



Automobile Club d'Italia SPORT

REGOLAMENTO DI SETTORE RALLYCROSS 2025

PREMESSA

Sono competizioni di RALLYCROSS le gare che si svolgono su circuiti con fondo misto terra/asfalto (tra il 30% ed il 60% della lunghezza totale in asfalto) con partenza in griglia.

Potranno essere utilizzati tracciati con fondo totalmente in asfalto purché regolarmente omologati per la disciplina.

ACISPORT delega ASD SPORT CLUB MAGGIORA al coordinamento del Campionato (in qualità di promoter) demandandone la gestione attiva, nel pieno rispetto del RSN e di quanto indicato dalla Commissione di riferimento.

Sarà assegnato un titolo di Campione Italiano per ciascuna categoria ammessa al Pilota con il punteggio totale più alto; i punteggi di categoria non sono cumulabili tra loro. E' previsto il titolo di Campione Italiano Rallycross Under 18, riservato al migliore assoluto classificato, considerando tutte le categorie, di età inferiore a 18 anni (unico titolo cumulabile con uno dei titoli assoluti); nel caso in cui un Conducente fosse designato più di una volta nella stessa gara, verranno attribuiti i punti della categoria nella quale avrà ottenuto il miglior piazzamento. Soltanto le gare che rispetteranno il presente RDS saranno ritenute valide per la contabilizzazione dei punti di Campionato.

Per qualsiasi dettaglio non diversamente specificato in questo RDS, farà fede la versione inglese del Regolamento Sportivo di Campionato Europeo Rallycross FIA 2021.

1) CONCORRENTI E CONDUTTORI-AMMESSI

Per essere ammessi a partecipare alle gare di RALLYCROSS i Concorrenti e Conducenti italiani dovranno essere in possesso di licenza in corso di validità come descritto nel RSN. I Concorrenti e Conducenti licenziati stranieri sono ammessi a contabilizzare punti nelle classifiche finali di Campionato, dovranno essere in possesso di autorizzazione rilasciata dalla propria ASN, riconosciuta da FIA.

Valgono le seguenti precisazioni di settore:

LICENZE CATEGORIA C CIRCUIT

- vetture tutte
- XC Kart Cross

LICENZE CATEGORIA D CIRCUIT

- vetture tutte (tranne Supercar)
- XC Kart Cross

LICENZE CATEGORIA D ITALIA

- tutte le vetture tranne quelle per cui è necessaria la licenza C
- XC Kart Cross

LICENZE CATEGORIA E

- vetture RX3 (Rallycross Junior)
- XC Kart Cross (rapporto peso/potenza non applicabile)

LICENZE CATEGORIA F

- vetture RX3 (Rallycross Junior) (età minima 15 anni compiuti nell'anno di partecipazione alle gare)
- XC Kart Cross (rapporto peso/potenza non applicabile)

LICENZE CATEGORIA G

- XC Kart Cross JUNIOR

I Piloti minorenni saranno ammessi come previsto dalle norme sportive Italiane vigenti.

2) VETTURE AMMESSE

Le vetture ammesse alle competizioni di RALLYCROSS sono le seguenti:

RX1 (ex Supercar): vetture 4 ruote motrici, fino a 3500cc. conformi FIA 279/279A All.J, CEZ Rallycross/Autocross, CSAI VST 2004 (vietata guida centrale e vietata rete metallica in sostituzione a vetri e parabrezza), gruppi N/A/R, S2000, speciale slalom, E1 Italia.

Le vetture rientranti nelle classi sopra indicate dovranno rispettare i limiti imposti da FIA All.J 279: peso (Art. 4); flangia turbo (Art. 5.2.3); sensori (Art. 7.1); controllo trazione (Art. 7.1.1)

RX5: vetture conformi regolamento tecnico R5, regolamento tecnico S2000, regolamento tecnico N5 Italia

Le vetture dovranno rispettare i limiti imposti da FIA All.J 279: peso (Art. 4)

RX3 (Rallycross Junior) (ex Super1600/STC min-1600): vetture 2 ruote motrici, fino a 1600cc. conformi FIA 279 All.J, CEZ Rallycross/Autocross, CSAI VST 2004 (vietata guida centrale e vietata rete metallica in sostituzione dei vetri e parabrezza), gruppi N/A/R, speciale slalom, E1 Italia, Racing Start e Racing Start plus.

Le vetture rientranti nelle classi sopra indicate dovranno rispettare i limiti imposti da FIA All.J 279: sensori (Art. 7.1); controllo trazione (Art. 7.2)

RX4 (ex STC min-2000/STC plus-2000): vetture 2 ruote motrici, oltre 1600cc. fino a 4000cc. conformi CEZ Rallycross, CSAI VST 2004 (vietata guida centrale e vietata rete metallica in sostituzione dei vetri e parabrezza), gruppi N/A/R, speciale slalom, E1 Italia, Racing Start e Racing Start plus.

Ammesse vetture Turbo Diesel (coefficiente turbo diesel 1,5)

Kart Cross: prototipi 2 ruote motrici, 600 cc. conformi al regolamento tecnico Kart Cross ** (ammesso motore 3 cilindri Yamaha MT-09 850cc o 890cc), all'articolo 279B All.J del regolamento FIA (tutte le vetture dovranno rispettare quanto disposto nel regolamento tecnico Kart Cross ** Art. 5 - peso)

Kart Cross JUNIOR: vetture conformi al regolamento tecnico Kart Cross JUNIOR***

SPORT RX: vetture conformi al regolamento tecnico SPORT RX **.

** i regolamenti tecnici Kart Cross e SPORT RX sono parte integrante del presente RDS

*** regolamento tecnico in fase di definizione

L'esibizione del passaporto tecnico farà fede sia per l'individuazione del raggruppamento in cui inserire la vettura che per l'individuazione del regolamento tecnico di riferimento.

Alle vetture appartenenti alle categorie RX1, RX5, RX3, RX4 sono concesse le seguenti modifiche (anche se non specificatamente autorizzate dai loro passaporti di provenienza):

- Vetri: conformemente al regolamento FIA All.J 279 Art. 10.2.2
- Fari: conformemente al regolamento FIA All.J 279 Art. 10.2.15 e Art. 11.5
- Paraurti: conformemente al regolamento FIA All.J 279 Art. 10.2.14d e Art. 10.2.16
- Sedile passeggero: conformemente al regolamento FIA All.J 279 Art. 11.2.1

Alle vetture appartenenti alle categorie RX3 e RX4 sono concesse le modifiche specificate nel regolamento tecnico RX3/RX4, parte integrante del presente RDS (anche se non specificatamente autorizzate dai loro passaporti di provenienza).

Il limite di rumorosità imposto per tutte le vetture è di 100dB/A, a 4500g/minuto.

Le comunicazioni radio (vocali) tra Pilota e Team sono ammesse.

La vettura che avesse riportato danni a seguito di incidente o altro dovrà essere sottoposta a nuova verifica.

Numeri di gara:

I numeri di gara verranno assegnati alle diverse categorie di Campionato come segue:

RX1, RX5: da 1 a 99

RX3: da 101 a 199

RX4: da 301 a 499

SPORT RX: da 501 a 599

Kart Cross: da 601 a 699

Kart Cross JUNIOR: da 701 a 799

L'attribuzione dei numeri di gara ad eventuali ulteriori categorie sarà stabilita di volta in volta dall'organizzatore della manifestazione, previo accordo con il promoter di Campionato.

Tutte le categorie ad esclusione della categoria Kart Cross e Sport RX:

nella parte inferiore dei finestrini posteriori (destro e sinistro) della vettura sarà applicata la bandiera indicante la nazionalità del Conducente ed il cognome del Conducente (altezza dei caratteri da 6 a 10 cm).

I due numeri di gara da applicare ai due finestrini posteriori saranno alti 20 cm con spessore del tratto di 25 mm, di colore arancio fluorescente (PMS 804).

Sul parabrezza in alto a destra (guardando dall'interno della vettura) verrà applicato un numero di gara (altezza 14 cm) di colore arancio fluorescente (PMS 804) su fondo trasparente.

Facoltativo: sul tetto verrà applicata una placca portanumero di colore bianco opaco (35x35 cm), rivolta verso la parte frontale della vettura; alla placca sarà applicato il numero di gara, di colore nero opaco, 5 cm di altezza x 28 cm di larghezza.

Categoria Kart Cross:

Il numero di gara dovrà essere ben visibile sui due lati della vettura o sui due lati della placca portanumero montata sul tetto oppure sulla copertura del motore. L'altezza del carattere dovrà essere 22cm.

3) COSTITUZIONE RAGGRUPPAMENTI

Nelle competizioni di Rallycross un raggruppamento è costituito se vi sono almeno quattro vetture verificate.

La costituzione dei raggruppamenti è deliberata dal Direttore di Gara e resa nota al termine delle verifiche ante gara con esposizione dell'elenco verificati.

