



REGOLAMENTO DI SETTORE VELOCITÀ SU TERRA 2018

PREMESSA

Le competizioni dovranno essere organizzate in conformità al Codice Sportivo Internazionale (Codice) e suoi allegati al Regolamento Nazionale Sportivo (RSN) e sue Norme Supplementari.

Le caratteristiche generali e particolari delle competizioni saranno specificate nel regolamento particolare redatto e pubblicato conformemente al RNS. Le presenti norme prescrivono le condizioni alle quali devono rispondere le competizioni di Velocità su Terra, Autocross, ad alle quali deve uniformarsi il regolamento particolare di gara.

Per l'anno 2018 saranno assegnati i seguenti titoli : Campione Italiano Assoluto VST ACI Sport (colui che avrà ottenuto il maggior numero di punti nella classifica assoluta) , Campione Italiano Gruppo 1 VST ACI Sport (colui che avrà ottenuto il maggior numero di punti nella classifica del Gruppo1) , Campione Italiano Gruppo 2 VST ACI Sport (colui che avrà ottenuto il maggior numero di punti nella classifica del Gruppo2) , Campione Italiano Gruppo 3 VST ACI Sport (colui che avrà ottenuto il maggior numero di punti nella classifica del Gruppo 3) , Campione Italiano Gruppo 4 VST ACI Sport (colui che avrà ottenuto il maggior numero di punti nella classifica del Gruppo 4) , Campione Italiano Gruppo 5 VST ACI Sport (colui che avrà ottenuto il maggior numero di punti nella classifica del Gruppo 5) . Trofeo d'Italia ACI Sport Kart Cross su tre prove. Coppa Italia VST Ligh AcI Sport assoluta (colui che avrà ottenuto il maggior numero di punti nella classifica assoluta) tale Coppa sarà riservata a vetture con Passaporto tecnico Ligh che in nessun caso potranno concorrere agli altri titoli sopraccitati.

NB. Le competizioni valevoli per i Campionati, Trofei e Coppe FIA devono rispondere alle prescrizioni dei relativi regolamenti della FIA

Ogni Gara Valida per il Campionato Italiano VST sarà valida anche per la Coppa Italia

ART. 1 - DEFINIZIONI

Sono competizioni di autocross / velocità su terra quelle che si svolgono su circuiti permanenti (crossodromi) o provvisori con manto di rivestimento non asfalto, con più concorrenti che prendono il via simultaneamente.

ART. 2 - CONCORRENTI E CONDUTTORI

Sono ammessi, in qualità di concorrenti e di conduttori, i titolari delle licenze nazionali e internazionali di concorrente/conduttore come di seguito riportato:

A int	B Int	C/R Int	C senior /C Naz	C under 23	D	Attività di Base Abilità*
-------	-------	------------	-----------------	------------	---	------------------------------

Relativamente agli importi delle licenze si rimanda a quanto pubblicato sul sito della Federazione, in materia di tesseramento sportivo.

ART. 3 - VETTURE

Nelle gare saranno ammesse sia le vetture conformi al regolamento tecnico internazionale (FIA) sia le vetture conformi al regolamento tecnico nazionale.

Sono ammesse le seguenti vetture :

- Kart Cross che rispettano il loro regolamento tecnico.
- Vetture e monoposto conformi al regolamento tecnico internazionale (allegato J279a)
- Vetture conformi all'annuario Aci-Csai 2004 n.s. 13 vst art.18
- Vetture scaduta omologazione (se queste rientrano nei regolamenti nazionali o internazionali Fia elencati ed allestite con tutti i sistemi di sicurezza omologati e in corso di validità , potranno partecipare al Campionato Italiano.
- Vetture scaduta omologazione con Pass.Tecnico Ligh (potranno partecipare solo a gare non titolater o di Coppa Italia)

I Commissari sportivi hanno la facoltà di non ammettere alla partenza vetture che per costruzione o per stato di manutenzione presentino elementi di pericolosità.

