordo, un Medico competente in rianimazione ed esperienza nel trattamento pre ospedaliero delle vittime d'incidente.
 - Misure particolari per i Campionati FIA (raccomandato negli altri casi):
il loro equipaggiamento deve essere conforme al Supplemento 3 (punto 4).
 - Per tutte le gare, il numero dei veicoli deve essere di 2 per i percorsi di lunghezza massima di 10 km; un veicolo supplementare deve essere previsto per settore di 5 km al di là di questa distanza.
- Dei Teams di estricazione:
 - almeno uno (vedi supplemento 7).
 - Misure particolari per i Campionati FIA (raccomandato negli altri casi):
per ogni tratto di 5 km di percorso, dovrà essere previsto un Team di estricazione supplementare.
 - NB: Il Team di estricazione è obbligatorio in Italia in tutte le gare in salita in cui sono ammesse le vetture monoposto a ruote scoperte, vedi NS 6 Cap IV.
- Una Unità di rianimazione (Centro Medico Temporaneo):
 - che deve essere in grado di trattare sia pazienti bisognosi di cure lievi sia pazienti feriti necessitanti di cure intensive, almeno sotto forma di unità mobile (ambulanza equipaggiata per la terapia intensiva).
 - Misure particolari per i Campionati FIA (raccomandato negli altri casi):
detta unità di terapia intensiva dovrà essere equipaggiata nel rispetto delle prescrizioni del Supplemento 4 (punto 2).
- Delle ambulanze per il trasporto di feriti:
 - conformi alla legislazione del paese interessato con o senza medico a bordo; il loro numero deve essere determinato dalla lunghezza del percorso. Per esempio almeno 1 ambulanza per tratto di 5 Km.
 - Per un ferito che necessita durante il suo trasporto di cure intensive, un'ambulanza equipaggiata a questo scopo e conforme alle prescrizioni del Supplemento 5, con presenza di un medico competente in rianimazione che può essere assistito da un paramedico competente.
 - Se l'ambulanza attrezzata per la terapia intensiva che è presente sul sito come unità mobile di rianimazione è utilizzata per effettuare una evacuazione, la gara non può essere ripresa fino a quando non sia tornata o sia stata sostituita da un'altra ambulanza attrezzata per terapia intensiva.
- Elicottero:
 - Misure particolari per i Campionati FIA (raccomandato negli altri casi):
un elicottero in stand by, per il quale dovranno essere previste delle zone di atterraggio (vedi equipaggiamento nel Supplemento 5).

7.3.3 Comunicazione:

Tutti gli elementi del servizio medico devono essere in grado di comunicare tra di loro mediante la rete generale o, di preferenza, mediante una rete dedicata.

7.3.4 Formalità amministrative:

Il piano di sicurezza di gara dovrà precisare:

- l'ubicazione di tutti i servizi di urgenza e le procedure d'intervento corrispondenti;
- gli itinerari di evacuazione;
- l'ubicazione e altre informazioni utili sugli Ospedali allertati;
- i servizi delle Autorità locali in grado di fornire un aiuto supplementare;
- le zone proibite e/o autorizzate.

Analogamente i servizi medici suscettibili di essere chiamati ad assistere in caso di incidente (ospedali locali, ospedali specializzati, centri di soccorso, ecc.) devono essere preventivamente chiaramente informati dello svolgimento della gara allo scopo di permettere la loro messa in allerta, se necessario. In collegamento con le Autorità locali, preparare la procedura in caso d'incidente massivo o di un avvenimento che oltrepassi le possibilità dei servizi di urgenza della gara.

7.3.5 Sicurezza degli spettatori:

L'organizzatore dovrà garantire:

- delle istruzioni chiare per l'accesso alle zone recintate e ai parcheggi riservati agli spettatori (molto prima dell'arrivo del pubblico);
- delle zone proibite chiaramente identificate e segnalate;
- uno stretto controllo dei luoghi attraversati durante la gara;
- la presenza di personale di sicurezza nelle aree a forte densità;
- dei servizi medici appropriati per il pubblico.

7.3.6 Organizzazione degli interventi medici:

- Il medico presente sul posto dovrà dirigere l'intervento medico sui luoghi di un incidente.
- Il personale a bordo del veicolo d'intervento dovrà essere preparato e allenato ad utilizzare l'equipaggiamento.
- L'uso da parte dei medici della "tuta medica" è raccomandato, esse dovrebbero essere di preferenza ignifughe e portare la menzione "DOCTOR" sul dorso e sul petto.

7.4 SERVIZI DI LOTTA CONTRO GLI INCENDI E DI SOCCORSO

7.4.1 Concezione generale

Questi servizi dovranno essere concepiti in modo tale che gli interventi e la lotta contro gli incendi possano essere l'equivalente delle prestazioni raccomandate all'articolo 2.6.

7.4.2 Posti dei Commissari

- equipaggiamento conforme all'articolo 7.2.3;
- se i posti sono separati da una distanza superiore a 200 m, un estintore dovrà trovarsi ogni 100 m circa.

7.4.3 Veicoli d'intervento medico

Ogni veicolo dovrà essere munito dei seguenti equipaggiamenti:

- abbigliamento resistente al fuoco per il personale
- coperta resistente al fuoco
- rampini
- cesoie

- due estintori portatili
- altro materiale considerato essenziale all'intervento.

7.4.4 Medico

Un medico competente in rianimazione dovrà trovarsi a bordo del veicolo d'intervento medico o di un veicolo specifico.

7.4.5 Altri equipaggiamenti

Ulteriori equipaggiamenti d'intervento dovranno essere posizionati in alcuni dei posti dei commissari scelti secondo la lunghezza del percorso; almeno uno ogni 3 km, con minimo 2 persone.

7.5 EVACUAZIONE

7.5.1 Uno o più itinerari di evacuazione dovranno essere previsti e le Forze di Polizia dovranno essere informate allo scopo di fornire aiuto in caso di problemi alla circolazione.

7.5.2 I servizi di urgenza degli Ospedali allertati devono essere informati immediatamente all'inizio di un'evacuazione.

DI SEGUITO SONO RIPORTATI ALCUNI ARTICOLI E PARTI DELL'ALLEGATO H AL CODICE SPORTIVO INTERNAZIONALE RICHIAMATI NEL TESTO DELL'ARTICOLO 7 DI CUI SOPRA

2.3 - POSTI DI PERCORSO

2.3.1 Definizione

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

Questi posti, adiacenti alla pista, nella loro più semplice concezione dovranno disporre di un'area stabilizzata adeguata, posta al riparo dalle vetture che corrono sulla pista e proteggere gli addetti e l'equipaggiamento dalle intemperie.

2.3.2 Numero e dislocazione

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

- nessun settore della strada deve sfuggire all'osservazione,
- ogni posto deve poter comunicare visivamente con il precedente e con il successivo; se questo non è il caso, dovrà essere previsto un posto supplementare o di collegamento utilizzando personale aggiunto per rispondere a questa esigenza;
- la distanza tra i posti consecutivi non dovrà superare i 500 metri (non tenendo conto dei posti supplementari);
- ogni posto occupato da più di due persone dovrà poter comunicare verbalmente con la Direzione di Gara;
- ogni posto dovrà essere segnalato con un cartello, chiaramente visibile dalla pista, riportante un numero crescente progressivamente a partire dal primo posto dislocato dopo la linea di partenza, utilizzando un sistema di numerazione logico e chiaro;
- tutte le modifiche nel numero ed ubicazione dei posti devono essere notificate alla FIA ([ACI/CSAI](#)).

Allo scopo di facilitare l'applicazione delle regole concernenti le bandiere gialle (ved. art. 2.5.4.1 b), il punto esatto a partire dal quale si applica una luce o una bandiera gialla esposta (sorpasso proibito) può essere definito mediante una marcatura laterale gialla sul bordo della pista più lontano dalla traiettoria di corsa e/o con un marcatore verticale flessibile ("floppy") sulla banchina. La finalità di questi indicatori deve essere esplicitata nel regolamento particolare.

2.3.3 Equipaggiamento

Ogni posto deve essere equipaggiato con:

a) Un sistema di comunicazione a due vie con la Direzione di gara e un sistema di riserva indipendente.

~~ed~~b) Un insieme di bandiere di segnalazione comprendente:

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

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

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

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

~~ff~~d) Due scope molto dure e delle pale.

~~gg~~e) Almeno 3 estintori portatili idonei per spegnere incendi di veicoli all'aria aperta che non superino ciascuno un peso totale di 10 kg e contenenti almeno 6 kg di prodotto estinguente e l'equipaggiamento complementare come specificato al punto 2.6.2.3.

2.3.4 Personale

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

Almeno uno dei membri del personale dovrebbe essere qualificato per gli interventi di pronto soccorso di base.

Alla fine di una gara, il personale non deve lasciare il posto prima del passaggio della vettura ufficiale che apre la pista.

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

2.3.5 Compiti operativi

Ogni posto dovrà:

- avvertire i conduttori, mediante segnalazioni, di qualsiasi pericolo o di qualsiasi difficoltà che

essi non possono prevedere (ved. art. 4).

- informare immediatamente la Direzione di Gara di ogni incidente che si verifichi nei limiti d'intervento del posto, e suggerire l'impiego dei servizi di emergenza se ciò appare necessario.
- intervenire sulla pista quando necessario come descritto all'art. 2.5;
- osservare se la corsa si svolge in maniera regolare dal punto di vista sportivo e riferire alla Direzione di Gara tutti i comportamenti pericolosi o antisportivi, soprattutto per ciò che concerne l'Allegato L Cap. IV (reperibile nel sito www.fia.com) "Codice di Guida su Circuito".
- mantenere il suo settore di pista pulito e libero da ostacoli, provvedendo ad eliminare l'olio eventualmente sparso, salvo che ciò sia formalmente non richiesto (ad esempio in occasione dei Gran Premi di F1), con l'aiuto di un prodotto assorbente, di scope e di pale.
- al termine di ogni attività sul percorso, il posto deve continuare a sorvegliare il suo settore di pista fino a che sia informato dalla Direzione di Gara che tutte le vetture concorrenti hanno lasciato la pista.

.../...

2.5 - INTERVENTI SULLA PISTA

2.5.1 Condizioni

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

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

2.5.2 Se una vettura si ferma

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

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

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

2.5.3 In caso d'incidente

2.5.3.1 Primo intervento

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

- aiutare a spegnere il fuoco (ved. art. 2.6.2 dell'All. "H" - Lotta antincendio);
- aiutare - ove possibile - il conduttore, ricordando sempre che il primo intervento medico deve essere prestato dal servizio medico e che il conduttore non deve essere spostato se è ferito; il pilota che ha un problema per uscire dal suo veicolo senza aiuto esterno non deve cercare di uscire con i suoi propri mezzi ma attendere i soccorsi specializzati.
- In tutti i casi, i Commissari di Percorso non devono estrarre (salvo i casi di forza maggiore: incendio, pericolo immediato) un pilota incidentato, ma solamente assicurare la sua sicurezza attendendo l'arrivo dei soccorsi specializzati.
- Queste informazioni devono essere portate a conoscenza delle categorie interessate (piloti e commissari) in occasione dei briefings.
- sgombrare la pista dai rottami, dall'olio, ecc.;
- informare il Capo posto della necessità di servizi d'intervento supplementari (ved. lotta antincendio; medico; disincarcerazione);
- nel caso in cui il conduttore appaia essere indenne il Capo posto dovrà informarne la Direzione di Gara affinché gli possano essere fornite le istruzioni del caso.

2.5.3.2 Secondo intervento

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

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

2.6 - SERVIZI DI SOCCORSO

2.6.1 Veicoli d'intervento

I veicoli d'intervento costituiscono un elemento essenziale dell'equipaggiamento di urgenza di un circuito e i loro equipaggi forniscono l'intervento specializzato che può essere necessario in occasione di qualsiasi incidente sopravvenuto sulla pista o nella zona dei box o del paddock.

2.6.1.1 Funzioni dell'intervento

a) Lotta antincendio

Ricoprire il ruolo del secondo intervento con i mezzi per spegnere completamente l'incendio.

b) Medico

Poter assicurare la rianimazione e stabilizzare la condizione di un pilota ferito.

c) Disincarcerazione

Disporre dei mezzi e degli equipaggiamenti necessari alla disincarcerazione di un pilota da una vettura danneggiata.