Se un raggruppamento risultasse non costituito, potrà essere accorpato ad altro raggruppamento, a discrezione dell'organizzatore ed il punteggio attribuito ai fini della classifica di Campionato sarà ridotto del 50%.

4) UFFICIALI DI GARA OBBLIGATORI

Per ogni competizione ACI-SPORT nominerà gli Ufficiali di Gara:

Un Commissario Sportivo Nazionale
Un Delegato Tecnico

L'Organizzatore provvederà a nominare:

Un Direttore di Gara
Verificatori tecnici
Un Segretario di manifestazione
Un Responsabile del percorso
Un Responsabile del servizio di cronometraggio
Un Medico Capo di Gara.

Un Coordinatore di Campionato (licenziato ACI-SPORT) potrà assistere alle riunioni del Collegio e contribuire al corretto svolgimento della manifestazione.

5) SICUREZZA

Decarcerazione

Si rimanda a quanto previsto dal RSN, Appendice 4 SICUREZZA (Art. 8).

Sicurezza dei Conducenti

Si rinvia all'Appendice 4 SICUREZZA del RSN. In particolare, i Conducenti devono usare abbigliamento protettivo e caschi secondo le disposizioni degli articoli 9, 10, 11.

Tutti i Conducenti hanno l'obbligo di indossare esclusivamente l'abbigliamento protettivo omologato FIA.

Tutti i caschi utilizzati in gara dovranno essere conformi alle prescrizioni vigenti.

L'utilizzo di un sistema di ritenuta frontale della testa FHR (HANS ®) è obbligatorio per tutti i Conducenti delle categorie RX1, RX5 – per tutte le altre categorie è da ritenersi fortemente raccomandato.

Tutte le cinture utilizzate in gara dovranno essere conformi alle prescrizioni vigenti.

Sistemi di estinzione e serbatoi di sicurezza per carburante

Si rimanda alle norme tecniche dettagliate valide per i diversi raggruppamenti.

Servizio sanitario

In tutte le competizioni è obbligatoria la presenza del Medico Capo del servizio sanitario di gara, il cui nome e numero di licenza deve comparire sul Regolamento Particolare di Gara.

Si rimanda a quanto previsto dal RSN, Appendice 8 REGOLAMENTAZIONE MEDICA.

6) TASSE DI ISCRIZIONE

Le domande di Iscrizione saranno ritenute valide soltanto se accompagnate dal versamento della tassa di iscrizione richiesta, nelle modalità indicate sul sito del promoter di Campionato **ASD SPORT CLUB MAGGIORA** (lic. 16164) **www.rxitalia.com**

7) SVOLGIMENTO DELLA GARA

Ogni gara sarà composta da 2 turni di prove libere, 3 o 4 turni di qualifica, semifinali e finali.

Le vetture di diverse categorie correranno separatamente. Il giro "Joker Lap" potrà essere utilizzato nelle prove libere. Un Pilota che non sia riuscito a completare almeno un giro nelle prove libere potrà essere ammesso a prendere parte alla gara con decisione dei Commissari Sportivi.

Tutti i Piloti della categoria successiva sono tenuti ad essere presenti in pre-griglia per consentire all'Organizzatore di far avanzare i Piloti necessari per completare le varie formazioni.

Non sarà ammesso l'utilizzo di alcun dispositivo supplementare di raffreddamento in zona pre-griglia, oltre alla regolare dotazione della vettura.

Se un Pilota non è in grado di prendere parte al proprio turno, deve informare l'Addetto alle Relazioni con i Concorrenti oppure la Direzione Gara prima della partenza del primo turno della propria categoria. La mancata comunicazione sarà sanzionata come previsto.

7.1 TURNI DI QUALIFICA

I turni di qualifica con un massimo di 5 vetture, partenza in linea, potranno essere 4 (4Q) per 4 giri oppure 3 (3Q) per 5 giri.

Le tappe di Campionato composte da un doppio round saranno sempre su 3Q di qualifica.



Primo turno di qualifica (Q1): le posizioni di partenza verranno estratte a sorte, in presenza di almeno un Commissario Sportivo. Se 2 o più Piloti si ritireranno durante il primo giro di Q1 saranno classificati in base alla distanza effettivamente percorsa.

Secondo turno di qualifica (Q2): le posizioni di partenza saranno determinate dalla classifica della Q1. I Piloti più lenti parteciperanno alla prima race (R1).

Terzo turno di qualifica (Q3): le posizioni di partenza saranno determinate dalla classifica della Q2. I Piloti più lenti parteciperanno alla prima race (R1).

Quarto turno di qualifica (Q4): le posizioni di partenza saranno determinate dalla classifica della Q3. I Piloti più lenti parteciperanno alla prima race (R1).

Il Pilota miglior qualificato partirà dalla piazzola di partenza denominata "pole position" del circuito, a seguire il secondo, il terzo, ecc. La griglia di partenza di ogni race sarà predisposta secondo lo schema seguente:

PARTENTI	R1	R2	R3	R4	R5
25	5	5	5	5	5
24	4	5	5	5	5
23	4	4	5	5	5
22	4	4	4	5	5
21	4	4	4	4	5
20	5	5	5	5	
19	4	5	5	5	
18	4	4	5	5	
17	4	4	4	5	
16	4	4	4	4	
15	5	5	5		
14	4	5	5		
13	4	4	5		
12	4	4	4		
11	3	4	4		
10	5	5			
9	4	5			
8	4	4			
7	3	4			
6	3	3			

Tutti i turni di qualifica saranno cronometrati e il Pilota più veloce di ogni turno otterrà 50 punti, il secondo 45 punti, il terzo 42 punti, il quarto 40 punti, il quinto 39 punti, il sesto 38 punti, il settimo 37 e così via.

In caso di ex-aequo, la discriminante sarà il miglior tempo/giro ottenuto durante la Q.

Ai Piloti che non completeranno il turno (DNF) verrà assegnato un punteggio equivalente al punteggio che si sarebbe visto assegnare l'ultimo Pilota, meno un punto, considerando tutti i partenti alla gara come classificati.

Ai Piloti che non dovessero partire nel turno di qualifica (DNS) e ai Piloti squalificati nel turno di qualifica (DSQ) non verrà assegnato alcun punteggio.

Dopo i turni di qualifica, ci sarà una classifica intermedia in base al totale dei punti di ogni Pilota. In caso di parità nella classifica intermedia, la discriminante il numero di primi posti ottenuti, di secondi posti, ecc. durante le Q; in caso di ulteriore ex-aequo varrà come discriminante la classifica dell'ultima Q.

Per figurare nella classifica intermedia un Pilota deve aver attraversato la linea del traguardo ed essere stato debitamente classificato in almeno due Q.

In ogni turno di qualifica, uno dei giri dovrà obbligatoriamente essere il giro "Joker Lap". La non effettuazione del giro "Joker Lap" comporterà la penalità di 30". La penalità per chi percorre più di una volta il giro "Joker Lap" sarà decisa dai Commissari Sportivi. Un giudice di fatto sarà nominato per prendere nota dei passaggi delle vetture. All'uscita del Joker Lap le vetture sul percorso principale hanno la priorità.

7.2.1 SEMIFINALI E FINALE - TUTTE LE CATEGORIE AD ESCLUSIONE DELLA CATEGORIA KART CROSS

Le semifinali si disputeranno soltanto se ci saranno almeno 8 vetture in grado di prendervi parte. Se le semifinali non venissero disputate, i migliori 6 Piloti accederanno direttamente alla finale.

Le semifinali saranno di 6 giri nel caso la gara fosse su 4Q; 7 giri nel caso la gara fosse su 3Q.

La finale sarà di 6 giri nel caso la gara fosse su 4Q; 7 giri nel caso la gara fosse su 3Q.

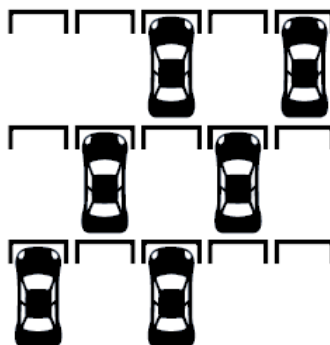
Se un Pilota è impossibilitato a prendere parte alla (semi)finale sarà sostituito dal miglior Pilota non qualificato, che prenderà l'ultimo posto in griglia lasciato libero dall'avanzamento degli altri concorrenti.

In ogni (semi)finale uno dei giri dovrà obbligatoriamente essere il giro "Joker Lap". I Piloti che non effettueranno il giro "Joker Lap", verranno classificati ultimi in quella (semi)finale e non riceveranno punti di Campionato. La penalità per chi percorre più di una volta il giro "Joker Lap" sarà decisa dai Commissari Sportivi. All'uscita del Joker Lap le vetture sul percorso principale hanno la priorità.

Un Pilota squalificato dalla (semi)finale non riceverà punti di Campionato per quella (semi)finale.

I 12 Piloti con il punteggio migliore dopo i turni di qualifica prenderanno parte alle semifinali; i primi 3 classificati di ogni semifinale saranno qualificati per la finale.

Ci saranno 6 partenti nelle finali, disposti su tre file.