ART. 4 - GRUPPI

- Gruppo 1 - Turismo 1600 (Tax1600) Vetture a 2 ruote motrici fino a 1600cc
- Gruppo 2 - Superturismo (Tax) Vetture 2 o 4 ruote motrici da 1601cc a 3500cc
- Gruppo 3 - KartCross
- Gruppo 4 - Proto 1600 (Buggy 1600) Monoposto 2 o 4 ruote motrici fino a 1600cc
- Gruppo 5 - Maxi Proto (Super Buggy) Monoposto 2 o 4 ruote motrici da 1601cc a 4000cc

ART. 4.1 - COSTITUZIONE DEI GRUPPI

Nelle competizioni di Velocità su Terra (Autocross) un gruppo è considerato costituito se vi sono almeno quattro vetture verificate.
La costituzione delle classi è deliberata dal Direttore di Gara con decisione scritta da rendere nota al termine delle verifiche ante gara.

ART. 5 - NUMERI DI GARA FISSI

Ai Conducenti saranno assegnati numeri di gara fissi con il seguente criterio:

Gruppo 5	da N°	1	a 99
Gruppo 4	da N°	101	a 199
Gruppo 3	da N°	601	a 699
Gruppo 2	da N°	201	a 299
Gruppo 1	da N°	301	a 399

ai primi 10 classificati nei vari Gruppi sarà assegnato un numero di gara fisso, corrispondente al proprio raggruppamento, in funzione della posizione in classifica ottenuta l'anno precedente;
a tutti gli altri verranno assegnati numeri a seguire (si raccomanda agli Organizzatori di conservare gli stessi per tutte le prove di Campionato);
il cambio di raggruppamento comporta la perdita del numero fisso;
il vincitore di Campionato Italiano Assoluto avrà la possibilità di aggiungere al proprio numero la bandiera italiana e/o un festone di alloro.

Alla gara di apertura del Campionato, a propria discrezione, l'Organizzatore potrà individuare tramite tabella porta numero colorata i Campioni dell'anno precedente e, in tutte le altre prove, i primi in classifica di ogni raggruppamento.

I numeri di gara devono essere forniti gratuitamente dall'Organizzatore ed applicati almeno sul cofano anteriore e posteriore e/o su entrambe le portiere. Per le vetture i numeri avranno una altezza minima di 28 cm. sul fondo bianco di dimensioni minime 50 cm. x 38 cm. (al di sopra del fondo bianco sarà lasciato a disposizione dell'Organizzatore uno spazio libero della stessa larghezza della tabella e di altezza 12 cm.); la placca porta numero da applicare sul tetto delle monoposto da autocross avrà dimensioni 24 cm. x 35 cm., i numeri altezza 18 cm.

ART. 6 - GARE RISERVATE

Sono riservate le gare che rispettano le disposizioni dell'art. 19 R.N.S.

ART. 7 - COMPETIZIONI

TASSE DI ISCRIZIONE ALLE GARE OFF ROAD

Autocross gare titolate	Importo € 200,00 + iva
Autocross gare non titolate	Importo € 130,00 + iva

8 UFFICIALI DI GARA

Ad ogni manifestazione deve essere previsto un Giudice Unico o Collegio, designato dal GUG
Al Giudice Unico / Collegio spetteranno i compiti previsti dalla R.N.S.
Un commissario tecnico Nazionale, commissari di percorso e personale addetto alle verifiche sportive.

8.1 - SERVIZI ANTINCENDIO E SANITARIO

Servizio antincendio

In ogni gara deve prestare servizio una vettura per il pronto intervento contro l'incendio. La vettura deve essere equipaggiata con estintori di capacità minima complessiva di 40 Kg. e con personale munito di adeguato abbigliamento di protezione contro il fuoco (tuta e guanti).

b)

Servizio sanitario

Nelle competizioni velocità su terra devono essere rispettate le seguenti prescrizioni sanitarie:

- Il Medico Capo di gara con i compiti previsti dall'art.11.4, in servizio alla partenza e con dotazione strumentale e sanitaria adeguata. In accordo con il Direttore di Gara, lo stesso potrà svolgere il ruolo di medico di servizio su uno dei mezzi di soccorso adibito alla zona partenza.
- Almeno una (1) ambulanza di rianimazione completa- di equipaggio con a bordo un Medico Rianimatore e/o medico che opera nel Servizio Nazionale 118.