Per le gare che si svolgono in Italia con percorsi maggiori di 10 km devono essere previsti almeno due veicoli per la disincarcerazione equipaggiati conformemente alla normativa FIA.

d) Estricazione (obbligatoria in Italia nelle gare in salita in cui sono ammesse le vetture monoposto a ruote scoperte, vedi NS 6 Cap IV art. 2.2, e per certe gare internazionali - ved. Art. 2.7.3

e Supplemento 7 dell'Allegato H)

Poter estrarre un pilota ferito dalla sua vettura in una condizione d'immobilità della colonna vertebrale.

Sarà alla discrezione ~~della-~~ dell'ACI/CSAI e ai responsabili del Circuito di designare questi veicoli per una sola funzione o per una combinazione di queste funzioni, sempre a condizione che i veicoli in questione possano raggiungere qualsiasi posizione del circuito nei tempi appropriati e l'equipaggiamento specificato all'art. 2.6.2 per la lotta antincendio, nel Supplemento 3 per per i soccorsi medici e/o la disincarcerazione.

.../...

2.6.2 Servizio di lotta antincendio

2.6.2.1 Missione

Questo servizio ha per scopo di lottare contro gli incendi che derivano da incidenti che sopravvivono sulla pista, nei box, nel paddock. Un servizio indipendente sarà previsto dagli organizzatori per tutte le altre zone, conformemente alle prescrizioni delle Autorità Pubbliche interessate.

2.6.2.2 Organizzazione

Innanzitutto va ricordato che in tutte le operazioni di lotta contro gli incendi il fattore decisivo risiede nel personale e non sarà mai troppo insistere sull'importanza della formazione dei soccorritori.

La procedura di lotta contro gli incendi dovrebbe rispondere a due imperativi:

- raggiungere l'incendio ed isolare il pilota da esso;

- essere in possesso di mezzi efficaci ed appropriati per spegnere completamente il fuoco.

L'esperienza e le prove hanno dimostrato che l'intervento iniziale più efficace e, allo stesso tempo, il più pratico può esercitarsi in due tempi e, mentre l'equipaggiamento e il metodo possono variare tra i differenti circuiti, i criteri del primo e del secondo intervento dovrebbero essere rispettati:

- Primo intervento: appena possibile, dopo un incidente, tenuto conto delle circostanze, dei soccorritori muniti di estintori portatili dovrebbero raggiungere il luogo, quale che sia la sua posizione sul circuito. Essi dovrebbero essere capaci d'intervenire con i mezzi appropriati per liberare l'abitacolo della vettura dal fuoco.

- Secondo intervento: la disposizione dei servizi di soccorso dovrebbe essere calcolata in maniera tale che, teoricamente nei 60 secondi successivi all'incidente, le condizioni di salvataggio del pilota possano essere stabilite.

- Terzo intervento: arrivo delle disposizioni supplementari, se necessario.

Non è mai troppo insistere sul fatto che il primo ed il secondo intervento devono essere completamente integrati, poiché il valore degli estintori portatili durante il primo intervento può essere limitato.

.../...

Premessa

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

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

1 - CONSIDERAZIONI GENERALI**1.1 Rivestimento stradale**

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

1.2 Attraversamento di centri abitati

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

1.3 Pannelli segnalatori della distanza, visibilità, altre segnalazioni

Vedere la figura 1.

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

1) Dimensioni: le dimensioni dei pannelli date negli schemi A e B sono dei minimi; le dimensioni delle cifre sono standard. Le dimensioni dei supporti varieranno secondo la loro forma e la loro funzione.

~~2)~~ Colori: cifre nere o blu scuro su fondo bianco.

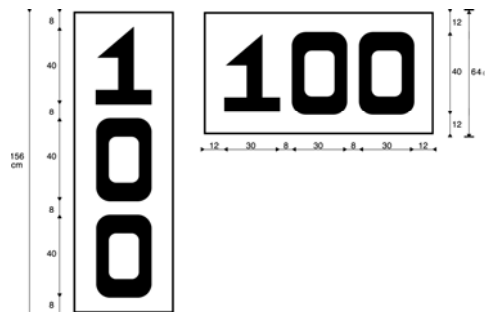
~~3)~~ Materiali: per le installazioni sulla banchina, il pannello e il suo supporto devono essere in polistirene ininfiammabile o di altro materiale leggero simile. Per le installazioni dietro la prima linea di protezione, il pannello deve essere in masonite, in metallo o in un altro materiale appropriato e il supporto in legno o in metallo.

~~4)~~ Installazione:

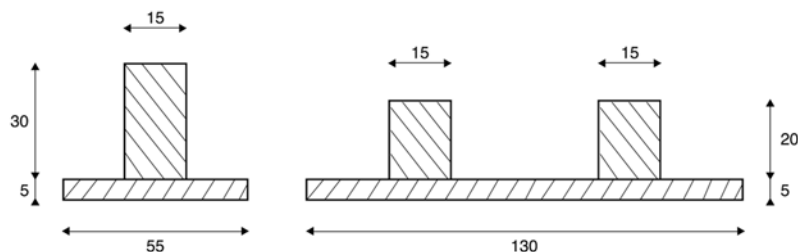
- Sulla banchina, (tipi A o B): supporti conficcati nel suolo per una profondità minima di 50 cm, il centro del pannello si troverà a circa 1 metro al di sopra del livello del suolo e a una distanza minima di 1 metro dal bordo della pista;
- Dietro la prima linea di protezione (solo il tipo B): fissare i supporti nel suolo o su altre strutture, a minimo 1 metro dietro la prima linea di protezione, il centro del pannello si troverà posizionato ad un'altezza massima di 3 metri al di sopra del livello del suolo e ad una distanza di 5 metri dal bordo della pista;
- I pannelli devono essere interamente visibili, in ogni punto della pista, ai piloti che arrivano, a 100 metri dai pannelli.

Figura 1: Pannelli indicatori di distanza - Dimensioni

VISTA DI FRONTE



VISTA DA SOPRA



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

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

La simbologia utilizzata dovrà essere quella tipo Road Book Rallyes.

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

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

2 - SORVEGLIANZA DEL PERCORSO

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

Devono rispettare quanto previsto dall'Allegato H articoli 7.1, 7.2, 2.3 e loro rimandi (riportati nella presente Norma Supplementare nell'Appendice n. 1), con le seguenti ulteriori prescrizioni:

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

Le postazioni supplementari in cui il Commissario di Percorso è anche munito di radiotelefono devono essere costituite da minimo due Commissari.

I commissari di percorso dovranno essere posti in posizioni non pericolose e protette per mezzo di una protezione, permanente o provvisoria, tipo guard-rail, muretto ecc. dell'altezza di almeno un metro.

3 - SERVIZI DI SOCCORSO

3.1 Servizio antincendio

Deve conformarsi all'Allegato H, art. 7.4 (riportato, tradotto, nella presente Norma Supplementare come Appendice n. 1 (oppure reperibile nel sito www.fia.com)).

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

3.2 Servizio di recupero vetture

I carri attrezzi utilizzati devono essere in grado di caricare e trasportare velocemente eventuali vetture ferme, per rottura meccanica o incidente, tenendo conto del loro peso (per una vettura di gruppo A di 3000 cm³ con serbatoi pieni è ragionevole ipotizzare 1300/1400 kg).

L'organizzatore deve assicurare la disponibilità di un mezzo di recupero dotato di gru a braccio (munito di cinghie) o di un carro attrezzi idoneo per il recupero di vetture Sport e monoposto che hanno un'altezza da terra molto ridotta.

3.3 Servizio medico

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

4 - DISPOSIZIONI VARIE

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

Tutte le spese saranno a carico dell'organizzatore.

4.2 Pulizia del percorso

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

4.3 Sistema di amplificazione

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

4.4 Servizi igienici mobili

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

Da prevedere anche servizi per diversamente abili.

4.5 Controllo della zona di decelerazione delle vetture dopo il traguardo

Dovranno essere posizionati dei Commissari di Percorso (in posizione protetta e muniti delle bandiere di segnalazione prescritte) allo scopo di sorvegliare un tratto di percorso di lunghezza minima di 300 metri dopo il traguardo di arrivo.

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

~~5.1 Generalità~~

~~Gli spettatori dovranno essere posizionati allo stesso livello o al di sopra della strada.
Tutte le zone riservate agli spettatori dovranno essere chiaramente indicate e le zone proibite al pubblico dovranno essere fisicamente chiuse.~~

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

~~5.2.1 Sistemi di protezione:~~

~~La protezione delle zone riservate agli spettatori sarà determinata in funzione
-della distanza in rapporto alla strada;
-dell'altezza in rapporto alla strada;
Le zone riservate al pubblico non saranno mai situate a meno di 5 metri dal bordo della strada.~~

~~5.2.2 Prima linea di protezione:~~

~~Tutte le zone riservate agli spettatori saranno equipaggiate di barriere approvate.
Le zone riservate al pubblico non saranno in nessun caso situate a meno di 2 metri dalla barriera approvata.
In nessun caso gli spettatori o il personale devono appoggiarsi alle barriere ma vi dovrà essere uno spazio libero di min. 1 metro tra la barriera e il punto di stazionamento degli spettatori o del personale. Ciò per evitare in modo ragionevole che in caso di urto di un veicolo contro la barriera gli spettatori o il personale possano essere colpiti.~~

~~5.2.3 Seconda linea di protezione~~

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

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

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

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

~~Protezione dei Commissari:~~

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

~~5.3 Compiti dell'Ispettore della Sicurezza (denominato "Delegato alla Sicurezza" nelle gare titolate FIA) e dei Commissari di Percorso in materia di sicurezza del pubblico~~

~~Secondo le recenti disposizioni della FIA, l'Ispettore della Sicurezza (denominato "Delegato alla Sicurezza" nelle gare titolate FIA) e il Direttore di Gara devono intervenire nel caso rilevino che il pubblico e/o i media e/o il personale si trovino in posizioni proibite o non sicure (esempio: sui muretti, in traiettoria, ecc.) arrivando a sospendere le prove e/o la gara nei casi più gravi, per il tempo necessario al ripristino delle condizioni minime di sicurezza.~~

~~La responsabilità è comunque del Direttore di Gara.~~

~~I Commissari di percorso dovranno coadiuvare le forze dell'ordine nel dare indicazioni al pubblico sul suo corretto posizionamento per assistere alle prove e alla gara.~~

5 - ZONE ACCESSIBILI AL PUBBLICO (RACCOMANDAZIONI MINIME)

5.1 GENERALITÀ

Gli spettatori dovranno essere posizioni ad una quota non inferiore rispetto a quella della strada nel tratto prospiciente la zona stessa. Tutte le zone riservate agli spettatori dovranno essere chiaramente indicate.

5.2 SISTEMI DI PROTEZIONE

Le zone destinate agli spettatori dovranno essere protette nei confronti della fuoriuscita dei mezzi in competizione così come previsto dalle normative vigenti (Circolare Ministero dell'Interno n.68 del 1962).

Il tipo ed il posizionamento delle protezioni da utilizzare nelle singole aree spettatori andrà concordato con le autorità competenti facenti parte della Commissione Provinciale di Vigilanza che dovrà approvare il percorso.

Qualora si volesse utilizzare sistemi di protezione diversi da quelli previsti nella circolare sopra citata, essi potranno essere adottati in accordo con le autorità competenti così come previsto all'art.10 della circolare stessa.

Tutte le zone non protette secondo quanto sopra indicato, dovranno essere proibite al pubblico.

5.3 CONTROLLO DEGLI SPETTATORI

Il controllo degli spettatori è demandato alle forze di polizia presenti lungo il tracciato.

I commissari di percorso, il responsabile della sicurezza, l'ispettore per la sicurezza ed il Direttore di Gara hanno il compito di allertare e coadiuvare le forze dell'ordine nel caso che si dovessero verificare inosservanza delle disposizioni da parte degli spettatori (abbandono delle aree ad esso riservate, occupazione di aree proibite, stazionamento in punti particolarmente pericolosi ecc.).