Nelle semifinali i Piloti classificati primo, terzo, quinto, settimo, nono, undicesimo della classifica intermedia, parteciperanno alla semifinale 1. I Piloti classificati secondo, quarto, sesto, ottavo, decimo, dodicesimo della classifica intermedia, parteciperanno alla semifinale 2.

Le posizioni dei Piloti in griglia per ogni semifinale saranno determinate dalle rispettive posizioni nella classifica intermedia.

Il vincitore di semifinale con il punteggio più alto in gara partirà dalla piazzola di partenza denominata "pole position" del circuito, seguito dal vincitore dell'altra semifinale. La stessa procedura verrà utilizzata per i due secondi di semifinale e per i due terzi.

7.2.2 SEMIFINALI E FINALE – CATEGORIA KART CROSS

Le semifinali si disputeranno soltanto se ci saranno almeno 10 vetture in grado di prendervi parte. Se le semifinali non venissero disputate, i migliori 8 Piloti accederanno direttamente alla finale.

Le semifinali saranno di 6 giri nel caso la gara fosse su 4Q; 7 giri nel caso la gara fosse su 3Q.

La finale sarà di 6 giri nel caso la gara fosse su 4Q; 7 giri nel caso la gara fosse su 3Q.

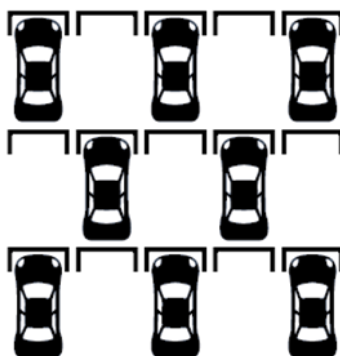
Se un Pilota è impossibilitato a prendere parte alla (semi)finale sarà sostituito dal miglior Pilota non qualificato, che prenderà l'ultimo posto in griglia lasciato libero dall'avanzamento degli altri concorrenti.

In ogni (semi)finale uno dei giri dovrà obbligatoriamente essere il giro "Joker Lap". I Piloti che non effettueranno il giro "Joker Lap", verranno classificati ultimi in quella (semi)finale e non riceveranno punti di Campionato. La penalità per chi percorre più di una volta il giro "Joker Lap" sarà decisa dai Commissari Sportivi. All'uscita del Joker Lap le vetture sul percorso principale hanno la priorità.

Un Pilota squalificato dalla (semi)finale non riceverà punti di Campionato per quella (semi)finale.

I 16 Piloti con il punteggio migliore dopo i turni di qualifica prenderanno parte alle semifinali; i primi 4 classificati di ogni semifinale saranno qualificati per la finale.

Ci saranno 8 partenti nelle finali, disposti su quattro file.



Nelle semifinali i Piloti classificati primo, terzo, quinto, settimo, nono, undicesimo, tredicesimo, quindicesimo della classifica intermedia, parteciperanno alla semifinale 1. I Piloti classificati secondo, quarto, sesto, ottavo, decimo, dodicesimo, quattordicesimo, sedicesimo della classifica intermedia, parteciperanno alla semifinale 2.

Le posizioni dei Piloti in griglia per ogni semifinale saranno determinate dalle rispettive posizioni nella classifica intermedia.

Il vincitore di semifinale con il punteggio più alto in gara partirà dalla piazzola di partenza denominata "pole position" del circuito, seguito dal vincitore dell'altra semifinale. La stessa procedura verrà utilizzata per i due secondi di semifinale e per i due terzi e così via.

7.3 ATTRIBUZIONE PUNTI CAMPIONATO

Per il calcolo finale dei punti di classifica di Campionato Italiano sarà obbligatorio scartare un round, secondo queste modalità:

- i punti di partecipazione, se presenti, non vengono scartati
- i punti contabilizzati nel round scartato verranno scartati solo al 50% (senza conteggiare i punti di partecipazione)

L'attribuzione dei punti di Campionato Italiano si baserà sulla somma dei punti ottenuti al termine delle qualifiche (classifica intermedia), delle semifinali e delle finali, rispettivamente contabilizzati come di seguito indicato.

BONUS PARTENTE: eventuali bonus partenti potranno essere attribuiti, a discrezione dell'organizzatore.

Ad ogni gara, per le categorie costituite, verrà assegnato un BONUS BEST LAP ai migliori 3 tempi assoluti di categoria registrati in gara (ad esclusione delle prove libere ed indipendentemente dal coefficiente di gara) pari a: 3 punti al 1°, 2 punti al 2°, 1 punto al 3°.

Al termine dei turni di qualifica saranno attribuiti i seguenti punti:

Al 1° 16 punti

Al 2° 15 punti

Al 3° 14 punti

Al 4° 13 punti

Al 5° 12 punti

Al 6° 11 punti

e così via fino al 16° che riceverà un punto.

I primi tre classificati (dopo i turni di qualifica) riceveranno punti di Campionato aggiuntivi, come segue:

- al 1° in classifica 3 punti - al 2° in classifica 2 punti - al 3° in classifica 1 punto.

per la semifinale i punti assegnati saranno (tutte le categorie ad esclusione della categoria Kart Cross):

Al 1° 6 punti

Al 2° 5 punti

Al 3° 4 punti

Al 4° 3 punti

Al 5° 2 punti

Al 6° 1 punto

per la finale i punti assegnati saranno (tutte le categorie ad esclusione della categoria Kart Cross):

Al 1° 8 punti

Al 2° 5 punti

Al 3° 4 punti

Al 4° 3 punti

Al 5° 2 punti

Al 6° 1 punto

nella semifinale i punti assegnati saranno (categoria Kart Cross):

Al 1° 8 punti

Al 2° 7 punti

Al 3° 6 punti

Al 4° 5 punti

Al 5° 4 punti

Al 6° 3 punti

Al 7° 2 punti

Al 8° 1 punto

nella finale i punti assegnati saranno (categoria Kart Cross):

Al 1° 10 punti

Al 2° 7 punti

Al 3° 6 punti

Al 4° 5 punti

Al 5° 4 punti

Al 6° 3 punti

Al 7° 2 punti

Al 8° 1 punto

Le gare definite DOPPIO ROUND, prevederanno un programma di gara completo (prove libere, 3Q, semifinali, finali) per ogni singola giornata ed assegneranno come punteggio finale la somma dei punti ottenuti nelle due singole giornate di gara.

E' possibile iscriversi al DOPPIO ROUND (2 gare) oppure alla singola giornata di gara, i punti verranno assegnati di conseguenza.

7.4.1 TROFEO RACING START

Riservato alle vetture con passaporto Racing Start, Racing Start plus.

Verrà assegnato in base alla classifica assoluta delle categorie RX3 + RX4.

7.4.2 TROFEO TURBO DIESEL

Riservato alle vetture Turbo Diesel.

Verrà assegnato in base alla classifica della categoria RX4.

7.5 PROCEDURA DI PARTENZA – FALSA PARTENZA

Il corretto posizionamento delle vetture in griglia verrà garantito da Commissari addetti.

La procedura di partenza inizierà con il segnale "READY TO RACE", ad indicare l'attivazione del sistema di controllo falsa partenza. La partenza verrà data all'accensione del semaforo verde.

Una vettura sarà considerata partita solo se avrà superato la propria linea di partenza, senza causare falsa partenza e senza ausilio alcuno dall'esterno.

Se una vettura attraverserà la propria linea di partenza prima dell'accensione del semaforo verde, verrà segnalata falsa partenza. Eventuali movimenti della vettura all'interno della propria piazzola di partenza non verranno considerati false partenze, se non verrà attraversata la linea di partenza prima dell'accensione del semaforo verde.

In caso di falsa partenza la procedura di partenza si bloccherà, il semaforo cambierà in giallo lampeggiante, e verrà segnalato il Pilota responsabile della falsa partenza.

In caso di falsa partenza durante un turno di qualifica, una semifinale o finale, tutti i Piloti dovranno riposizionarsi nelle rispettive piazzole di partenza e verrà iniziata una nuova procedura di partenza. Il Pilota responsabile della falsa partenza dovrà percorrere 2 volte il giro "Joker Lap" nella stessa race; il primo passaggio nel giro "Joker Lap" dovrà avvenire obbligatoriamente nel primo giro. In caso di falsa partenza ripetuta (lo stesso Pilota nella stessa race), il Pilota interessato sarà escluso da quella race.

7.6 GARE DI CONTORNO

Saranno ammesse gare di contorno contestualmente alle prove valevoli per il Campionato Italiano, a discrezione dell'organizzatore.

8) PARCO CHIUSO

Le vetture che avranno preso parte alle finali dovranno essere portate dal proprio Pilota al parco chiuso, al termine di ciascuna finale. Le vetture che non avranno completato la finale potranno essere ricondotte direttamente al proprio box nel paddock.

Le vetture rimarranno in parco chiuso per almeno 30 minuti dopo la pubblicazione dei risultati provvisori e comunque fino al momento in cui le classifiche saranno dichiarate definitive. In questa area è proibito l'accesso al personale non autorizzato.