Nel caso in cui l'unica ambulanza dovesse abbandonare la zona di gara per il soccorso di un ferito, la gara va fermata fino al ripristino del servizio medico di emergenza (ambulanza con equipaggio).

8.2 - VERIFICHE SPORTIVE E TECNICHE ANTE-GARA

Le competizioni devono essere precedute dalle operazioni di controllo effettuate, conformemente alle prescrizioni della N.S. 9, nei confronti dei concorrenti, dei conducenti e delle vetture. Per ogni vettura verificata devono essere rilasciati n. 2 pass per meccanico.

8.3 - CRONOMETRAGGIO

Nelle gare non valevoli per il Campionato Italiano il servizio di cronometraggio è facoltativo. Se l'Organizzatore non lo prevede deve indicarlo nel regolamento particolare di gara.

8.4 SVOLGIMENTO DELLE GARE

Lo svolgimento delle gare deve essere conforme a quanto previsto nel regolamento particolare di gara. L'annaffiatura della pista sarà programmata e gestita dal Direttore di Gara.

8.4.1 - PROVE UFFICIALI DI QUALIFICAZIONE

Le sessioni di prove di qualifica saranno 2, la prima in ordine numerico e la seconda in ordine inverso.

Sono ammesse in pista un max. di 6 vetture.

Ogni sessione di prova di qualifica dovrà avere la durata minima di 4 giri, a partire dal momento che la vettura attraverserà la linea del traguardo tutti i giri saranno cronometrati.

Per determinare la posizione di partenza nelle successive batterie si terrà in considerazione il miglior tempo sul giro effettuato nella propria miglior qualifica.

Nell'eventualità che ci fosse un ex-aequo, verrà preso in considerazione il secondo miglior tempo dei due o più conducenti.

Ogni pilota dovrà completare almeno 1 giro di qualifica.

Il pilota impossibilitato a partecipare alle qualifiche può essere autorizzato a partecipare alla prima batteria, a discrezione dei Commissari Sportivi sentito il parere del Direttore di Gara.

Campionato Italiano: nell'ambito di ciascun Gruppo di vetture, i turni di prova saranno estratti a sorte dal Direttore di Gara. Nell'ambito di ciascun Gruppo, l'ordine di ingresso in pista dei singoli conduttori sarà stabilito, in ciascuna gara, dal Direttore di Gara. Gare non vavevoli per il Campionato Italiano: nell'ambito di ciascun gruppo, i turni di prova e l'ordine di ingresso in pista dei singoli conduttori saranno estratti a sorte.

Sono previsti turni di prova della durata di 5 minuti primi.

La decorrenza del tempo viene determinata dal segnale di via che il Direttore di Gara dà al conduttore che prende per primo il via.

Per ogni turno di prove, sono ammesse contemporaneamente in pista al massimo quattro vetture.

Allo scadere del quinto minuto, il Direttore di Gara dà l'arrivo per fine turno di prova indipendentemente dal numero di giri portati a termine da ciascun conduttore.

Ad ogni conduttore deve essere accreditato il miglior tempo sul giro.

Agli effetti di eventuali ex-aequo, viene preso in considerazione per ciascun conduttore il secondo miglior tempo sul giro, il terzo e così via.

Per essere ammesso alla gara, ogni conduttore deve effettuare, agli ordini del Direttore di Gara almeno un giro completo anche non cronometrato.

8.4.2 - Batterie - Semi Finali -Finali

Svolgimento della manifestazione secondo normativa FIA.

Batterie: saranno sempre tre per ogni pilota qualificato, in pista ci potranno essere un massimo di 10 concorrenti .

Una classifica sarà redatta alla fine delle tre batterie tenendo in considerazione i due migliori risultati acquisiti (scartando il peggiore) , in caso di parità , i punti ottenuti nella manche scartata saranno decisivi, se ci sarà ancora parità sarà il tempo migliore ottenuto su una delle tre batterie , a condizione che i concorrenti abbiano coperto lo stesso numero di giri.

Semifinali : saranno due e si svolgeranno solo se ci saranno almeno 14 piloti classificati dopo le tre batterie , alle semifinali potranno accedere i primi 20 classificati dopo le batterie.