Qualora, nelle more del ripristino delle condizioni di sicurezza, I commissari di percorso, il responsabile della sicurezza, l'ispettore per la sicurezza ed il Direttore di Gara dovessero ritenere la situazione particolarmente pericolosa (spettatori sui muretti o sui guard-rail, in traiettoria, ecc), si potrà arrivare alla sospensione della gara stessa.

La decisione di sospendere la gara di conseguenza la responsabilità di tale decisione è competenza esclusiva del Direttore di Gara.

VEETTURE DI PRODUZIONE SPECIALE (Gruppo 5)

Art. 268 - Definizione

Vetture di produzione speciale per le quali non è necessario alcun minimo di produzione, ma che hanno per origine vetture omologate nei gruppi 1 - 2 - 3 e 4.

Art. 269 - Modifiche autorizzate

Sono permesse tutte le trasformazioni autorizzate per le vetture dei gruppi da 1 a 4 (artt. 258 e 261); inoltre sono permesse tutte le modifiche riportate qui di seguito.

a) Peso minimo

Le vetture del Gruppo 5 dovranno soddisfare i seguenti pesi minimi (art. 255 h):

Cilindrata inferiore o uguale a:	500 cc.	450 kg.
	600 cc.	495 kg.
	700 cc.	525 kg.
	850 cc.	555 kg.
	1000 cc.	595 kg.
	1150 cc.	610 kg.
	1300 cc.	635 kg.
	1600 cc.	675 kg.
	2000 cc.	735 kg.
	2500 cc.	800 kg.
	3000 cc.	860 kg.
	3500 cc.	915 kg.
	4000 cc.	970 kg.
	4500 cc.	1025 kg.
	5000 cc.	1065 kg.
	5500 cc.	1115 kg.
	6000 cc.	1155 kg.
	6500 cc.	1190 kg.
	7000 cc.	1220 kg.
	7500 cc.	1240 kg.
	8000 cc.	1255 kg.
Cilindrata oltre	8000 cc.	1330 kg.

b) Carrozzeria - Telaio

b1) Carrozzeria: la forma esterna della carrozzeria d'origine deva essere conservata, salvo per quanto concerne gli alettoni ed i dispositivi aerodinamici ammessi. Modanature e rifiniture possono essere tolte. I tergicristalli sono liberi, ma deva esserne previsto almeno uno funzionante.

Per limitare la lunghezza fuori tutto della carrozzeria, verrà adottata la misura maggiore dell'Art. 6 della scheda di omologazione (Art. 4 della vecchia scheda). La larghezza massima della vettura "fuori tutto" viene fissata in metri 2 (due).

b2) Telaio: Non potrà essere apportata alcuna modifica al telaio o scocca di serie, salvo per quanto concerne l'alleggerimento della struttura originale per asportazione di materiale e/o aggiunta di rinforzi.

b3) Portiere e cofani motore e bagagliaio: Il loro materiale è inalterato, a condizione che la forma esteriore d'origine sia conservata.

Le cerniere e le maniglie esterne delle porte sono libere: la serratura originale deve essere conservata.

Le cerniere ed il fissaggio dei cofani, motore e bagagliaio, sono liberi; detti fissaggi dovranno essere quattro e dovrà esserne possibile l'azionamento dall'esterno. Il dispositivo originale di chiusura dovrà essere soppresso. Sarà permesso praticare delle aperture di ventilazione nel cofano motore; queste non dovranno permettere di scorgere gli elementi meccanici, eccezion fatta per i cornetti di aspirazione.

In ogni caso, i cofani dovranno essere intercambiabili con quelli originariamente omologati.

b4) Superfici vetrate: salvo per quanto concerne il parabrezza, il materiale è libero, purché i vetri siano trasparenti.

b5) Aperture di ventilazione nell'abitacolo: nella carrozzeria potranno essere praticate aperture di ventilazione dell'abitacolo a condizione che siano ubicate:

- sulla parte sporgente del tetto sopra il lunotto posteriore e/o in una zona compresa tra il vetro laterale posteriore ed il lunotto posteriore;

- che queste aperture non sporgano dalla linea originale della carrozzeria.

b6) Parafanghi: Il materiale e la forma dei parafanghi sono liberi.

Tuttavia, la forma dell'apertura dei para ruota deve essere conservata, ma questo non comporta l'obbligo di mantenere le dimensioni originali.

I parafanghi dovranno sorreggere le ruote in maniera tale da coprire per almeno un terzo della circonferenza ed almeno tutta la larghezza del pneumatico.

Potranno essere praticate aperture di raffreddamento nei parafanghi. Tuttavia, quando fossero poste dietro le ruote posteriori, dovranno essere munite di dispositivi alettati che impediscano di vedere il pneumatico posteriore secondo un piano orizzontale.

L'interno dei parafanghi è libero; è quindi permesso installarvi elementi meccanici.

b7) Interno: Le rifiniture interne, pannelli delle portiere etc., sono liberi.

Il cruscotto non dovrà presentare alcun angolo sporgente.

Il sedile dovrà trovarsi interamente da un lato o dall'altro di un piano verticale passante per il centro della vettura.

I diaframmi che separano l'abitacolo dal compartimento motore e dal bagagliaio dovranno mantenere forma, posizione e materiale d'origine.

È permessa, tuttavia, l'installazione di elementi fissati a questi diaframmi o di elementi che li attraversano, a condizione di non sporgere più di 20 cm. (misurati perpendicolarmente al diaframma) nell'abitacolo.

Questa possibilità non si applica, comunque, al blocco motore, al carter, all'albero motore o alla

testata.

D'altra parte, sarà concesso modificare il pianale purché questo non oltrepassi in altezza la soglia delle porte. In questo caso, il pianale d'origine potrà essere tolto.

È ugualmente concesso di procedere alle modifiche necessarie per installare la nuova trasmissione.

I condotti, canalizzazioni e cavi elettrici che attraversano l'abitacolo, dovranno essere conformi sia alle prescrizioni dell'articolo 253 b) sia alle norme aeronautiche.

Ad eccezione degli elementi installati sui o attraverso i diaframmi, potranno essere installati nell'abitacolo solamente i seguenti accessori: ruota di scorta, estintori, bombola di aria medica, equipaggiamento di comunicazione, zavorra.

g) Elementi meccanici

Nessun elemento meccanico dovrà sporgere in rapporto alla carrozzeria originale della vettura, salvo che all'interno dei parafranghi.

c1) Motore: il blocco motore originariamente omologato sulla vettura di base dovrà essere conservato. La cilindrata è libera e potrà essere ottenuta mediante un cambiamento della corsa e/o dell'alesaggio d'origine.

Le incamiciature/rincamiciature sono libere. Il motore deve essere posizionato nel compartimento motore originale e l'orientamento dell'albero motore, visto in pianta, deve essere conservato. Non è permesso utilizzare più blocchi motore.

c2) Trasmissione: le ruote motrici del modello di base omologato debbono rimanere le stesse. Questo implica il divieto d'uso di una trasmissione a quattro ruote motrici, qualora questa non sia omologata originariamente. La scatola del cambio deve rimanere nella sua posizione originale, per es.: davanti o dietro al motore, sul ponte motore, ecc. È autorizzata l'aggiunta di ogni tipo di surmoltiplicazione.

c3) Altri elementi meccanici: Liberi.

h) Sospensione

Libera.

i) Sterzo

Libero.

j) Ruote

Libere. Tuttavia, in funzione della cilindrata saranno permesse le seguenti larghezze massime delle ruote complete (vedasi art. 252 l):

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

k) Freni

Liberi (Art. 253 J).

l) Serbatoi

Le vetture dovranno essere munite di serbatoi di sicurezza conformi alle specifiche FIA/FT3 o FIA/FTA, alle condizioni dell'Art. 272 h).

L'ubicazione dei serbatoi è libera, a condizione che non venga posto né nell'abitacolo né nel compartimento motore, salvo quando queste ubicazioni siano omologate in origine. È concesso tagliare il pianale per l'installazione di un serbatoio.

L'installazione di un serbatoio di sicurezza non è obbligatoria in caso di:

- corsa in salita se la capacità totale del o dei serbatoi di carburante non è superiore a 20 litri e se non vi sono serbatoi a più di 30 cm. dall'asse longitudinale della vettura;
- corse in circuito di una o più manche inferiori a 100 Km.

In tutti i casi in cui non venga utilizzato un serbatoio di sicurezza sarà obbligatorio utilizzare un "vero" serbatoio.

m) Dispositivi aerodinamici

Visti dall'atto, i dispositivi aerodinamici non debbono seguire obbligatoriamente il contorno della vettura. Quelli non omologati di serie debbono iscriversi nella proiezione frontale della vettura.

Anteriormente: non potranno superare di una misura maggiore del 10% il passo della vettura (misura effettuata a partire dal limite fuori tutto della vettura) e non potranno in nessun caso passare di più di 20 cm. il limite fuori tutto della carrozzeria d'origine (Art. 269 b). Dovranno essere obbligatoriamente installati al di sotto di un piano passante per i mozzetti delle ruote e potranno iscriversi tra la parte più bassa sospesa ed il suolo.

Posteriormente: non potranno passare in misura superiore del 20% il passo della vettura (misura effettuata a partire dal limite fuori tutto della carrozzeria) e non potranno in ogni caso, superare più di 40 cm. il limite fuori tutto della carrozzeria d'origine (Art. 269 b).

APPENDICE N° 4 ALLA NS 16 BIS
GRUPPO E3 (N VSO, A VSO, B VSO, GT VSO)

I. DATE DI SCADENZA OMOLOGAZIONE (TRATTE DAGLI ANNUARI FIA) DELLE VETTURE PIÙ DIFFUSE.

(tra parentesi la data di scadenza dell'omologazione considerando i 4 anni di proroga)

ALFA ROMEO		
5570	ALFASUD TI	1982
5622	ALFETTA GT	1982
5646	ALFASUD SPRINT	1982
5647	ALFETTA GT	1986
5745	ALFASUD SPRINT	1982
5746	ALFASUD SPRINT	1982
5041	ALFASUD TI	1989
5062	ALFASUD SPRINT	1991
5256	ALFA 33 QUAD VERDE	2000(2004)
5264	ALFA 33 4X4	2000(2004)
5300	75 2,5	1999(2003)
5307	75 TURBO	1999(2003)
5326	75 2,0	1999(2003)
5362	33 1,7 QUAD VERDE	2000(2004)
5392	33 1,7 QUAD VERDE	2000(2004)
5413	ALFA 33 16V	2000(2004)
5449	ALFA 33	2000(2004)
5456	33S 16V	2000(2004)
5471	155 TS	2002(2006)
5513	155 TS 1,8	2001(2005)
AUDI		
B 229	QUATTRO A1	1988
B 242	QUATTRO A1	1995
B 243	QUATTRO A2	1989
B 264	SPORT QUATTRO	1990
5409	V8 QUATTRO	2001
AUTOBIANCHI		
5606	A 112 ABARTH 70 HP	1982
5064	A 112 ABARTH 70 HP	(Fiat) 1990
B M W		
5327	M3	1995
5440	325i	2002(2006)
5454	325i	2002(2006)
5490	M3	2002(2006)
5441	320i (E36)	2004(2008)
5500	318i (E36)	2004(2008)
5562	M3 3.2 (E36)	2004(2008)
CITROEN		
5443	ZX	2000(2004)
5445	AX	2002(2006)
5468	ZX	2002(2006)
5532	ZX	2002(2006)
FIAT		
B 225	X 1.9	1990
5304	128 1116	1983
5414	127 903	1985
5591	128 1300	1985
5614	128 3HP 1100	1983
5615	128 3HP 1300	1983
5715	127 SPORT 70HP	1983
5716	RITMO 75 L	1983
5001	RITMO 105 TC	1988
5021	RITMO 125	1988
5189	RITMO 130	1993
5191	RITMO 105 TC	1991
5207	UNO 70	1999
5278	UNO TURBO	1999
5402	UNO TURBO	2003(2007)
5406	TIPO	2000(2004)
5428	UNO 70 XS	1999(2003)
5530	COUPE 2.0 16V	2004(2008)
5531	COUPE 2.0 16V TURBO	2004(2008)
FORD		
5783	FIESTA 1600	1982
5236	FIESTA 1.1	1988
5237	FIESTA 1.3	1988
5238	SIERRA	1991
5258	FIESTA XR2	1993
5285	SIERRA	1996