9) JUDICIAL CAMERAS

E' fatto obbligo installare sulla vettura una telecamera (Judicial camera), posizionata in modo da registrare pista e volante, per tutta la durata della manifestazione. Per le sole categorie RX1, RX5 è richiesta in aggiunta una telecamera posteriore che inquadri la pista dietro la vettura. La presenza delle telecamere sarà oggetto di verifica tecnica antegara.

La penalità per mancata conformità sarà a discrezione dei Commissari Sportivi e potrà arrivare fino alla squalifica dalla manifestazione. Il peso della telecamera è incluso nel peso minimo della vettura. E' responsabilità di ogni Concorrente assicurarsi che la telecamera sia correttamente posizionata, che batteria e scheda di memoria siano sufficienti alla registrazione in HD di tutte le sessioni di prove libere, qualifiche, semifinali e finali. La telecamera deve essere accesa all'ingresso della vettura in pregriglia e può essere spenta soltanto al suo ritorno nel paddock.

I Commissari Sportivi della manifestazione dovranno avere accesso alle immagini in qualsiasi momento della gara, in seguito a reclamo o per altri motivi; le registrazioni potranno essere inoltre utilizzate dal promoter di Campionato.

10) RECLAMI - APPELLI

Qualsiasi reclamo e/o appello deve essere presentato in conformità delle disposizioni contenute nel RSN in corso di validità.

Il reclamo deve essere accompagnato dal deposito cauzionale così come previsto da RSN Appendice 9 art. 5.2. Se il reclamo richiede lo smontaggio ed il rimontaggio di una parte chiaramente definita di un'auto, qualsiasi deposito aggiuntivo deve essere specificato dai Commissari Sportivi su proposta del Delegato Tecnico ACI sulla base del tariffario indicato nel RSN.

I Concorrenti hanno diritto di proporre appello, versando un contributo per l'accesso ai servizi di Giustizia Sportiva così come previsto da RSN Appendice 9 art. 5.3.

11) PODIO PREMI E COPPE

La cerimonia del podio si svolgerà immediatamente dopo le finali.

I primi tre classificati di ogni categoria riceveranno premi d'onore, dovranno presentarsi alla cerimonia del podio indossando l'abbigliamento da gara.

La mancata partecipazione alla cerimonia del podio/l'inosservanza della regola che disciplina la condotta da tenervi, ivi compreso l'abbigliamento da indossare, avrà come conseguenza la perdita del premio d'onore e la sanzione indicata all'Art.12.

12) MONTEPREMI FINALE CAMPIONATO ITALIANO RALLYCROSS 2025

In fase di definizione.

13) PENALITA'

Art	INFRAZIONE	PENALITA'	
		DIRETTORE DI GARA	COMMISSARI SPORTIVI
13.1	Ritardo alle verifiche sportive / tecniche		
	- Fino a 30 minuti	15 €	
	- Da 31 minuti fino a 1h	30 €	
	- Più di 1h	60 €	Decisione del CCSS
	Non conformità tecnica		
	- Prima della partenza	Sistemazione della non conformità, altrimenti non autorizzato a partecipare alla gara	
	- Durante la gara		Decisione del CCSS, che può arrivare fino alla squalifica
13.1.1	Rumore / Peso non conformi		
	- Prima della partenza	Sistemazione della non conformità, altrimenti non autorizzato a partecipare alla gara	
	- Durante la gara	Esclusione dalla manche, semifinale o finale	A seconda della gravità, Decisione del CCSS, che può arrivare fino alla squalifica
13.1.2	Falsificazione o tentativo di falsificazione dei marchi di identificazione (ologrammi ecc.)		Decisione del CCSS, che può arrivare fino alla squalifica
13.2	False informazioni sul modulo di iscrizione	Non autorizzato a prendere parte alla gara	Decisione del CCSS, con deferimento ad ACISPORT
	Modulo di iscrizione non conforme		Decisione del CCSS
13.2.1	Tassa di iscrizione non pagata	Non autorizzato a prendere parte alla gara o versamento tassa di iscrizione maggiorata del 30%	
	Licenza non conforme	Non autorizzato a prendere parte alla gara	
13.3	Equipaggiamento del pilota non conforme		
	- Prima della partenza	Sistemazione della non conformità, altrimenti non autorizzato a partecipare alla gara	
	- Durante la gara		Esclusione dalla manche, semifinale o finale
13.4	On board camera non visionabile	Esclusione dalla manche, semifinale o finale	Decisione del CCSS, che può arrivare fino alla squalifica
13.5	Pubblicità non conforme		
	- Prima della partenza	Sistemazione della non conformità, altrimenti non autorizzato a partecipare alla gara	
	- Durante la gara	Sanzione di 200 € per infrazione	
	- Recidivo durante il Campionato	Sanzione di 400 € per infrazione	Decisione del CCSS
13.6	Comportamento antisportivo	Bandiera di avvertimento (bianco nera) o bandiera nera	Richiesta di sanzione al CCSS che può arrivare fino alla squalifica
	Altri casi		Decisione del CCSS
	Contatto intenzionale tra Piloti e/o vetture Condotta scorretta dopo il taglio del traguardo e nell'area paddock		Decisione del CCSS, che può arrivare fino alla squalifica
13.6.1	Sorpasso in regime di bandiera gialla	Penalità di 5 secondi	A seconda della gravità, Decisione del CCSS, che può arrivare fino alla squalifica

13.6.2	Non rispetto delle segnalazioni (escluso sorpasso con bandiera gialla)		
	- Senza conseguenze	Bandiera di avvertimento (bianco nera)	
	- Recidivo senza conseguenze	Penalità di 5 secondi per ogni infrazione contestata	Secondo le circostanze, richiesta di sanzione al CCSS che può arrivare fino alla squalifica
	- Con conseguenze (incidente, ostruzione al sorpasso se doppiato ecc.)		Decisione del CCSS, che può arrivare fino alla squalifica
13.6.3	Non rispetto del limite di demarcazione della pista (paletti, new jersey in plastica, gomme, altri sistemi anti-taglio)		
	- Senza guadagno di posizione e di tempo - 1° Infrazione	Avvertimento	
	- Recidivo	Penalità di 5 secondi	
	- Con guadagno di posizione o tempo	Esclusione dalla manche, semifinale o finale	Secondo le circostanze, trasmissione del rapporto al CCSS per eventuale sanzione complementare
13.6.4	"Bussate" (volontarie o non) e/o attacchi diretti		
	- Senza conseguenze	Bandiera di avvertimento (bianco nera)	
	- Con guadagno di posizione, ma posizione restituita	Bandiera di avvertimento (bianco nera)	
	- Con guadagno di posizione e/o un'infrazione ripetuta nella stessa manche o durante il round	Esclusione dalla manche, semifinale o finale	Secondo le circostanze, trasmissione del rapporto al CCSS per eventuale sanzione complementare, che può arrivare fino alla squalifica
13.7	Intervento meccanico o aiuti esterni non autorizzati durante una manche, semifinale o finale al di fuori delle zone autorizzate (pre-griglia di partenza)	Non autorizzato a partire	
13.8	Eccesso di velocità nelle corsie di transito del paddock	Sanzione di 200€	Trasmissione del rapporto al CCS, in base alla gravità
	Non presenza del telo a terra sotto l'auto da corsa	Sanzione di 200€	Squalifica in caso di mancata conformità immediata
	Assenza di estintore obbligatorio nella struttura di assistenza o non revisione dello stesso	Sanzione di 200€	Squalifica in caso di mancata conformità immediata
	Lavaggio auto al di fuori delle aree previste dall'organizzatore	Sanzione di 500€ per infrazione	Decisione del CCSS, in caso di recidività
	Mancato rispetto delle norme sui rifiuti	Sanzione di 200€	Squalifica in caso di mancata conformità immediata
	Collegamenti elettrici non conformi	Sanzione di 200€	Trasmissione del rapporto al CCSS, in base alla gravità
	Mancato rispetto del regolamento del paddock	Sanzione di 200€	Trasmissione del rapporto al CCSS, in base alla gravità
13.9	Assenza o ritardo al briefing	Sanzione di 500€	
13.10	Pulizia pneumatici fuori dalle zone autorizzate	5 secondi di penalità	
		Esclusione dalla manche, semifinale o finale	
13.10.1	Ritardo in pre-griglia	Partenza rifiutata e rimpiazzo in quella race con il Pilota successivo	
13.10.2	Mancata notifica della non partenza o ritiro		Decisione del CCSS
13.11	Qualsiasi pilota responsabile di un arresto della gara o aiutato a rientrare nella ripartenza da personale non autorizzato		
	- Nelle manche di qualificazione	Esclusione dalla manche	
	- In semifinale e finale	Esclusione dalla semifinale o finale	
13.11.1	Il pilota che provoca deliberatamente una nuova partenza o una ostruzione	Esclusione dalla manche, semifinale o finale	Secondo le circostanze, trasmissione del rapporto al CCSS per eventuale sanzione complementare, che può arrivare fino alla squalifica