Composizione semifinali: il 1°, 3°, 5°, 7° ecc parteciperanno alla prima semifinale e 2°, 4°, 6°, 8° ecc parteciperanno alla seconda.

I primi 5 classificati di ogni semifinale accederanno alla finale.

I due vincitori delle semifinali hanno il diritto di scegliere la loro piazzola di partenza per la finale.

Fra i due vincitori delle semifinali , quello che risultava meglio classificato dopo le tre manche di qualificazione , ha diritto alla pole position , l'ultimo posto rimanente sulla prima fila spetterà al concorrente arrivato secondo nelle semifinali (con la stessa logica della qualifica della prima posizione).

Finali: se ci sono meno di 14 qualificati dopo le batterie , alla finale accederanno i primi dieci classificati.

Se ci sono più di 14 qualificati dopo le batterie , alla finale accederanno i primi 5 classificati di ogni semifinale.

8.4.3 - Partenze

Le partenze devono essere date tutte da fermo, con la seguente griglia di partenza predisposta sul rettilineo di partenza.

a: 14,5 m min. (larghezza minima della griglia)

b: 2,5 m min. (spazio in larghezza per vettura)

c: 1 m min. (distanza minima da bordo pista)

d: 8 m (spazio in lunghezza per vettura)

Ogni vettura sullo schieramento di partenza che si trova nell'impossibilità di partire per mezzo del proprio sistema di avviamento verrà escluso dalla manche.

Il conduttore avente diritto alla "pole position" ha la facoltà di scegliere, direttamente sulla griglia, la posizione di partenza nell'ambito della prima fila. Se tale facoltà viene esercitata, il conduttore avente diritto alla seconda posizione di partenza può a sua volta scegliere una delle rimanenti due posizioni.

La procedura di partenza inizia con l'esposizione di un cartello "5 secondi", il semaforo (luce rossa) si illuminerà e si spegnerà immediatamente (flash), dando il segnale di partenza. il segnale di partenza è dato dall'accensione della luce verde del semaforo.

Per ogni linea di partenza verranno nominati dei giudici per determinare le false partenze, che segnaleranno al Direttore di Gara eventuali partenze anticipate.

8.4.4 - Arrivo

Ogni finale ha termine dopo che la vettura presunta al primo posto taglierà il traguardo di arrivo.

Tutte le altre vetture saranno fermate al loro passaggio sulla linea di traguardo dopo che avranno compiuto il giro iniziato al momento dell'arrivo della prima vettura.

Il segnale di arrivo sarà dato dal Direttore di gara mediante l'esposizione a ciascuna vettura, della bandiera a scacchi bianchi e neri.

Se il segnale di fine gara è dato per inavvertenza o qualsiasi altra ragione prima che la vettura di testa abbia compiuto il numero di giri previsto, la corsa sarà nondimeno considerata come terminata fin dal momento in cui il segnale è stato esposto.

Se il segnale di fine gara è esposto in ritardo per inavvertenza, la classifica finale sarà stabilita secondo le posizioni reali al momento di fine gara previsto dal Regolamento Particolare.

Se la bandiera a scacchi è esposta ad un altro concorrente che non sia in testa, sarà considerato come l'annuncio differito di un arrivo e la classifica della gara sarà stabilita come se la bandiera a scacchi fosse stata esposta alla vettura di testa.

8.4.5 - Classifiche

Saranno redatte le classifiche secondo la normativa FIA in vigore:

Al termine delle tre manche sarà redatta una classifica in base alle posizioni di arrivo per ogni gruppo e i primi dieci prenderanno punti per la classifica , secondo il seguente ordine: 1° class. 10 punti , 2° class. 9 punti , 3° class. 8 punti , 4° class. 7 punti ecc fino al 10° class. che prenderà 1 punto.

Al termine delle finali i punti saranno attribuiti come segue: 1° class. 25 punti , 2° class. 22 punti , 3° class. 20 punti , 4° class. 18 punti , 5° class. 16 punti , 6° class. 15 punti , 7° class. 14 punti , 8° class. 13 punti , 9° class. 12 punti , 10° class. 11 punti ecc fino al 20° class. che prenderà 1 punto.

I punti della finale si andranno a sommare ai punti ottenuti nelle manche.