5272	ESCORT RS TURBO	1995
5323	SIERRA COSWORTH	1993
5370	SIERRA COSWORTH	1995
5404	FIESTA	2000 (2004)
5414	SIERRA COSWORTH	1999
5450	ESCORT RS 2000 MK3	2004 (2008)
5466	ESCORT COSWORTH	2000 (2004)
5497	MONDEO	2002 (2006)
HONDA		
5268	CIVIC	1993
5444	CIVIC	2001 (2005)
5487	CIVIC	2001 (2005)
LANCIA		
5214	DELTA HF	1991
5281	DELTA INTEGRALE	1995
5324	DELTA HF 4WD	1993
5394	DELTA INTEGRALE	1996
5448	DELTA HF INTEGRALE	2000 (2004)
MITSUBISHI		
5070	LANCER	1988
5239	LANCER	1991
5469	LANCER	2002 (2006)
OPEL		
5541	KADETT C	1984
5624	KADETT C GTE	1983
5612	ASCONA	1982
5686	MANTA B GTE	1983
5053	ASCONA 400	1986
5067	ASCONA	1986
5068	ASCONA	1986
5073	KADETT 1,3	1989
5074	KADETT 1,6	1989
5106	CORSA	1986
5146	MANTA 2,0	1993
5170	CORSA 1,3	1996
5242	KADETT GSI	1991
5243	KADETT E	1996
5253	ASTRA	1996
5320	KADETT E GSI	1996
5338	KADETT E GSI	1996
5369	KADETT/ASTRA E GSI/GTE 16V 1998 cm ³	1996
5375	CORSA GSI	2000 (2004)
5430	CALIBRA 16V	2004 (2008)
5431	VECTRA	2002 (2006)
5452	ASTRA F GSI/GTE 16V	2004 (2008)
5477	CALIBRA A TU 4x4	2004 (2008)
5484	ASTRA 2.0	2004 (2008)
PEUGEOT		
B 262	205 TURBO	1990
5158	205 1300	1995
5213	205 GTI 1580	1991
5301	205 GTI 1580	1996
5325	205 GTI 1900	2001 (2005)
5366	205 RALLY	1999 (2003)
5380	405 MI 16	2001 (2005)
5419	309 GTI 16 1,9	1999 (2003)
5453	106 XSI	2003 (2007)
5489	106 XN	2003 (2007)
5505	106 RALLYE	2003 (2007)
5507	405	2002 (2006)
PORSCHE		
B 203	CARRERA GT	1987
B 207	911 SC	1989
B 208	911 TURBO	1995
B 282	911 CARRERA	1995
B 294	CARRERA 4	2001
B 295	CARRERA 2	2001
B 296	CARRERA RS	2001
B 298	TURBO	2001
RENAULT		
5650	R5 ALPINE	1982
B 205	R5 TURBO	1987
B 234	R5 TURBO 2	1991
5003	R5 ALPINE TURBO	1989
5019	R5 ALPINE	1987
5262	5 GT TURBO	1995
5433	CLIO 16S TYPE C575	2003 (2007)

ROVER		
5447	METRO	2002 (2006)
5560	MINI COOPER 1.3i	2004 (2008)
SEAT		
5368	IBIZA	2000 (2004)
5517	IBIZA GTI	2001 (2005)
SUBARU		
5399	LEGACY	2001 (2005)
5420	LEGACY	2001 (2005)
5421	LEGACY	2001 (2005)
5422	LEGACY	2001 (2005)
SUZUKI		
5382	SWIFT	2002 (2006)
TOYOTA		
5179	COROLLA	1991
5180	COROLLA	1991
5354	COROLLA	1999
5437	COROLLA	2002 (2006)
5451	CELICA	2001 (2005)
5481	COROLLA	2001 (2005)
5521	CELICA	2001 (2005)
VOLKSWAGEN		
5583	GOLF 1100	1983
5731	GOLF GTI 1588	1983
5732	GOLF CARB. 1471	1986
5096	GOLF GTI 1800	1989
5172	GOLF GTI 1600	1987
5175	SCIROCCO GTI	1999
5212	GOLF GTI 1900	1996
5295	GOLF GTI 16V	1996
5314	SCIROCCO 16V	1999
5425	GOLF GTI TURBO	1996
5482	VENTO GT 2.0	2004 (2008)
5483	GOLF GTI 16V 2.0	2004 (2008)

2. DIMENSIONI FLANGE (DIAMETRI INTERNI) MOTORI TURBO GRUPPI N - A - B
TRATTE DAGLI ALLEGATI J (ANNUARI FIA) DEGLI ANNI D'INTERESSE

(Tra parentesi il diametro interno delle flange per motori turbo diesel)
Le flange devono essere realizzate e montate secondo l'Allegato J.

	Gr. N	Gr. A	Gr. B	ANNO
DIAMETRO INTERNO FLANGIA (in mm.)	flangiatura non prevista			1982
	flangiatura non prevista			1983
	flangiatura non prevista			1984
	flangiatura non prevista			1985
	flangiatura non prevista			1986
	flangiatura non prevista			1987
	flangiatura non prevista			1988
	flangiatura non prevista			1989
	40 (*)	40 (*)	non prevista	1990
	40 (*)	40 (*)	non prevista	1991
	36 (*)	38 (*)	non prevista	1992
	36 (*)	38 (*)	non prevista	1993
	36	38	non prevista	1994
	32	34	non prevista	1995
	32	34	non prevista	1996
	32	34	non prevista	1997
	32	34	non prevista	1998
	32 (40)	34 (42)	non prevista	1999
	32 (35)	34 (37)	non prevista	2000
	32 (35)	34 (37)	non prevista	2001
	32 (35)	34 (37)	non prevista	2002
32 (35)	34 (37)	non prevista	2003	
32 (35)	34 (37)	non prevista	2004	
32 (35)	34 (37)	non prevista	2005	
32 (35)	34 (37)	non prevista	2006	
32 (35)	34 (37)	non prevista	2007	

	Gr. N	Gr. A	Gr. B	ANNO
	32 (35)	34 (37)	non prevista	2008
	32 (35) (*)	34 (37) (*)	non prevista	2009
	33 (35) (*)	34 (37) (*)	non prevista	2010
	33 (35) (*)	34 (37) (*)	non prevista	2011-2012- 2013

(*) flangiatura obbligatoria solo per i Rallyes; non obbligatoria nelle gare in salita

3. TABELLE DEI PESI MINIMI IN FUNZIONE DELLA CILINDRATA TRATTE DAGLI ALLEGATI J (ANNUARI FIA) DEGLI ANNI D'INTERESSE

Gruppo A

Questi pesi sono quelli minimi reali delle vetture, senza pilota e co pilota a bordo e senza il loro equipaggiamento. In nessun momento della gara una vettura potrà pesare meno del proprio peso minimo.

Le vetture di Gruppo A sono soggette alle seguenti scale dei pesi minimi in funzione della cilindrata.

ANNI 1982 - 1983 - 1984 - 1985 - 1986 - 1987				
Fino a	1000	cm ³	620	Kg.
"	1300	"	720	"
"	1600	"	800	"
"	2000	"	880	"
"	2500	"	960	"
"	3000	"	1035	"
"	4000	"	1185	"
"	5000	"	1325	"
Oltre	5000	"	1400	"

ANNI 1988 - 1989 - 1990 - 1991 - 1992				
Fino a	1000	cm ³	620	Kg.
"	1300	"	700	"
"	1600	"	780	"
"	2000	"	860	"
"	2500	"	940	"
"	3000	"	1020	"
"	3500	"	1100	"
"	4000	"	1180	"
"	4500	"	1260	"
"	5000	"	1340	"
"	5500	"	1420	"
Oltre	5500	"	1500	"

ANNI 1993 - 1994 - 1995 - 1996 - 1997				
Fino a	1000	cm ³	670	Kg.
"	1300	"	760	"
"	1600	"	850	"
"	2000	"	930	"
"	2500	"	1030	"
"	3000	"	1110	"
"	3500	"	1200	"
"	4000	"	1280	"
"	4500	"	1370	"
"	5000	"	1470	"
"	5500	"	1560	"
oltre	5500	"	1650	"

ANNI 1998 - 1999 - 2000 - 2001 - 2002 - 2003 - 2004 - 2005 - 2006 - 2007 - 2008 - 2009 - 2010 - 2011 - 2012 - ~~2013~~

Fino a	1000	cm ³		670	Kg.
da	1000	"	a	1400	cm
				760	"

					3		
"	1400	"	"	1600	"	850	"
"	1600	"	"	2000	"	930	"
"	2000	"	"	2500	"	1030	"
"	2500	"	"	3000	"	1110	"
"	3000	"	"	3500	"	1200	"
"	3500	"	"	4000	"	1280	"
"	4000	"	"	4500	"	1370	"
"	4500	"	"	5000	"	1470	"
"	5000	"	"	5500	"	1560	"
oltre	5500	"				1650	"

Gruppo B

Le vetture di Gruppo B sono soggette alle seguenti scale dei pesi minimi in funzione della cilindrata.

ANNI 1982 - 1983 - 1984 - 1985 - 1986 - 1987					
Fino a	1000	cm ³		580	Kg.
"	1300	"		675	"
"	1600	"		750	"
"	2000	"		820	"
"	2500	"		890	"
"	3000	"		960	"
"	4000	"		1100	"
"	5000	"		1235	"
oltre	5000	"		1300	"

ANNI 1988 - 1989 - 1990 - 1991 - 1992 - 1993 - 1994 - 1995 - 1996 - 1997

Fino a	1000	cm ³		620	Kg.
"	1300	"		700	"
"	1600	"		780	"
"	2000	"		860	"
"	2500	"		940	"
"	3000	"		1020	"
"	3500	"		1100	"
"	4000	"		1180	"
"	4500	"		1260	"
"	5000	"		1340	"
"	5500	"		1420	"
oltre	5500	"		1500	"

ANNI 1998 - 1999 - 2000 - 2001 - 2002 - 2003 - 2004 - 2005 - 2006 - 2007 - 2008 - 2009 - 2010 - 2011 - 2012 - 2013

Fino a	1000	cm ³			620	Kg.
da	1000	"	a	1400	cm ³	700
"	1400	"	"	1600	"	780
"	1600	"	"	2000	"	860
"	2000	"	"	2500	"	940
"	2500	"	"	3000	"	1020
"	3000	"	"	3500	"	1100
"	3500	"	"	4000	"	1180
"	4000	"	"	4500	"	1260
"	4500	"	"	5000	"	1340
"	5000	"	"	5500	"	1420
oltre	5500	"				1500

4. TABELLA DEI COEFFICIENTI DI MOLTIPLICAZIONE DELLA CILINDRATA GEOMETRICA PER LE VETTURE TURBO TRATTI DAGLI ALLEGATI J (ANNUARI FIA) DEGLI ANNI D'INTERESSE

	BENZINA	GASOLIO	WANKEL	ANNI
VETTURE TURBO:	1,4	1,4	2	1982 - 1983 - 1984 - 1985

	BENZINA	GASOLIO	WANKEL	ANNI
COEFFICIENTE DI MOLTIPLICAZIONE DELLA CILINDRATA GEOMETRICA	1,4	1,4	1,8	1986 - 1987
	1,7	1,7	1,8	1988 - 1989 - 1990 - 1991 - 1992
	1,7	1,7	1,5	1993 - 1994 - 1995 - 1996
	1,7	1,7	1	1997 - 1998 - 1999
	1,7	1,5	1	2000 - 2001 - 2002 - 2003 - 2004 - 2005 2006 - 2007 - 2008 - 2009 - 2010 - 2011 - 2012 - <u>2013</u>

APPENDICE N° 5 ALLA NS 16 BIS
REGOLAMENTO TESTS VETTURE
NON COMPRESI NEI PROGRAMMI DI GARA

Premessa

I tests delle vetture non compresi nei programmi di gara sono di due tipologie:
- tests collettivi;
- tests tecnici.