13.12	Partenze anticipate nelle manche di qualificazione, semifinale o finale	N.2 passaggi al Joker Lap, il primo da effettuarsi al primo giro	
	Recidività dello stesso pilota	Nuova ripartenza rifiutata Squalifica (niente punti)	
13.12.1	Obbligo effettuazione del passaggio al Joker Lap		
	Durante le manche di qualificazione	30 secondi di penalità	
	Durante le semifinali e finali	Retrocesso ultima posizione (niente punti)	
	Non effettuazione della penalità (1 Joker al primo giro) a seguito di partenza anticipata durante le manche di qualificazione	30 secondi di penalità	
	Non effettuazione dei due passaggi a seguito di partenza anticipata	Squalifica (niente punti)	
	Non effettuazione dei due passaggi a seguito di partenza anticipata durante le Semifinali e Finale	Retrocesso ultima posizione (niente punti)	
13.13	Violazione delle regole del parco chiuso		Decisione del CCSS
13.14	Mancata partecipazione alla cerimonia del podio/inosservanza regola abbigliamento	Perdita premio d'onore e sanzione di 200€	Decisione del CCSS, in caso di recidività

REGOLAMENTO TECNICO PNEUMATICI

RX1, RX5, RX3, RX4:

- sono autorizzati pneumatici utilizzati nei campionati Rallycross internazionali (secondo norma FIA Allegato J art. 279.9.2), regolamento CEZ Rallycross, pneumatici Rally, pneumatici Track Day (vietato uso di gomme esclusivamente stradali)
- il diametro del cerchio è libero ma non può eccedere i 18"
- è vietato l'utilizzo di pneumatici slick, terra, chiodati, dispositivi antisgonfiamento, termocoperte e qualsiasi sistema di riscaldamento artificiale
- solo ed esclusivamente nel caso in cui la Direzione Gara dichiari la situazione di WET RACE si autorizza l'utilizzo di pneumatici per fondi misti neve/ghiaccio e asfalto, non omologati per uso stradale (es. modelli Pirelli Sottozero STZ B/Michelin Pilot Alpin/Hankook Winter iPike SR20, ecc.).
Solo per la categoria RX3 e RX4 è ammesso l'utilizzo di pneumatici M+S anche di omologazione stradale.
Qualunque pneumatico venga utilizzato deve essere privo di chiodatura
- solo ed esclusivamente nel caso in cui le condizioni di WET RACE vengano dichiarate ESTREME dalla Direzione Gara, si autorizza l'utilizzo di pneumatici da terra

SPORT RX

- le vetture che utilizzano pneumatici diametro massimo 10" faranno riferimento al regolamento tecnico Kart Cross; tutte le altre vetture seguiranno il regolamento RX4

Kart Cross:

- sono autorizzati pneumatici conformi all' Art.7.17 del regolamento tecnico Kart Cross

PARASPRUZZI

E' obbligatorio montare paraspruzzi alle ruote anteriori e posteriori, di larghezza pari ad almeno quella degli pneumatici, di spessore minimo 2mm in nylon o teflon e con bordo inferiore distante dal terreno non più di 8cm. Non sono accettati paraspruzzi fissati in maniera approssimativa o svolazzanti.

I paraspruzzi vanno ripristinati per il successivo rientro in pista in caso di rottura durante lo svolgimento della manifestazione.

Per le vetture a ruote scoperte è obbligatorio il montaggio del classico paraspruzzi che, partendo dalla verticale corrispondente all'asse di rotazione della ruota, arriva a coprirne la parte posteriore fino a non più di 8cm dal terreno.

REGOLAMENTO TECNICO RX3/RX4

Qualsiasi modifica non espressamente consentita da questo regolamento è vietata!

Art. 1 Vetture ammesse – Disposizioni generali

Sono ammesse nella Divisione IV Rallycross solo vetture da turismo, modificate esclusivamente secondo quanto prescritto nell'Allegato J FIA – Art.279, per il gruppo di appartenenza, ed omologate (o di scadenza omologazione). Vetture mai omologate FIA o da ASN a livello nazionale, o vetture non presenti nella lista Art. 279-1.1, penultimo capoverso, e mai ivi contemplate, non sono ammesse.

Art. 2 Carrozzeria – Telaio

Sono ammesse solo vetture di modello a tetto rigido, non decappottabile.

Carrozzeria:

La forma esterna della carrozzeria originale deve essere mantenuta, ad eccezione dei parafranghi e dei dispositivi aerodinamici ammessi. Le strisce ornamentali, modanature ecc. possono essere rimosse.

I tergicristalli sono liberi, ma deve essercene almeno uno funzionante.

Scocca – Telaio:

La scocca e/o telaio di serie non possono essere modificati, ad esclusione della rimozione di materiale allo scopo di alleggerire la struttura di base originale e/o di rinforzi e aggiunte di materiale. E' vietato il trattamento chimico della carrozzeria o di parti della stessa allo scopo di alleggerirla. La rilavorazione di sospensioni, assi e telaio allo scopo di alleggerimento è in ogni caso vietata.

Con il termine "telaio" si intende il telaio principale (montanti e longheroni principali, paratia para fuoco e fondo scocca), al quale sono ancorate le sospensioni, gli assi, ecc.

Questo vale per tutte le vetture con passaporto a partire dal 01.01.2000.

Art. 3 Vetri – reti

E' obbligatorio l'utilizzo di reti conformemente alle prescrizioni dell'Art. 253-11 – Allegato J FIA.

Art. 4 Portiere, cofani e bagagliai

Ad eccezione della portiera lato conducente, che deve rimanere originale (metallo), il materiale è libero, a condizione che sia conservata la forma esterna dei componenti. Le cerniere delle portiere e le maniglie esterne sono libere, vanno mantenute le serrature originali. Nei cofani e bagagliai è possibile sostituire le cerniere e le serrature con sistemi di blocco/ancoraggio di sicurezza.

Inoltre devono essere fissati in quattro punti e dovrà essere possibile la loro apertura dall'esterno.

E' consentito praticare prese d'aria a condizione che non ne vengano resi visibili parti meccaniche.

In ogni caso cofani e bagagliai devono sempre essere sostituibili con i componenti originali.

Art. 5 Abitacolo – Fori di ventilazione

Possono essere realizzati nella carrozzeria fori per la ventilazione dell'abitacolo, a condizione che si trovino nella parte posteriore del tetto, al di sopra del lunotto posteriore e/o nella zona tra il finestrino posteriore ed il lunotto, e che non sporgano dalla forma originale della carrozzeria.

Art. 6 Dispositivi aerodinamici

Visti dall'alto i dispositivi aerodinamici non devono seguire il contorno/la forma della vettura. Se non provenienti da produzione di serie e non omologati/o fuori omologazione, possono sporgere dalla sagoma della carrozzeria originale nella proiezione verticale max. 20cm anteriormente e max. 40cm posteriormente (senza tolleranza). I dispositivi aerodinamici anteriori devono essere obbligatoriamente installati al di sotto del piano orizzontale che passa attraverso l'asse delle ruote e possono essere fissati tra la parte più bassa ammortizzata ed il suolo. La larghezza complessiva dei dispositivi aerodinamici non deve eccedere la larghezza complessiva della sagoma nella proiezione verticale, misurata al centro dell'asse delle ruote. Inoltre devono rimanere all'interno dell'altezza complessiva della vettura in proiezione frontale.

Art. 7 Parafanghi (La definizione è all'Articolo 251-2.5.7 dell'Allegato J FIA)

Materiale e forma sono liberi. Tuttavia va mantenuta la forma del passaruota, il che non significa, che anche la dimensione originale vada mantenuta. I parafanghi devono sporgere dalle ruote, per almeno 1/3 dell'estensione e coprire almeno la larghezza totale del pneumatico. Possono essere fatte aperture di raffreddamento nei parafanghi. Tuttavia, nel caso in cui si trovino dietro le ruote posteriori, lamelle/feritoie devono impedire che lo pneumatico si possa vedere dalla parte posteriore lungo un piano orizzontale. La parte interna del parafango è libera. Di conseguenza è ammesso installarvi elementi meccanici; ma questo non deve essere in alcun modo usato come pretesto per il rinforzo dei parafanghi.

Art. 8 Peso

Peso minimo (incl. Pilota e suo equipaggiamento di sicurezza):

- 1400cc = 870 kg;
- +1400-1600cc = 960 kg;
- +1600-2000cc = 1.040 kg;
- +2000-2500cc = 1.100 kg;
- +2500-3000cc = 1.180 kg;
- +3000-3500cc = 1.270 kg;
- +3500-4000cc = 1.350 kg.

Art. 9 Luci

I fanali vanno rimossi e le aperture risultanti nella carrozzeria coperte. Devono essere presenti due luci dei freni posteriori funzionanti. Se non vengono conservate le luci posteriori originali, quelle utilizzate devono essere conformi alle prescrizioni dell'Articolo 279-11.5 – Allegato J FIA.