I concorrenti che partecipano al Campionato Italiano risulteranno trasparenti nella classifica della Coppa Italia e viceversa.

8.5 - SVOLGIMENTO DELLE GARE SENZA IL SERVIZIO DI CRONOMETRAGGIO

8.5.1 Non deve essere effettuato alcun rilevamento del tempo. Le classifiche devono essere stabilite soltanto mediante contagiri. Deve essere designato un Giudice di arrivo.

8.5.2 - Batterie

Per ogni gruppo di vetture, in base al loro numero, i conduttori che abbiano superato le operazioni preliminari di verifica e che abbiano effettuato almeno un giro di ricognizione del percorso di gara, devono essere suddivisi per sorteggio in batterie.

Ad ogni batteria non deve essere assegnato un numero di conduttori superiore a quello della capienza della pista.

Ogni batteria deve essere disputata, dai conduttori assegnati alla stessa, su tre manches di 5 giri ciascuna.

Nella prima manche di batteria lo schieramento di partenza deve essere determinato per sorteggio.

Nella seconda manche di batteria lo schieramento di partenza deve essere l'inverso di quello della prima manche.

Sia nella prima che nella seconda manche, in base all'ordine di arrivo devono essere attribuite le seguenti penalità: al 1° classificato: 0 penalità; al 2°: 2 penalità; al 3°: 3 penalità e così di seguito aumentando progressivamente di una penalità. Il conduttore che non ha effettuato la totalità dei giri previsti, ed anche se non ha terminato la manche, deve essere classificato secondo il numero dei giri effettivamente portati a termine. Al conduttore che non può disputare una delle due

manches, non importa per quali motivi, deve essere attribuito un numero di penalità pari al numero dei conduttori ammessi alla batteria aumentato di 5 penalità. Nella terza batteria lo schieramento di partenza deve essere determinato in base alla classifica ottenuta sommando le penalità delle prime due manches di batteria. In caso di ex-aequo, lo spareggio deve essere fatto per sorteggio. La classifica della terza manche è data dall'ordine di arrivo della stessa.

QUALIFICHE

Il lato della pole position sarà determinato durante l'omologazione del circuito e dichiarato nell'R.P.G.

8.5.3 - Griglia di partenza

Devono essere predisposte come indicato nel precedente par. 7.4.2.3

SEMI FINALI E FINALI

La configurazione della griglia dipenderà dalla Pole Position

8.5.4 - Finale

Per ogni gruppo di vetture sono ammessi alla finale i migliori conduttori classificati nella terza manche di batteria (il loro numero è stabilito in base alla capienza della pista).

Lo schieramento di partenza della finale è determinato in base alla classifica delle terze manches di batteria e, a parità di posizioni di classifica, per sorteggio.

Se il numero dei conduttori verificati non supera il numero dei conduttori che possono essere ammessi contemporaneamente in pista (capienza), gli stessi devono essere ammessi direttamente alla finale che in questo caso deve essere disputata su tre manches con gli stessi criteri delle batterie.

Ogni finale (o manche di finale) deve essere corsa su 8 giri di pista.

8.5.5 - False partenze

Si ha una falsa partenza se una vettura lascia la propria postazione prima dell'accensione della luce rossa. In caso di falsa partenza la gara verrà fermata e si disporrà una nuova procedura di partenza; il semaforo verrà bloccato e la falsa partenza sarà segnalata da una luce gialla lampeggiante. Per ogni linea di partenza verranno nominati degli Ufficiali di gara addetti a determinare le false partenze. Se verrà commessa falsa partenza durante una manche di qualificazione, al/ai pilota/i interessato/i verrà data bandiera di avvertimento ed attribuiti 5 secondi di penalità da sommare al tempo di tale manche. Se lo stesso pilota commetterà una seconda falsa partenza in quella manche, verrà escluso dalla manche. Se verrà commessa falsa partenza durante una finale, verrà esposta bandiera di avvertimento. Il pilota responsabile di una ulteriore falsa partenza in quella finale, verrà escluso dalla finale e classificato in base al regolamento. I Commissari Sportivi potranno avvalersi di video o altri supporti elettronici per prendere una decisione. I Commissari Sportivi possono modificare una decisione presa dagli Ufficiali di gara addetti alla partenza.