1. TESTS COLLETTIVI

Per i tests collettivi si rinvia al regolamento già approvato e pubblicato, che si riporta qui di seguito con le integrazioni evidenziate dal testo sottolineato:

1.1 Organizzatori

Devono essere titolari della licenza di Organizzatore prevista per la specialità di riferimento. Possono essere anche soggetti diversi a condizione che gli stessi si appoggino a Organizzatori titolari di licenza e siano comunque titolari di una licenza sportiva ACI in corso di validità.

1.2 Partecipanti

A bordo delle vetture devono essere ammessi soltanto i titolari di una licenza di conduttore, escluse quelle di regolarità, titolari di patente di guida.

I partecipanti devono indossare l'abbigliamento di protezione omologato.

1.3 Vetture

Devono essere ammesse le vetture previste dal regolamento del settore di attività per il quale viene organizzato il test.

Le vetture devono essere conformi ai rispettivi regolamenti tecnici.

Non sono previste verifiche tecniche.

1.4 Percorsi

I percorsi devono essere chiusi al traffico con regolare ordinanza amministrativa emessa dagli Enti proprietari delle strade interessate.

Le Autorità di vigilanza competenti deve essere informate dell'effettuazione dei tests.

Alla popolazione (residente e non) deve essere data comunicazione della chiusura delle strade interessate ai tests.

Nei test del settore Salita i percorsi devono essere anch'essi scelti tenendo conto della presenza di abitazioni e/o di immissioni di strade di collegamento. I tests devono inoltre:

- essere preventivamente approvati dalla S/Commissione Velocità in Salita,
- essere fatti esclusivamente su percorsi già utilizzati per gare in salita e pertanto collaudati ~~dalla S/Commissione Sicurezza~~ dal Gruppo di Lavoro Permanente Piste & Percorsi Salite,
- avere tutti i sistemi di sicurezza attivi e passivi, i servizi di sicurezza e di soccorso previsti per le gare del settore. Per quanto riguarda il dislocamento dei C.P. deve essere garantita la loro presenza in tutte le postazioni principali (munite di collegamenti radio con la direzione di gara) previste nel piano di sicurezza della gara,
- essere ammesse solo le vetture contemplate nella validità della gara (su un percorso di una gara Nazionale non possono correre le monoposto di nessun tipo)

N.B.: Potrà essere ritenuto valido il collaudo del percorso eseguito l'anno precedente per la gara, fatti salvi eventuali ammaloramenti del manto stradale e/o delle protezioni che richiedono, quindi, interventi specifici.

1.5 Assicurazioni

È obbligatoria l'assicurazione di responsabilità civile verso terzi.

1.6 Altre disposizioni

- Per l'organizzazione dei tests deve essere richiesta la preventiva autorizzazione ~~della~~ dell'ACI/CSAI indicando il motivo per il quale il test è organizzato, l'esatta ubicazione e la lunghezza dei percorsi, le vetture ammesse e le eventuali quote di partecipazione. L'Organizzatore deve dare comunicazione dei tests tramite la stampa specializzata.

La richiesta deve essere sottoscritta, in originale, dal legale rappresentante dell'organizzatore dell'organizzatore e recare il nulla osta del Delegato Regionale ACI/CSAI competente per territorio.

~~La~~ L'ACI/CSAI si riserva di inviare un proprio osservatore con spese a carico degli Organizzatori.

- I tests devono essere diretti da un Ufficiale di gara titolare di Licenza ACI/CSAI.

- Gli Organizzatori non devono prevedere né classifiche, né premi.

- Al termine di ogni test, gli Organizzatori devono trasmettere alla competente S/Commissione, l'elenco nominativo dei partecipanti con l'indicazione dei numeri e delle categorie delle licenze.

- A carico degli organizzatori che effettueranno tests senza la preventiva autorizzazione ~~della~~ dell'ACI/CSAI e dei conduttori che parteciperanno a tests non autorizzati saranno adottati i provvedimenti disciplinari previsti nel capitolo 12° del RNS.

2. TESTS TECNICI

2.1 Organizzatori

Possono organizzare tests tecnici soltanto i soggetti titolari di licenza di Costruttore o di concorrente Persona Giuridica.

Non possono essere organizzati test tecnici nella o nelle regioni di svolgimento delle gare CIVM nelle tre settimane precedenti e nelle due successive allo svolgimento di tali gare.

Sono esentati dal rispetto di tale disposizione gli organizzatori delle gare CIVM che volessero organizzare dei tests tecnici aperti a tutti gli iscritti alla gara.

2.2 Partecipanti

A bordo delle vetture possono essere ammessi soltanto i titolari di una licenza di conduttore (escluse quelle di regolarità) e tecnici collaudatori di fiducia del Costruttore o del Team che organizza il test, titolari di patente di guida.

I partecipanti devono indossare l'abbigliamento di protezione omologato.

2.3 Vetture

Ai test può partecipare un numero massimo di cinque vetture. Le vetture dovranno effettuare i test impegnando i percorsi con una sola vettura per volta.

2.4 Percorsi

I percorsi devono essere chiusi al traffico con regolare ordinanza amministrativa emessa dagli Enti proprietari delle strade interessate.

Le Autorità di vigilanza competenti deve essere informate dell'effettuazione dei tests.

Alla popolazione (residente e non) deve essere data comunicazione della chiusura delle strade interessate ai tests.

Nei test del settore Salita i percorsi devono essere anch'essi scelti tenendo conto della presenza di abitazioni e/o di immissioni di strade di collegamento. I tests devono inoltre:

- essere preventivamente approvati dalla S/Commissione Velocità in Salita,
- essere fatti esclusivamente su percorsi già utilizzati per gare in salita e pertanto collaudati ~~dalla S/Commissione Sicurezza dal Gruppo di Lavoro Permanente Piste & Percorsi Salite~~,
- avere tutti i sistemi di sicurezza attivi e passivi, i servizi di sicurezza e di soccorso previsti per le gare del settore. Per quanto riguarda il dislocamento dei C.P. deve essere garantita la loro presenza in tutte le postazioni principali (munite di collegamenti radio con la direzione di gara) previste nel piano di sicurezza della gara,
- essere ammesse solo le vetture contemplate nella validità della gara (su un percorso di una gara Nazionale non possono correre le monoposto di nessun tipo)

N.B.: Potrà essere ritenuto valido il collaudo del percorso eseguito l'anno precedente per la gara, fatti salvi eventuali ammaloramenti del manto stradale e/o delle protezioni che richiedono, quindi, interventi specifici.

2.5 Assicurazioni

È obbligatoria l'assicurazione di responsabilità civile verso terzi.

2.6 Altre disposizioni

- Il Costruttore (titolare di licenza di costruttore) e il Team (titolare di licenza di concorrente Persona Giuridica) che organizzano un test devono darne preventiva comunicazione ~~alla~~ all'ACI/CSAI indicando l'esatta ubicazione e la lunghezza del percorso, le vetture ammesse e la persona responsabile del coordinamento del test.



La richiesta deve essere sottoscritta, in originale, dal legale rappresentante dell'organizzatore e recare il nulla osta del Delegato Regionale ACI/CSAI competente per territorio.

- Gli Ufficiali di Gara che dovessero essere chiamati a collaborare, presteranno la loro collaborazione a titolo personale.

- Durante tutta la durata dei tests dovrà essere presente una ambulanza con personale medico e paramedico a bordo.

- A carico degli organizzatori che effettueranno tests tecnici senza la preventiva comunicazione ~~alla~~ all'ACI/CSAI e dei conduttori che parteciperanno ai tests tecnici non comunicati ~~alla~~ all'ACI/CSAI saranno adottati i provvedimenti disciplinari previsti nel capitolo 12° del RNS.

APPENDICE N. 6 ALLA N.S. 16 BIS
FAC SIMILE SCHEDA D'ISCRIZIONE ALLE GARE

  (solo gare titolate FIA)	DOMANDA DI ISCRIZIONE <i>Entry form / Demande d'engagement</i>		Riservato all'organizzazione <i>Organiser Reserved</i>	
	Chiusura iscrizioni: <i>Entries closing date;</i>		PROTOCOLLO	N. GARA
LOGO DELLA MANIFESTAZIONE		Il Sottoscritto chiede di essere iscritto alla e dichiara di conoscere e accettare il regolamento particolare della Manifestazione. Il Codice Sportivo Internazionale, il Regolamento Nazionale Sportivo, le cui norme TUTTE si impegna ad osservare. Dichiara altresì di impegnarsi ad utilizzare l'abbigliamento di sicurezza e i caschi obbligatori prescritti e regolarmente omologati (in corso di validità) e di essere osservante del Codice Etico stabilito dalla Federazione (pertanto con questa dichiarazione non è necessario predisporre le certificazioni previste per l'abbigliamento protettivo e i caschi omologati e il Codice Etico). Dichiara inoltre di esonerare gli Enti Organizzativi, gli Ufficiali di Gara, nonché i loro incaricati e dipendenti, da ogni responsabilità e di rinunciare ad ogni ricorso davanti ad arbitri od a tribunali per fatti verificati durante lo svolgimento della competizione.		
DATI RICHIESTI <i>REQUIRED DATA</i>		CONCORRENTE <i>ENTRANT</i>	CONDUTTORE <i>DRIVER</i>	CONDUTTORE di RISERVA <i>SUPPORTING DRIVER</i>
Cognome <i>Surname</i>				
Nome <i>Name</i>				
Luogo di nascita <i>Birth place</i>				
Data di nascita <i>Birth date</i>				
Under 25 al 1 Gennaio c.a. <i>Under 25 to the 1st of January of the current year</i>				
Pseudonimo <i>Pseudonym</i>				
Indirizzo <i>Address</i>				
CAP - Città - Naz. <i>Postcode - Town - Nat.</i>				
Telefono <i>Telephone</i>				
P.IVA e Codice Fiscale <i>(Only Italians)</i>				
licenza sportiva n° <i>Sporting licence n°</i>				
Qualifica e Categoria Licenza <i>Status and Category of licence</i>				
Patente di guida n° <i>Driving licence n°</i>				
E mail				
Scuderia <i>Team</i>			Licenza n° <i>Licence n.</i>	
Preparatore <i>Technical Preparer</i>			Licenza n° <i>Licence n.</i>	
Noleggiatore <i>Hirer</i>			Licenza n° <i>Licence n.</i>	
Marca e modello vettura <i>Brand and type of car</i>		classificazione ACI/CSAI <i>ACI/CSAI classification</i>	Gruppo <i>Group</i>	Classe <i>Class</i>
		classificazione FIA * <i>FIA classification</i>	Gruppo <i>Group</i>	Classe <i>Class</i>
Cilindrata cc. <i>Cubic capacity</i>		Anno di costruzione <i>Year of make</i>	Targa <i>Plate</i>	Telaio <i>Chassis</i>
* da compilare solo se gara titolata FIA/to be compiled only if event with FIA validity				
Inviare a: <i>Send to</i>		(indirizzo, fax, tel, e mail, sito web dell'Organizzatore) <i>(address, fax, phone, e mail, web site of Organizer)</i>		
Pagam. assegno o bonifico Paym. <i>w. cheque or bank transfer</i>		IBAN		
Tassa d'iscrizione <i>Entry fee</i>		Gruppo N - A - E3 (VSO) - E1≤2000 à Gruppo CN - E1>2000 - E2 - SP - S20 - ST - GT à Racing Start à Trofeo à Trofeo à		
Nelle gare ENPEA, per poter acquisire punteggio per eventuali titoli italiani, i concorrenti/conduuttori con licenza di ASN non italiana (Paesi UE o Paesi assimilati) sono tenuti a presentare idonea documentazione comprovante il proprio status di "professionista" (art. 18 del COD). <i>In NEAFP events, in order to gain points for any Italian titles, competitors/drivers not Italian ASN licenced (UE or comparable country) are required to submit proper documentation proving their "professional" status (art. 18 of COD).</i>				
Le tasse di iscrizione inviate negli ultimi 5 giorni saranno maggiorate del 20% <i>Entry fees sent during last 5 days will be charged of 20%</i>				
Il sottoscritto dichiara per sé e per i propri conduuttori di conoscere il Codice Sportivo Internazionale, il Regolamento Sportivo Nazionale e le sue norme supplementari, il Regolamento Particolare di Gara e garantisce di accettarli senza riserve e di uniformarsi a tutte le prescrizioni in essi contenute. <i>The undersigner declares to have complete knowledge of International Sportive Code, of the National Sporting Regulations and its supplementaries rules, of the Particular Regulations of the Event and undertakes to comply with them unconditionally and to uniform to all the prescriptions in them.</i>				
Comunicare ingombri assistenze e n. mezzi <i>Please communicate service space necessary and vehicles number</i>				
Richiesta di vidimazione di un nuovo passaporto tecnico ** <i>Request of endorsement of new technical passport</i>		SI	NO	
Richiesta di Verifica Tecnica Unica annuale ** <i>Request of annual technical scrutineering</i>		SI	NO	
** valido solo per gli iscritti italiani/valable only for Italian participants				
Firme <i>Signatures</i>	Concorrente / Entrant	Conduuttore / Driver	Conduuttore di riserva <i>Supporting Driver</i>	

--	--	--	--

DICHIARAZIONE DI RESPONSABILITÀ

Il sottoscritto (nome e cognome)

Licenza ACI/CSAI n° Numero di gara

DICHIARA

che alle gara (denominazione)

del (data gara)

VENGONO USATI I SEGUENTI PNEUMATICI SLICK:

Marca

Numeri di matricola pneumatici:.