Art. 10 Motore

Il motore è libero, ma deve essere alloggiato nel vano motore originale, indipendentemente dalla posizione di montaggio nella vettura. Se non si utilizza il motore originale della vettura di riferimento, il blocco motore utilizzato deve provenire dallo stesso marchio ed essere (o essere stato) montato in serie. E' ammesso convertire un motore aspirato in sovralimentato e viceversa. I bimotori non sono ammessi se non omologati in questa configurazione.

Art. 11 Serbatoi del carburante, dell'olio e dell'acqua di raffreddamento

Devono essere isolati dall'abitacolo da paratie in metallo. Occorre garantire che in caso di sversamento, perdita o rottura del serbatoio, i liquidi non possano raggiungere l'abitacolo. Va tenuto in considerazione il pericolo di incendio. Possono essere utilizzati i seguenti serbatoi per carburante:

- serbatoio originale
- serbatoio in alluminio con capacità max. 20l
- serbatoio di sicurezza omologato FIA

Il montaggio deve essere conforme alle prescrizioni degli Articoli 253.3 e 253.14 – Allegato J FIA.

Art. 12 Batterie

Devono essere fissate in modo sicuro e se si trovano nell'abitacolo, rivestite da copertura isolante, a tenuta stagna. Il polo positivo deve in ogni caso essere isolato.

Art. 13 Sospensioni e trasmissione

Liberi.

Art. 14 Radiatore dell'acqua

I radiatori dell'acqua sono liberi. È consentita l'installazione di ulteriori ventole di raffreddamento. Una protezione (schermo) del radiatore può essere montata a condizione che non provochi un rafforzamento della scocca.

Art. 15 Freni

Va garantito un sistema efficiente a doppio circuito; è raccomandato un freno di stazionamento funzionante, che può operare in „fly-off“.

Art. 16 Componenti meccanici

Nessun componente meccanico deve sporgere oltre la carrozzeria della vettura originale, eccetto all'interno dei parafranghi.

Art. 17 Gabbia di sicurezza

E' obbligatorio montare una gabbia di sicurezza, come previsto nell'Articolo 253-8. dell'Allegato J FIA.

Art. 18 Gancio / Cinghia da traino

Tale dispositivo va previsto anteriormente e posteriormente e non può sporgere dalla carrozzeria. Il design è libero, a patto di garantire una forza di trazione minima pari a 5000 N. I ganci / cinghie da traino (o l'indicazione della loro posizione) devono essere di colore giallo acceso, rosso oppure arancio e facilmente individuabili dal personale di intervento.

Art. 19 Parabrezza/vetri

Devono essere conformi all'Articolo 253.11 – Allegato J FIA.

Art. 20 Ruote di scorta

Non è consentito trasportarle.

Art. 21 Interruttore del circuito elettrico

Va previsto un interruttore del circuito elettrico conformemente all'Articolo 253.13 dell'Allegato J FIA. Le posizioni ON/OFF devono essere chiaramente riconoscibili. Va identificato inequivocabilmente applicando il simbolo (fulmine rosso in un triangolo blu bordato di bianco, lunghezza lati pari a 12cm).

Art. 22 Scarico

I silenziatori possono essere rimossi, il sistema di scarico deve comunque corrispondere alle prescrizioni contenute nell'Articolo 252-3.6 - Allegato J FIA.

Livello di rumore: per i valori limite imposti si rimanda al regolamento di Campionato nazionale vigente e/o appendici tecniche.

Non è obbligatorio un catalizzatore.

Art. 23 Carburante

E' consentito il solo utilizzo di carburante conforme all'Articolo 252-9. - Allegato J FIA.

Art. 24 Pneumatici

Pneumatici e cerchi sono liberi (salvo prescrizioni specificate nel regolamento di Campionato nazionale vigente e/o appendici tecniche).

Le ruote non devono sporgere dalla carrozzeria.

Art. 25 Paraurti

I paraurti con i propri supporti possono essere rimossi. Se vengono rimossi, i supporti non devono sporgere.

Art. 26 Contenitore di raccolta olio

Se il motore non dispone di un circuito chiuso di sfiato / vapori olio, deve essere previsto un contenitore di raccolta olio con una capacità minima di 2l.

Art. 27 Estintore

E' obbligatorio, in assenza di sistema di estinzione completo omologato, un estintore del peso minimo di 2kg, corrispondente alle prescrizioni dell'Articolo 253-7.3. - Allegato J FIA.

Art. 28 Abitacolo

L'interno, i pannelli delle portiere ecc. sono liberi. La plancia non deve avere alcuno spigolo sporgente o parte tagliente. Il sedile deve essere posizionato completamente a sinistra oppure a destra di un piano verticale lungo l'asse centrale della vettura in direzione longitudinale (le guide centrali sono vietate). Le pareti che separano il vano motore e/o il bagagliaio dall'abitacolo devono rimanere invariate in forma e materiale, conservando la propria posizione originale. E' tuttavia consentito, montare elementi al di sopra, contro oppure attraverso queste pareti, a condizione che non sporgano più di 20cm all'interno dell'abitacolo (misurati perpendicolarmente e con riferimento allo spigolo superiore della parete). Questa possibilità non si applica al blocco motore, alla coppa dell'olio, all'albero motore o alla testata. I tubi, condotti e cavi, che attraversano l'abitacolo, devono essere conformi alle prescrizioni dell'Articolo 253.3 - Allegato J FIA. Particolarmente i condotti del liquido refrigerante devono essere protetti, in modo da evitare che il Pilota venga messo in pericolo da perdite di liquido e vapori.

Eccezione gli elementi che si trovano al di sopra, contro oppure che attraversano queste pareti di separazione, è consentito all'interno dell'abitacolo unicamente il seguente equipaggiamento:

- estintore
- batteria
- dispositivo radio
- zavorra
- arco della gabbia di sicurezza.

I condotti di aspirazione aria motore non possono passare attraverso l'abitacolo.

Art. 29 Sistema di riscaldamento

Il sistema di riscaldamento può essere rimosso.

Art. 30 Sedile / Cinture di sicurezza

E' obbligatorio l'utilizzo di sedili omologati FIA conformi all'Articolo 253.16 e cinture di sicurezza conformi all'Articolo 253-6. - Allegato J FIA.

REGOLAMENTO TECNICO SPORT RX

Quanto non specificato dalla regolamentazione seguente deve intendersi libero.

Art. 1 – Definizione:

Le SPORT RX sono vetture a telaio tubolare costruite appositamente per le gare di Rallycross aventi l'aspetto esterno somigliante a quello di un modello prodotto in grande serie con almeno due porte e due posti purché di tipologia diversa da spider e cabriolet.

Art. 2 – Telaio:

Nella porzione posta in corrispondenza del pavimento dell'abitacolo, il telaio della vettura deve presentare una delle due configurazioni raffigurate in Fig. 1 o Fig. 2.

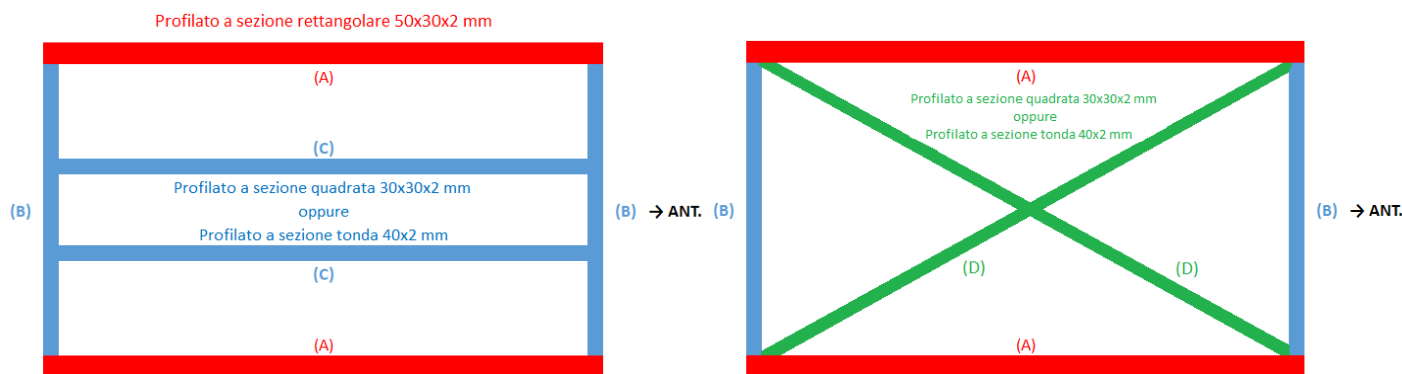


Fig. 1

Fig. 2

I profilati a sezione quadrata o rettangolare devono essere in acciaio con tensione di snervamento minima di 235 N/mm² ("S235") mentre i profilati a sezione tonda devono essere in acciaio non legato trafilato a freddo senza saldatura di qualità Fe45 o superiore oppure in cromo molibdeno di qualità 25CrMo4 o superiore.