9 Regolamento tecnico internazionale

Si rimanda all'art. 279/A dell'Allegato J FIA in corso di validità.

Per quanto riguarda le monoposto sono ammessi plurimotori .



APPENDICE TECNICA 1

PRESCRIZIONI PISTE E PERCORSI

Le piste ed i percorsi delle gare di VST dovranno rispettare le seguenti prescrizioni:

1.1 - CARATTERISTICHE GENERALI

Le piste devono essere allestite su terreno naturale (pianeggiante o ondulato) avente qualsiasi tipo di superficie non compatta (terra, sabbia, erba, ghiaia, ecc.), senza fossati né corsi d'acqua.

Le piste velocità su terra sono suddivise in tre categorie: "C", "B", "A"

1.2 - PISTE CTG. "C"

Le piste di ctg. "C" possono ospitare soltanto competizioni di Autocross con vetture della classe Promotion, Racing Car Cross e classe limited.

1.3 - DIMENSIONI

lunghezza minima (misurata lungo il bordo interno): m. 400

larghezza minima (costante lungo l'intero percorso): m. 8

rettilinei: nessun rettilineo può avere una lunghezza superiore a m. 80. Tra la linea di partenza e la prima curva deve esserci un rettilineo di almeno 60 metri.

11.4 - ALTRE CARATTERISTICHE

Le piste di ctg. "C" devono avere le caratteristiche ed i requisiti prescritti alle lettere a), b), c), d), e), h) del successivo par. 2.2

1.5 - PROTEZIONI PISTA

Valgono le disposizioni delle lettere a), b), c), e), f) del successivo par. 2.3;

Nelle zone in cui il pubblico non è ammesso, nessuna protezione è richiesta quando l'area laterale ha una larghezza in metri pari almeno al 15% della velocità raggiungibile in km/h, a condizione che il bordo esterno di questa area sia libero da qualsiasi ostacolo.

1.6 - BANCHINE DI SEGNALAZIONE

Valgono le disposizioni, rispettivamente, del successivo paragrafo 2.8.

ART. 32 - PISTE CTG. "B"

2.1 - DIMENSIONI

lunghezza minima: m. 800 (misurata lungo il bordo interno).

È ammessa una lunghezza minima di 700 m. quando la larghezza costante è di almeno 12 m.

b) larghezza - minima: m. 10.

La larghezza della pista deve mantenersi costante lungo l'intero percorso.

c) rettilinei: nessun rettilineo deve avere una lunghezza superiore a m. 150. I rettilinei di lunghezza superiore a m. 80 devono essere seguiti da una curva che abbia un raggio minimo di m. 50 per una lunghezza alla corda almeno uguale al raggio.

Tra la linea di partenza e la prima curva deve esservi un rettilineo di almeno m. 80.

d) raccordi verticali: il raggio di raccordo verticale minimo del profilo longitudinale deve essere pari (in metri) a:

$R = V^2/20$

essendo V la velocità massima di percorrenza del raccordo in Km/h.

e) dossi e cunette: eventuali dossi e cunette devono trovarsi in rettilineo e non interessare le traiettorie di entrata e di uscita delle curve; la pendenza massima dei dossi e delle cunette eventuali è del 30%. Al culmine dei primi e sul fondo delle seconde va previsto un tratto piano di almeno m. 10 di lunghezza, raccordato alle estremità con raggio minimo di m. 100.

2.2 - ALTRE CARATTERISTICHE

La pista deve essere chiaramente delimitata.

b) Tra il bordo della pista e le protezioni come specificate al successivo art. 32.3 deve esistere una banchina orizzontale di almeno m. 1 di larghezza, la cui superficie deve essere tale da scoraggiarne l'uso (solamente terra smossa o sabbia) priva di ostacoli pericolosi per l'integrità delle vetture.

c) Le caratteristiche del tracciato devono essere tali da consentire i sorpassi in ogni punto del percorso.

d) Dopo il transito sulla linea di arrivo non deve essere possibile accedere direttamente ai recinti di servizio.