1 ANT.:

2 ANT.:

3 POST.:

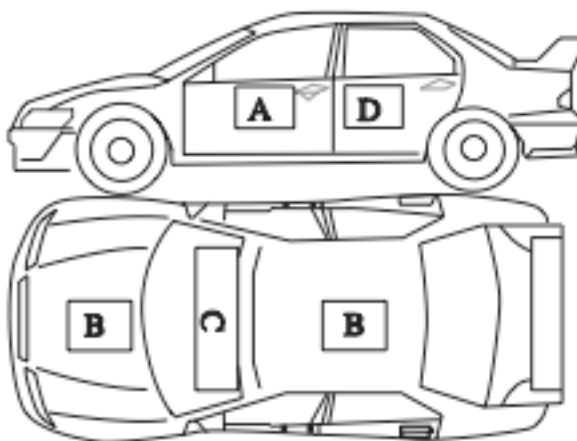
4 POST.:

FIRMA CONDUTTORE:

.....

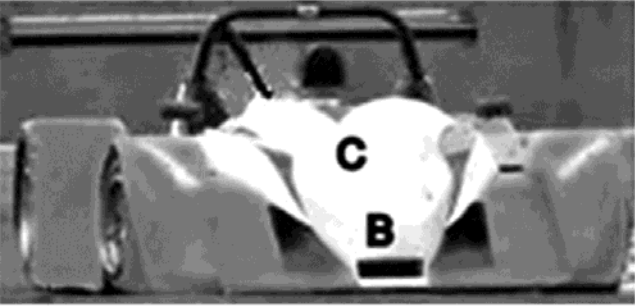
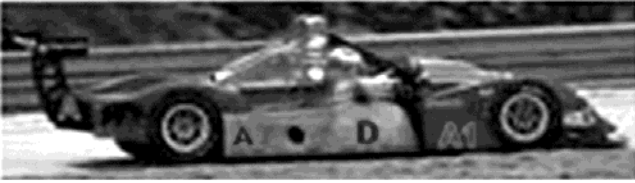
PRESCRIZIONI VALIDE PER TUTTE LE GARE (VEDI DISEGNI PER POSIZIONAMENTO)

A	<p>Per le vetture GT, Turismo e similari 2 pannelli (con i numeri di gara) OBBLIGATORI, forniti dall'organizzatore, applicati verticalmente su entrambi i lati della vettura 50 cm (larghezza) x 52 cm (altezza) recanti le pubblicità:</p> <p>.....</p> <p>Per le vetture mono e biposto 2 pannelli laterali, forniti dall'organizzatore, riporteranno i soli numeri di gara e avranno le seguenti dimensioni: 32 cm (larghezza) x 32 cm (altezza). 4 strisce (indicate come A1 nei disegni), fornite dall'organizzatore, da 50 cm (larghezza) x 10 cm (altezza) recanti le pubblicità obbligatorie saranno applicate in posizioni visibili sui due lati della vettura, verticalmente (due per lato).</p>
B	<p>Solo se così indicato all'art. 8.1.1 del RPG: 1 pannello (con numero di gara) 50 cm (larghezza) x 52 cm (altezza) OBBLIGATORIO, fornito dall'organizzatore, da applicare sul tetto o sul cofano anteriore, recante le pubblicità:</p> <p>.....</p>
C	<p>Striscia OBBLIGATORIA (solo per vetture partecipanti alle gare CIVM, con l'esclusione delle vetture E3, E3S, Storiche, Trofei Monomarca), fornita ai concorrenti da ACI Sport in occasione della loro prima partecipazione al CIVM, di 90x120 cm x 10 cm da applicare sulla parte superiore del parabrezza (*) e recante la scritta: Campionato Italiano Velocità della Montagna (e/o suoi Sponsors) (*) per vetture monoposto in posizione laterale visibile (vedi disegno); per vetture biposto sul cofano anteriore alla base del parabrezza (vedi disegno)</p>
D	<p>(SE PREVISTI) pannelli pubblicitari, forniti dall'organizzatore, RIFIUTABILI dal concorrente con pagamento di tassa d'iscrizione doppia, recanti le pubblicità:</p> <p>.....</p>
E	<p>3 strisce pubblicitarie, fornite da ACI Sport, 30 cm (larghezza) x 15 cm (altezza), OBBLIGATORIE, da applicare nelle posizioni indicate dagli incaricati di ACI Sport (NS 16 Bis Cap. II Art. 15.3.2)</p>

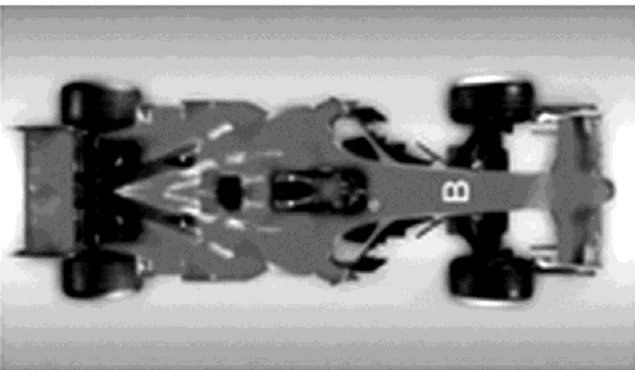
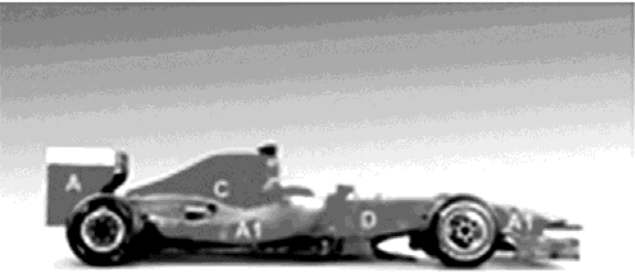


B = o sul cofano o sul tetto

VETTURE TURISMO/GRAN TURISMO E SIMILARI: posizionamento pubblicità

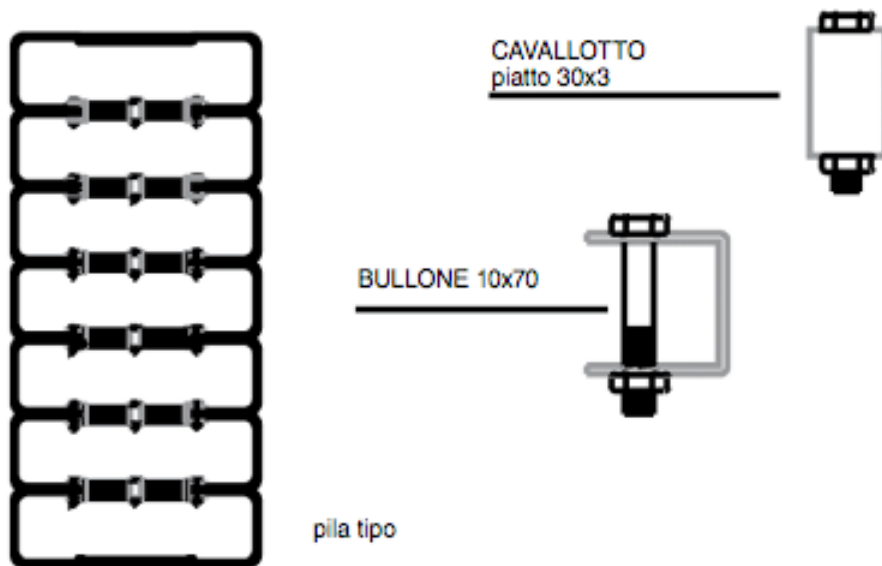


BIPOSTO: posizionamento pubblicità

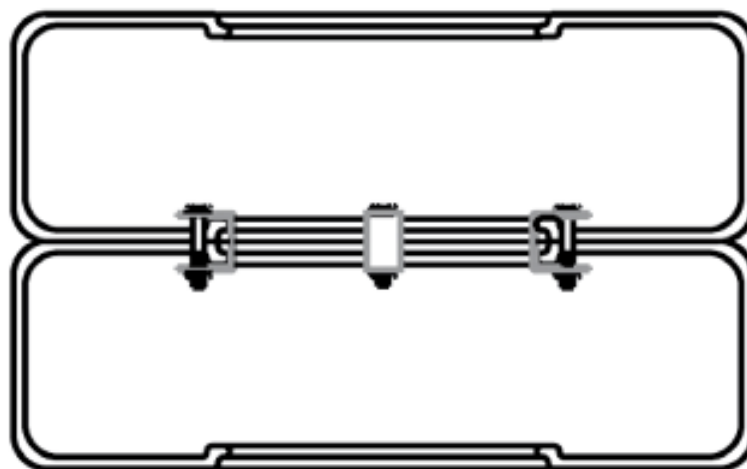


MONOPOSTO: posizionamento pubblicità

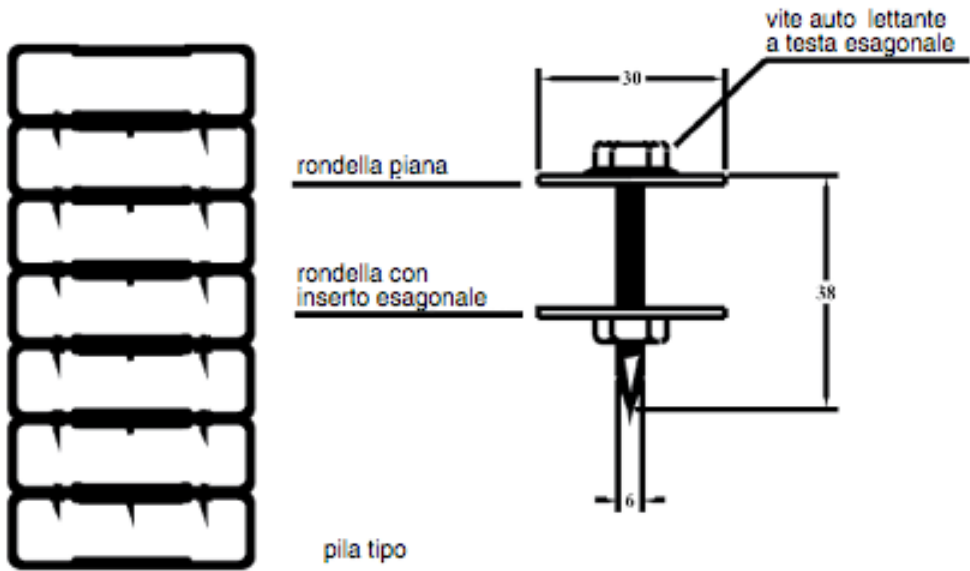
DISEGNO N° 1: PILA DI PNEUMATICI
assemblaggio con cavallotti e bulloni