In aggiunta ai profilati indicati dalle lettere A, B, C e D possono esserne aggiunti altri anche di forme, dimensioni e materiali diversi.

Al di sotto delle strutture di Fig. 1 e Fig. 2 deve essere prevista una lamiera in acciaio avente uno spessore di almeno 0,8 mm saldata o imbullonata ai profilati oppure una lamiera in alluminio avente uno spessore di almeno 1 mm rivettata o imbullonata ai profilati.

Anteriormente e posteriormente alla struttura di Fig. 1 o Fig. 2 il telaio è di libera concezione.

Art. 3 – Sospensioni:

Tutte le componenti delle sospensioni devono essere realizzate in un materiale metallico omogeneo; è vietata la cromatura di qualunque parte in acciaio.

Art. 4 – Ruote:

Il veicolo deve avere quattro ruote di cui solo le anteriori devono essere sterzanti.

È consentito utilizzare ruote con cerchione di diametro compreso fra 10" e 17".

In funzione della misura del cerchione, gli pneumatici devono essere conformi a:

- Art. 279B-9.3 dell'Allegato J per diametro 10"
- Art. 279-9.2 dell'Allegato J per gli altri diametri

In corrispondenza di ogni ruota è obbligatorio installare un paraspruzzi solidamente fissato alla carrozzeria o al telaio, realizzato in nylon o teflon con spessore di almeno 2 mm e larghezza almeno pari a quella degli pneumatici, il cui bordo inferiore disti non più di 8 cm dal terreno.

Art. 5 – Motore:

Il motore può essere di provenienza automobilistica o motociclistica, purché sia massimo 4 cilindri ed a 4 tempi; la sua posizione di installazione è libera.

Non è consentito accoppiare due o più motori.

La cilindrata massima è di 2000 cc per le unità di provenienza automobilistica e di 1400 cc per le unità di provenienza motociclistica; sono vietati motori sovralimentati.

È obbligatoria la presenza di una vaschetta di recupero dell'olio di lubrificazione con capacità minima di 2 litri.

Art. 6 – Impianto di raffreddamento:

Radiatori e ventole sono liberi per numero e dimensioni.

Devono essere alloggiati fuori dall'abitacolo ed entro la sagoma della vettura; eventuali condutture che attraversano l'abitacolo devono essere isolate da questo mediante l'inserimento all'interno di una tubazione più grande oppure attraverso paratie protettive.

Art. 7 – Carburante, serbatoio carburante e tubazioni:

Il carburante utilizzato deve essere conforme a quanto prescritto dall'Articolo 252-9 dell'Allegato J.

Il serbatoio può essere omologato FIA (Articolo 253-14 dell'Allegato J, specifiche FT3-1999, FT3.5-1999 o FT5-1999) oppure autocostruito in materiale ferroso o in alluminio con capacità inferiore a 15 litri, posizionato in modo da non sporgere più di 30 cm da una parte e dall'altra rispetto all'asse longitudinale della vettura ed entro i limiti definiti dagli assi anteriore e posteriore delle ruote.

Le tubazioni devono essere conformi a quanto prescritto dagli Articoli 253-3.1 e 253-3.2 dell'Allegato J.

Art. 8 – Trasmissione:

La trasmissione del moto deve avvenire solo sulle ruote posteriori.

È obbligatoria la presenza di un sistema di retromarcia che, in ogni momento della competizione, possa essere comandato dal Conducente seduto normalmente a bordo.

Art. 9 – Impianto frenante:

È obbligatorio il doppio circuito frenante comandato dallo stesso pedale. L'azione del pedale deve esercitarsi normalmente su tutte le ruote; in caso di perdita in un qualsiasi punto della tubazione o di qualsiasi tipo di guasto dell'impianto frenante, l'azione del pedale deve continuare ad esercitarsi su almeno due ruote.

Art. 10 – Impianto elettrico:

L'impianto elettrico deve prevedere un interruttore generale del circuito elettrico, di tipo antideflagrante, comandato dall'esterno alla base di uno dei due montanti del parabrezza e dall'interno da parte del Conducente. Il comando esterno deve essere chiaramente indicato mediante un lampo rosso iscritto in un triangolo blu con bordi bianchi di almeno 12 cm di lato.

Il suo azionamento deve interrompere tutti i circuiti elettrici (batteria, alternatore, luci, accensione, dispositivi elettrici, ecc.) e deve anche arrestare il motore.

La batteria deve essere saldamente fissata e coperta per evitare cortocircuiti o perdite.

Sono obbligatorie due luci posteriori rosse di "stop" situate simmetricamente da ogni lato dell'asse longitudinale della vettura, in posizione ben visibile, ed una luce rossa di posizione da tenere sempre accesa.

Art. 11 – Carrozzeria:

La carrozzeria deve avere un aspetto simile a quello di un modello di vettura prodotto in grande serie, possedere almeno due portiere apribili ed un tetto rigido.

Può essere realizzata in materiale metallico, plastico o composito e non deve presentare spigoli vivi o punti taglienti.

È obbligatoria la presenza di due specchietti retrovisori esterni, uno per ogni lato della vettura.

La lunghezza fuori tutto può essere aumentata o diminuita di non oltre il 5% rispetto a quella del modello di riferimento.

Il passo può essere aumentato o diminuito di non oltre il 5% rispetto a quello del modello di riferimento.

La larghezza del corpo vettura, parafanghi esclusi, può essere aumentata o diminuita di non oltre il 5% rispetto a quella del modello di riferimento.

La larghezza fuori tutto, parafanghi e specchi retrovisori inclusi, non può eccedere la misura di 1850 mm.

Con le ruote allineate per muoversi in linea retta, la parte superiore di ogni ruota completa e dei suoi fissaggi situati al di sopra del piano passante per gli assi non deve essere visibile né da sopra né da dietro.

È consentito aggiungere appendici aerodinamiche purché siano fissate rigidamente alla struttura principale del veicolo e siano rispettate le misure massime sopra indicate.

Le portiere devono possedere un sistema di apertura/chiusura facilmente azionabile dall'interno e dall'esterno dell'abitacolo.

Cofani e portelloni devono possedere almeno due fissaggi di sicurezza.

Art. 12 – Parabrezza, finestrini e lunotto:

Il parabrezza deve essere in vetro stratificato o laminato oppure in policarbonato o PMMA con spessore minimo 5 mm; è obbligatoria la presenza di almeno un tergicristallo e di un sistema lavavetro funzionanti.

I finestrini ed il lunotto devono essere realizzati in materiale plastico con spessore minimo 4 mm e resi fissi; è consentito realizzare aperture di areazione per l'abitacolo oppure prese d'aria per il motore o per l'impianto di raffreddamento.

Art. 13 – Abitacolo:

L'abitacolo, inteso come lo spazio per accogliere il Conducente, non deve contenere né la batteria né i serbatoi per carburante, olio o altri liquidi pericolosi; deve essere isolato da ogni particolare meccanico, elettrico o idraulico del veicolo tramite paratie resistenti al fuoco ed ai liquidi.

Art. 14 – Prescrizioni di sicurezza:

14.1 – Sedili:

È obbligatorio l'utilizzo di sedili conformi alle Norme FIA 8855-1999 o 8862-2009 installati come prescritto dall'Articolo 253-16 dell'Allegato J.

14.2 – Cinture di sicurezza:

È obbligatorio l'utilizzo di cinture di sicurezza conformi alle Norme FIA 8853/98 oppure 8853-2016 installate come prescritto dall'Articolo 253-6.2 dell'Allegato J.

14.3 – Roll-bar:

È obbligatoria l'installazione di un roll-bar concepito per proteggere l'abitacolo in caso di incidente e per non creare impedimento all'entrata e all'uscita del Conducente.

Deve essere realizzato in tubo a sezione circolare avente almeno le seguenti caratteristiche:

- materiale: acciaio al carbonio non legato trafilato a freddo senza saldature, resistenza alla trazione 350 N/mm²
- diametro: 40 mm
- spessore: 2 mm

I tubi del roll-bar non possono essere utilizzati per condurre fluidi o altre sostanze.

All'interno dell'abitacolo, fra i tubi del roll-bar ed il telaio o la carrozzeria non è ammesso il passaggio di cavi elettrici, canalizzazioni dei fluidi (ad eccezione del liquido lavavetri) e canalizzazioni del sistema di estinzione.

Il roll-bar deve presentare almeno la seguente configurazione minima, con riferimento all'Allegato J 2020:

- struttura di base: Articolo 283-8.3.1
- rinforzo dell'arco principale: Articolo 283-8.3.2.1.1 a)
- rinforzo delle portiere: Articolo 283-8.3.2.1.2
- rinforzo trasversale anteriore: Articolo 283-8.3.2.1.3
- rinforzo del montante del parabrezza: Articolo 283-8.3.2.1.5

Sono inoltre ammessi tutti gli altri rinforzi descritti negli Articoli 283-8.3.2.1 e 283-8.3.2.2.