e) Il grado di umidità della pista durante lo svolgimento delle gare, deve essere mantenuto tale, mediante annaffiamento, da evitare il sollevamento della polvere ed il formarsi di fango. L'annaffiamento della pista deve essere deciso dal Direttore di Gara, sentiti i Commissari Sportivi.

f) Ogni pista deve disporre di una tettoia almeno in prefabbricato leggero avente le dimensioni minime di m. 6x8, pavimentata in battuto di cemento, ove svolgere le verifiche tecniche.

g) Ogni pista deve disporre entro il perimetro dell'impianto di un sistema di pesatura tarabile in loco, che sia a disposizione dei concorrenti per il controllo preliminare del peso e dei commissari tecnici per le pesate ufficiali.

h) Ogni conduttore deve poter disporre di un adeguato spazio delimitato nel paddock per il posteggio della vettura di gara e del mezzo di assistenza.

Una linea telefonica deve essere disponibile all'interno degli spazi accessibili al personale di gara in servizio.

2.3 - PROTEZIONI DI PISTA

La pista deve essere interamente recintata con reti di contenimento o altro mezzo idoneo (pareti in muratura, ecc.) ad impedire l'accesso a persone ed animali.

b) Le protezioni di pista, all'esterno delle banchine di cui al precedente art. 32.3 b), saranno stabilite di volta in volta da ACI/C.S.A.I. in relazione alla velocità ed angolo di fuoriuscita teorico delle vetture.

c) Se il tracciato comporta tratti di pista affiancati (corsia), la protezione tra di essi sarà caso per caso stabilita da ACI/CSAI secondo i criteri di cui alla precedente lettera b) e la natura e la conformazione del terreno. Se la distanza tra le corsie è inferiore a m. 30, il terreno dovrà essere adeguatamente livellato e la protezione sarà costituita, a seconda dei casi, da un guard-rail a doppia banda (altezza del terreno cm. 73) o da barriere tipo new-jersey, o da una combinazione guard-rail/rete new-jersey, ciascun sistema essendo affiancato da pile di pneumatici in adiacenza ove l'angolo d'impatto teorico supera i 30.

d) Nelle zone in cui il pubblico non è ammesso, nessuna protezione è richiesta quando l'area laterale ha una larghezza in metri pari almeno al 15% della velocità raggiungibile in km/h, con un minimo di m. 30, a condizione che il bordo esterno di questa area sia libero da qualsiasi ostacolo.

e) Ai bordi della pista, ed in corrispondenza almeno di ogni postazione di commissari di percorso, deve essere previsto lo spazio idoneo alla collocazione in zona sicura delle vetture rimosse dalla pista a causa di incidenti o arresti occasionali.

f) Nelle curve devono essere installate file trasversali di pneumatici legati in pile di tre allo scopo di evitare il taglio di percorso.

2.4 - PROTEZIONE DEL PUBBLICO E DEL PERSONALE DI SERVIZIO

Le zone ove il pubblico ed il personale di servizio sono ammessi e che si trovano allo stesso livello del bordo pista devono essere protette nel seguente modo:

Legenda:

a - paletti di delimitazione

b - banchina

c - guard-rail a doppia banda o muro in cemento (alt. min. m. 0,73)

d - rete di protezione

e - rete di contenimento

È vietato sistemare il pubblico ad un livello inferiore a quello del bordo pista.

Qualora il pubblico sia ammesso ad una quota superiore a quella del bordo pista di almeno m. 2,50, la distanza minima di m. 6 prescritta dallo schema sopra riportato può essere ridotta; la protezione del pubblico, in tal caso, deve essere realizzata secondo norme particolari, di volta in volta approvate da ACI/CSAI.

Qualora il livello di stazionamento o transito del pubblico si trovi ad una quota rispetto al bordo pista compresa tra m. 0 e m. 2,50, la rete di protezione indicata nello schema con la lettera D deve raggiungere una quota di almeno m. 2,50 misurata dal bordo pista, ma con un'altezza propria non inferiore a m. 1,50.

Qualora il pubblico sia sistemato su un pendio, l'inclinazione massima di quest'ultimo deve essere di 1/4, a meno che il terreno non sia sistemato a gradoni o esista una tribuna.