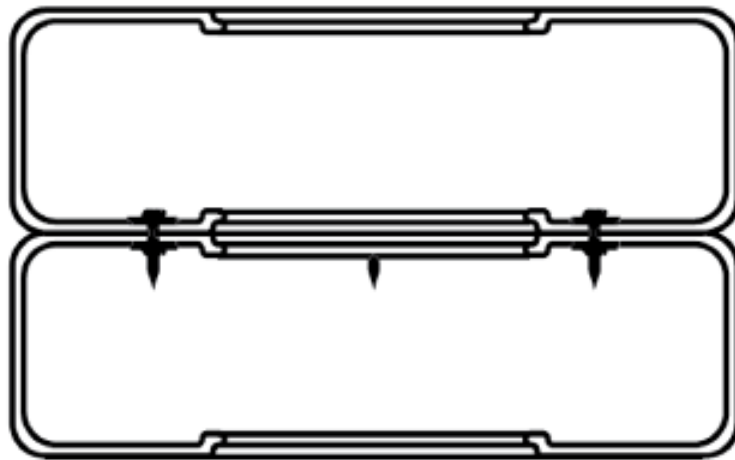
particolare assemblaggio



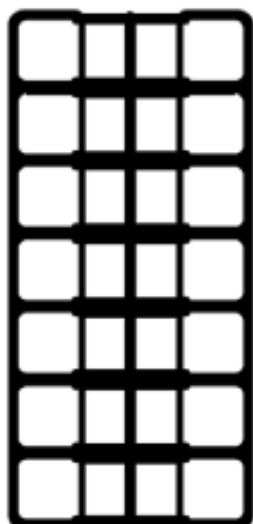
DISEGNO N° 2: PILA DI PNEUMATICI
assemblaggio con viti autofilettanti e rondelle



particolare assemblaggio



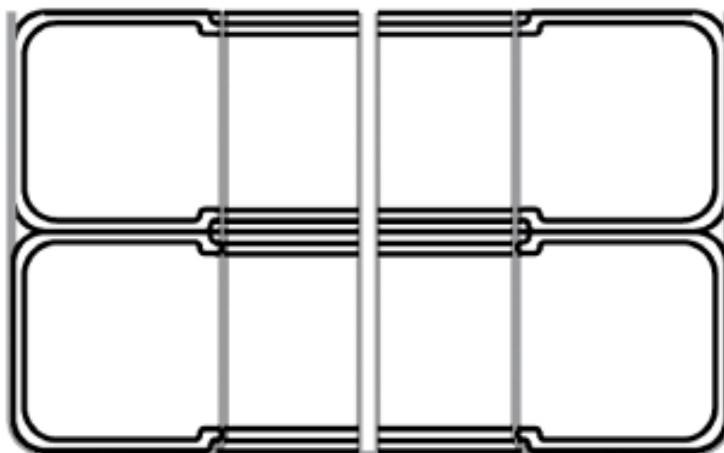
DISEGNO N° 3: PILA DI PNEUMATICI
assemblaggio con reggia in nylon, treccia o nastro



pila tipo

N.B. reggia in nylon da mm. 12 x 0,6 con carico rottura di 300 Kg. oppure treccia in lato e anima in poliestere Ø 5 mm. carico rottura 380 Kg. oppure nastro in polipropilene larghezza 25 mm. carico rottura 300 Kg. (tutti i dati indicati sono dei minimi).
Il ssaggio di una singola pila al guard rail, palo, muro, ecc... può avvenire con lo stesso materiale con cui sono assemblate

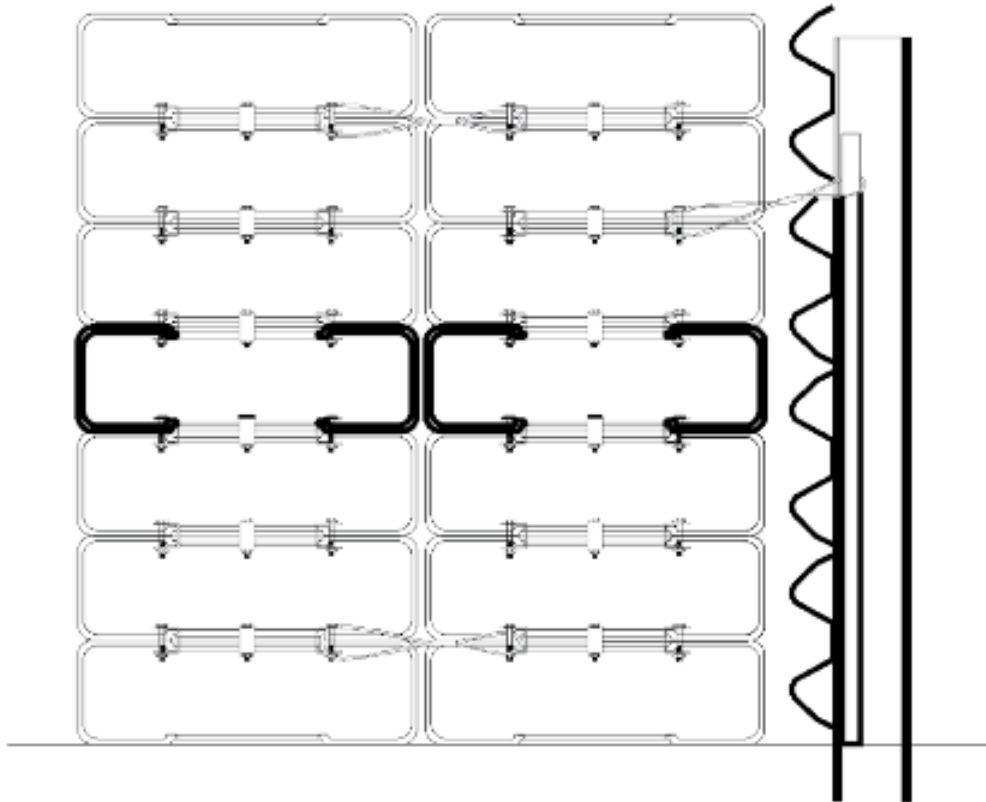
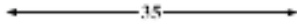
particolare assemblaggio



DISEGNO N° 4: FILA/E DI PNEUMATICI
protezione guard-rail o muri

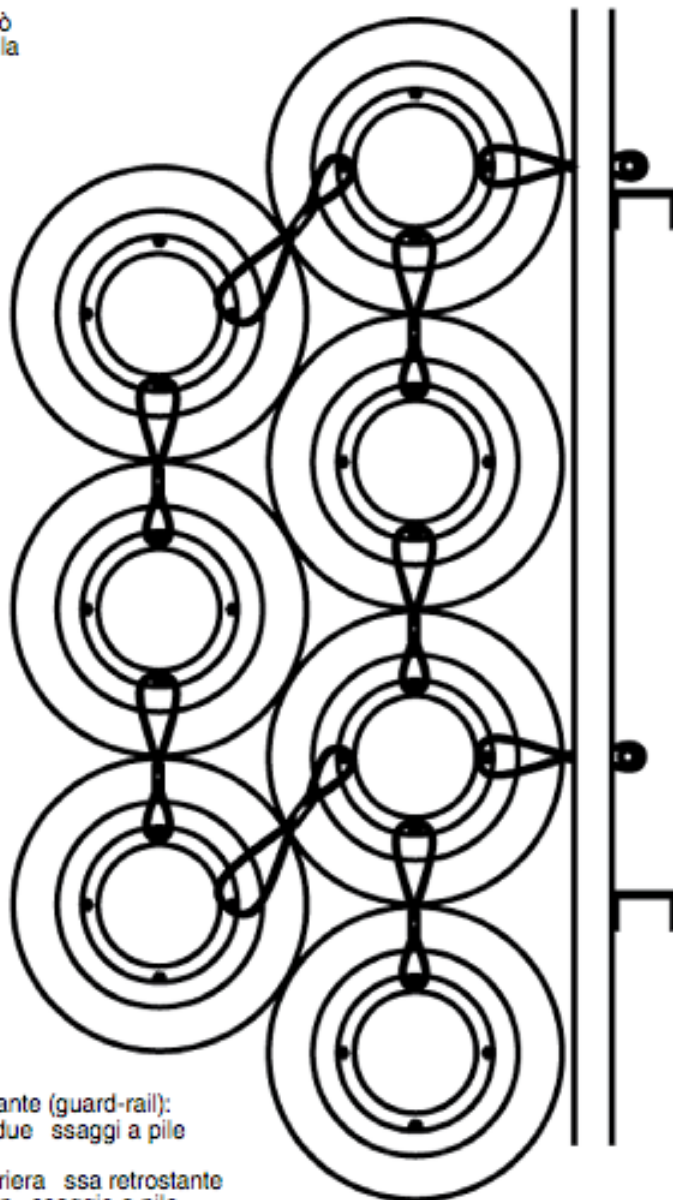
cavo d'acciaio Ø 6 mm.

N.B. ssaggio tra le pile con
cavetto d'acciaio Ø 6 mm. e
alle barriere con cavetto e
tubo in ferro Ø 25 mm.



DISEGNO N° 5: FILA/E DI PNEUMATICI
protezione guard-rail o muri

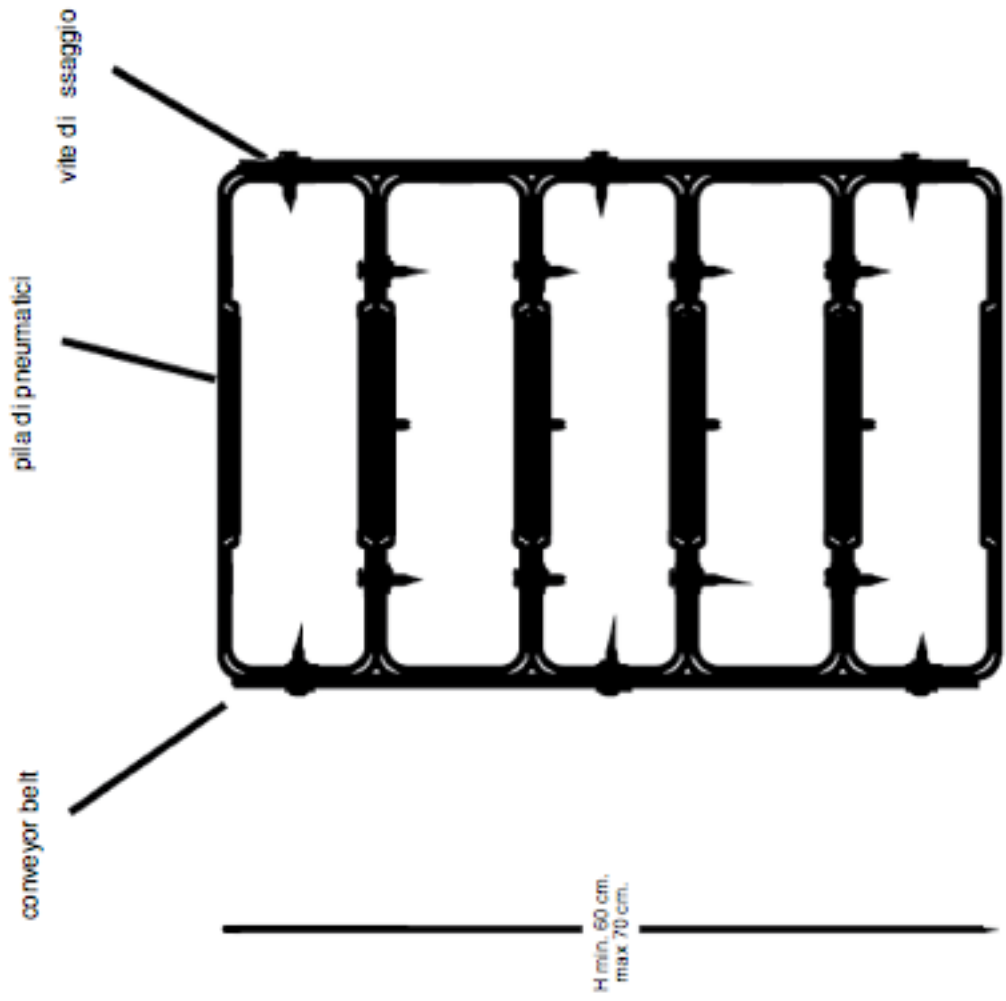
N.B. il numero delle file può variare a seconda della pericolosità