Rete di protezione. Essa è costituita da un filo di ferro zincato di mm. 4 di diametro, con maglie sciolte di mm. 90x90; essa va

fissata su pali in ferro di profilato normale UNI 80 posti a m. 4 di interesse e collegati mediante cavetti in acciaio di diametro non inferiore a mm. 8, tesati orizzontalmente a distanza non superiore a cm. 40. Altezza minima fuori terra m. 2,50.

Rete di contenimento.

Essa è costituita da rete metallica continua con altezza fuori terra minima di m. 1,20.

c) Le postazioni fisse dei commissari di percorso non possono invadere la banchina circostante il bordo di pista; qualora esse

possano costituire un ostacolo pericoloso per le vetture in caso di uscita di strada, vanno protette con guard-rail a doppia banda il cui andamento rispetto alle rette tangenti il bordo pista non deve determinare angoli di impatto maggiori di 30; oppure vanno protette con barriere di pneumatici di altezza minima cm. 75, fra loro impilati e legati ed il numero di file di volta in volta prescritte da ACI-

2.5 - OSTACOLI E PUNTI DI ACCESSO

L'uso dei copertoni di pneumatici come protezione di ostacoli va fatto legando gli stessi fra loro in pila secondo lo schema: sopra riportato

2.6 - SERVIZI DI EMERGENZA

Per le gare iscritte a Calendario internazionale i servizi antincendio e di pronto soccorso vanno previsti in base all'equipaggiamento di cui al Cap. 7 dei Criteri di Sicurezza FIA (Annesso H).

2.7 - POSTAZIONI DI PERCORSO

Le postazioni di percorso, adeguatamente protette devono essere previste ad ogni curva o, almeno, ogni 200 m. di pista, in posizione tale che ciascuna di esse possa comunicare a vista con le due adiacenti. Ogni postazione deve essere presidiata da almeno 3 persone, di cui almeno una (Capo Posto) con licenza di ufficiale di Gara, e dotata di almeno una bandiera gialla ed una bandiera bleu e dell'equipaggiamento previsto per i servizi di emergenza di cui al citato Cap. 3 dei Criteri di Sicurezza F.I.A. inclusi 2 estintori della capacità di almeno 6 Kg. con estinguente approvato da ACI

2.8 - BANCHINE DI SEGNALAZIONE

Sono obbligatorie. Esse non possono essere ubicate all'interno del tracciato della pista e devono essere poste unicamente in corrispondenza di tratti rettilinei, mai all'uscita delle curve e, se posizionate su terrapieno, questo dovrà essere protetto alla base su lato pista da guard-rail a doppia banda.

La banchina dovrà essere posta sotto il diretto controllo del Direttore di Gara, potendo accedere ad essa esclusivamente i segnalatori designati dal concorrente per il solo tempo della sua permanenza in pista, solo se titolari di licenza ACI

La banchina dovrà essere larga almeno m. 2 al calpestio, lunga almeno m. 10, rilevata rispetto al piano pista di almeno m. 1, il piano di calpestio dovrà prevedere sul lato prospiciente la pista una barriera di protezione (guard-rail a doppia banda o muro in cemento) alta almeno 0,73 m., sormontata fino alla quota di m. 1,50 da un parapetto.

3.0 - PISTE CTG "A"

Sono di categoria "A" le piste conformi alle prescrizioni del precedente art. 32 che in più abbiano:

un fondo consolidato e non polveroso;

un paddock di almeno 5000 m² suddiviso in posti delimitati di almeno 32 m² ciascuno; le seguenti installazioni e servizi:

sala stampa (dimensioni almeno 20 m², 2 linee telefoniche, 8 posti/lavoro attrezzati, fotocopiatrice);

cabina di cronometraggio chiusa.

ufficio di segreteria autonomo (dimensioni almeno 20 m², 1 linea telefonica, fotocopiatrice, sistemi di video scrittura con personale);

almeno una banchina di segnalazione; identificabilità dei Commissari di percorso e del personale di servizio (ad esempio con casacche di colore diverso);

tali apprestamenti potranno essere realizzati anche con strutture prefabbricate, smontabili o mobili; la cui idoneità dovrà

essere determinata da un incaricato di ACI/