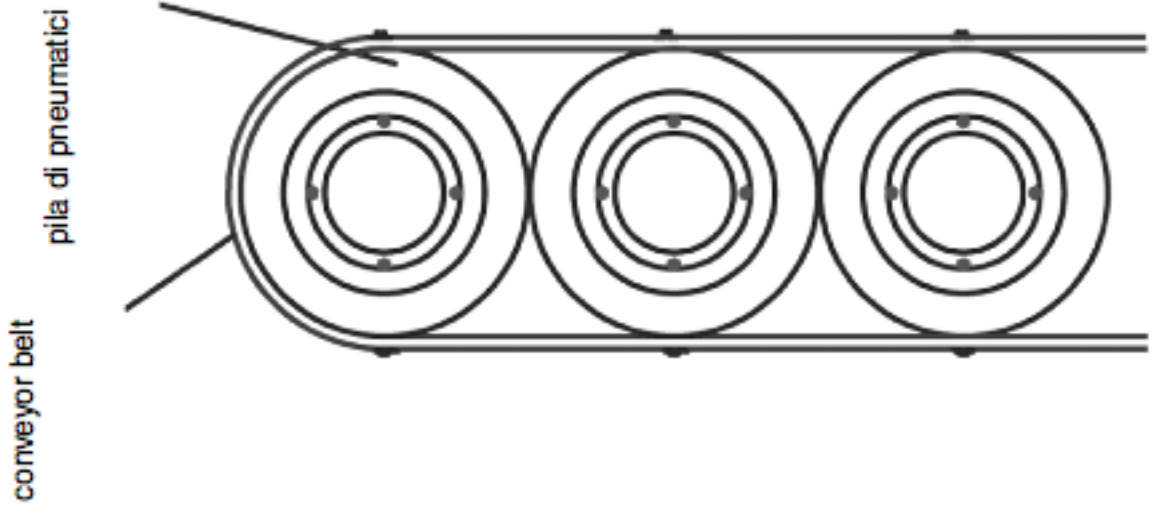
sistemi di scaggio minimi
tra la e la
e alla barriera scassa retrostante (guard-rail):

- tra la e la, almeno due scaggi a pile
alterne;
- la adiacente alla barriera scassa retrostante
(guard-rail), almeno un scaggio a pile
alterne

Disegno n° 5: PILA DI PNEUMATICI
chicane di rallentamento

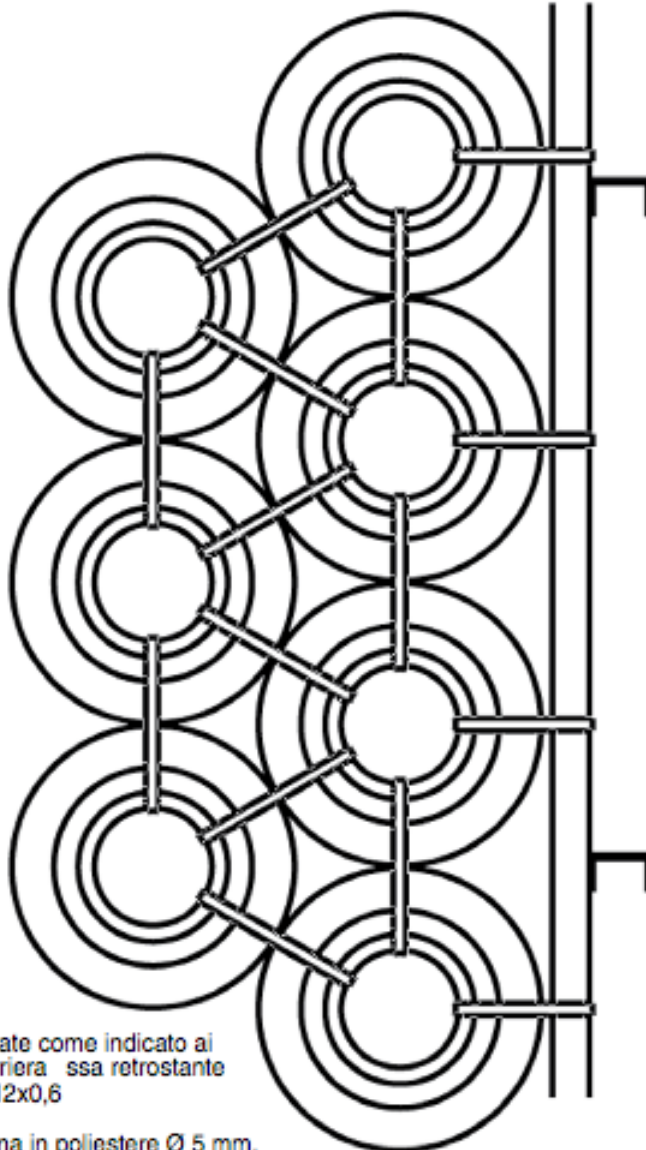


Disegno n° 7: FILA DI PNEUMATICI
chicane di rallentamento



schema di ssaggio

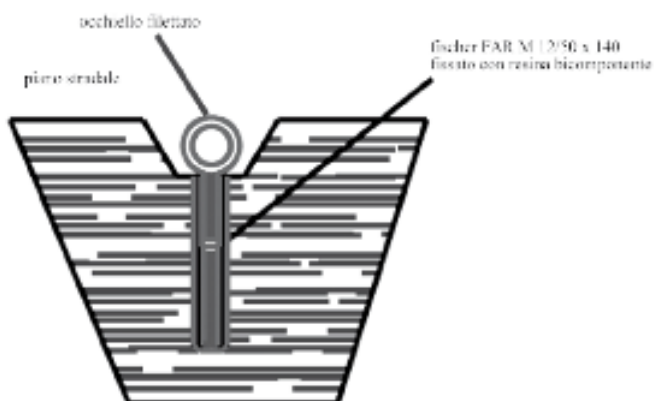
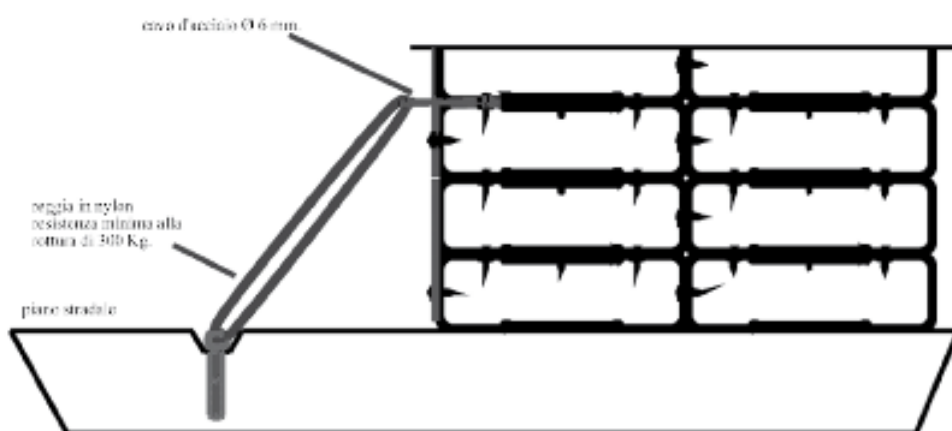
N.B. il numero delle le può
variare a seconda della
pericolosità



N.B. ssaggio tra le pile (assemblate come indicato ai
disegni n° 1, 2 e 3) e alla barriera ssa retrostante
con reggia in nylon da mm. 12x0,6
con carico rottura di 300 Kg.
oppure treccia in lato e anima in poliestere Ø 5 mm.
carico rottura 380 Kg.
oppure nastro in polipropilene larghezza 25 mm.
carico rottura 300 Kg.
(tutti i dati indicati sono dei minimi).
Il ssaggio deve collegare tutte le pile adiacenti fra
di loro e tutte le pile a contatto con la barriera ssa
retrostante (guard-rail) assicurando tutti i pneumatici
costituenti ciascuna pila.

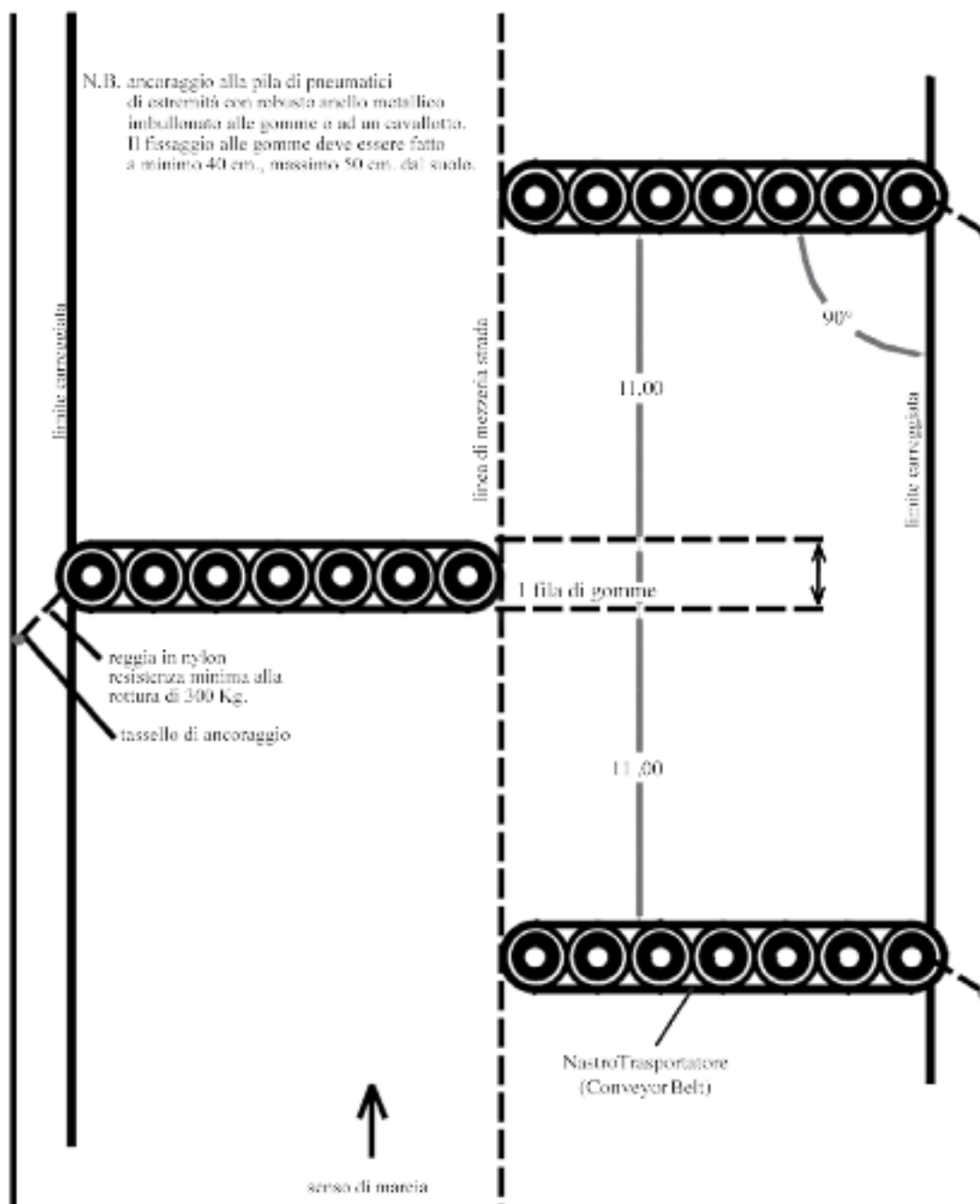
DISEGNO N° 9: FILA DI PNEUMATICI
chicane di rallentamento

ssaggio della chicane al terreno



DISEGNO N° 10: CHICANE DI RALLENTAMENTO SALITA

per ulteriori dettagli e dimensioni consultare N.S. 16 bis, Cap. II - Art. 1.6



Fissaggio pneumatico/pneumatico/ la/ la con ferri a C + bulloni/dadi/rondelle, come disegno allegato (alternativa: cavetti in nylon con resistenza minima alla rottura di 300 Kg.). Fissaggio le pneumatici/conveyor belt con piastre/bulloni/dadi/rondelle (piastre e teste dei bulloni all'esterno), minimo due ssaggi per ogni pila di pneumatici (per le pile di testa, su entrambe le estremità, i ssaggi minimi sono 6).