Nei casi previsti dall'Articolo 283-8.3.2.1.6, la costruzione deve essere completata con il rinforzo delle giunzioni descritto nell'Articolo 283-8.2.14.

In caso siano previsti rinforzi amovibili, le connessioni utilizzate devono essere conformi a quanto prescritto dall'Articolo 283-8.3.2.4.

Il roll-bar può essere ancorato al telaio mediante piastre e contropiastre imbullonate fra loro oppure può essere saldato direttamente al telaio stesso, in conformità all'Articolo 283-8.3.2.6 (incluso quanto concesso per i Gruppi T1, T3 e T4).

Nelle zone in cui il casco del Conducente può entrare in contatto con il roll-bar, è necessario prevedere una imbottitura dei tubi conforme alla Norma FIA 8857-2001 tipo A.

14.4 – Sistemi di estinzione:

È obbligatoria la presenza di un sistema di estinzione conforme all'Articolo 253-7 dell'Allegato J.

14.5 – Ganci di traino:

Ogni vettura deve essere munita anteriormente e posteriormente di un anello per il traino evidenziato con colore giallo, rosso o arancione.

Art. 15 – Peso minimo:

In funzione della cilindrata le vetture devono rispettare i seguenti pesi minimi:

Motore di derivazione motociclistica:

- fino a 1400 cc: 630 kg

Motore di derivazione automobilistica:

fino a 1300 cc: 650 kg

da 1301 a 1600 cc: 700 kg

da 1601 a 1800 cc: 750 kg

da 1801 a 2000 cc: 800 kg

Per raggiungere il peso minimo è ammesso l'utilizzo di zavorra purché questa sia solidamente vincolata al telaio, sia rimovibile solo mediante l'utilizzo di attrezzi e sia possibile applicarvi sigilli.

REGOLAMENTO TECNICO KART CROSS

ARTICOLO 1. - DEFINIZIONE DELLE VETTURE

1.1 Le vetture Kart Cross sono monoposto a motore posteriore costruite secondo questo regolamento tecnico. Le vetture a 4 ruote motrici ed i motori sovralimentati sono vietati.

L'abitacolo sarà equipaggiato con i comandi abituali di una vettura.

Sono vietati i cambi automatici, semiautomatici così come i loro comandi. E' autorizzato il solo comando del cambio mediante leva manuale o sequenziale.

1.2 CARBURANTE, COMBURENTE

Le vetture dovranno utilizzare carburante conforme agli articoli 252.9.1, 9.2 e 9.3. dell'Allegato J.

ARTICOLO 2. - CILINDRATA

La cilindrata è limitata a 600cc per motori 4 cilindri (ammesso motore 3 cilindri Yamaha MT-09 850cc o 890cc).

ARTICOLO 3. - DESCRIZIONE

Vetture con motore derivato dalla normale produzione motociclistica e di libero utilizzo stradale, di cilindrata inferiore a 600cc per motori 4 cilindri e 850cc o 890cc per motori 3 cilindri (Yamaha MT-09).

Iniezione

Il sistema originale deve essere mantenuto.

Gli elementi del sistema di iniezione posti dopo il dispositivo di misura dell'aria che regola il dosaggio della quantità di benzina ammessa nella camera di combustione possono essere modificati ma non soppressi, anche se non hanno nessuna influenza sulla ammissione di aria. Gli iniettori possono essere modificati o sostituiti per variarne la capacità, ma senza alcuna modifica del loro principio di funzionamento e dei loro fissaggi.

E' permesso sostituire la rampa di iniezione originale con una rampa di iniezione di concezione libera, purché dotata di raccordi avvitati destinati a connettere le canalizzazioni ed il regolatore di pressione di benzina, a condizione che il fissaggio degli iniettori sia identico a quello di origine. Tutti i sensori e gli attuatori, eccetto gli iniettori, devono rimanere quelli d'origine, nella loro posizione d'origine e senza alcuna variazione del sistema di fissaggio.

Non è permesso aggiungere alcun sensore o attuatore supplementare.

La/e centralina/e dell'iniezione o di gestione combinata iniezione-accensione sono libere, così come il loro numero.

L'impianto elettrico è libero ma deve conservare tutte le sue funzioni d'origine.

Accensione

Tutti i sensori e gli attuatori, eccetto gli iniettori, devono rimanere quelli d'origine, nella loro posizione d'origine e senza alcuna variazione del sistema di fissaggio.

Non è permesso aggiungere alcun sensore o attuatore supplementare.

La/e centralina/e dell'iniezione o di gestione combinata iniezione-accensione sono libere, così come il loro numero. L'impianto elettrico è libero ma deve conservare tutte le sue funzioni d'origine.

Candele: la marca ed il loro grado termico sono liberi, ma la lunghezza della parte filettata deve essere quella di serie. E' autorizzata la riparazione delle filettature della testata, mediante la posa di filetti riportati.

E vietato qualsiasi sensore di misura della velocità della vettura o della velocità di rotazione delle ruote o degli elementi di trasmissione.

ARTICOLO 4. — GRUPPI MOTO-PROPULSORI E PREPARAZIONI

Motori ammessi

Motori a 4 tempi, massimo 4 cilindri, di derivazione motociclistica, ad eccezione dei motori che provengono da moto la cui data di inizio commercializzazione, sul mercato italiano, è inferiore o uguale ad un anno. Le eventuali riparazioni devono essere effettuate con pezzi originali del modello di base del costruttore, conformemente alle prescrizioni dei suoi manuali tecnici di officina. Questi documenti saranno utilizzati senza tenere conto di eventuali riparazioni.

Nota

Preparazione: per i motori, il pilota deve obbligatoriamente presentare alle verifiche tecniche, il manuale d'uso della moto oppure il manuale tecnico di riparazione del costruttore dove sono riportate tutte le informazioni della moto d'origine.

Per questi motori, è vietata la modifica o la preparazione dell'insieme motore-scatola del cambio, ad eccezione di:

- filtro dell'aria, la sua scatola, gli elementi filtranti ed i condotti di raccordo che sono liberi;
- collettore di scarico originale che può essere sostituito o modificato a partire dal piano delle guarnizioni all'uscita della/e testata/e;
- pignone di uscita della scatola (del cambio) che è libero ma è vietato modificare sia i pignoni sia il rapporto primario posti all'interno della scatola del cambio;

E' permesso anche modificare gli elementi del/i carburatore/i che regolano il dosaggio della quantità di benzina immessa nel motore, purché queste modifiche non abbiano nessuna influenza sull'immissione dell'aria.

Per i motori ad iniezione, le sole modifiche permesse sono quelle descritte all'articolo 3.

ARTICOLO 5. - PESO

Il peso minimo, senza pilota e senza il suo equipaggiamento, sarà di Kg 320 per i 4 cilindri 600 cc e Kg 320 per i 3 cilindri 850 cc. In caso di dubbio, il serbatoio del carburante potrà essere svuotato

Il peso minimo per tutti i Kart Cross, con Pilota e il suo Equipaggiamento 400 Kg

ARTICOLO 6. - TELAIO

6.1 DIMENSIONI MASSIME

- Lunghezza fuori tutto = 2,60 m;
- Larghezza fuori tutto = 1,60 m;
- Altezza (escluso il numero sul tetto e l'eventuale presa d'aria del radiatore) = 1,40 m. Per le automobili con raffreddamento a liquido, sono ammesse:
 - una presa d'aria con altezza massima di 15 cm sopra il tetto, che può estendersi su tutta la sua larghezza;
 - due prese d'aria rispettivamente poste al Iati dell'arco principale (una per lato), ciascuna delle quali non deve eccedere i 15 cm rispetto all'arco principale.

Il passo e le carreggiate (anteriore e posteriore) sono liberi, nei limiti di quanto qui sopra riportato.

6.2 COSTRUZIONE

La costruzione è di tipo tubolare. Le dimensioni minime del telaio sono:

- Sezione circolare Ø 30 mm x 2 mm di spessore o sezione rettangolare.
- Il Iato minore è di 30 mm.
- Lo spessore è di 2 mm.
- A partire dal 01.01.2006, sulla parte anteriore e a livello del pavimento, è obbligatoria una diagonale a sezione circolare Ø minimo 20 mm x 2 mm di spessore.
- I tubi dell'arco principale sono di sezione circolare Ø 40 mm x 2 mm di spessore.

6.3 SOSPENSIONI

Le sospensioni sulle 4 ruote sono libere nel rispetto di ciò che segue:

- un solo ammortizzatore per ruota;
- molle concentriche all'ammortizzatore;
- numero di molle libere che possono essere montate in serie o in parallelo. Gli ammortizzatori con serbatoio separato sono ammessi.

6.4 STERZO

La scatola dello sterzo, che agisce sulle due ruote anteriori, sarà a cremagliera, a cassa, a leve o a sfere; sono vietati i sistemi di sterzo mediante catene, cavi, idraulici, etc.;

Per le ruote posteriori, è vietato qualsiasi sistema controllato o non controllato dal pilota. La colonna dello sterzo deve essere ad assorbimento d'urto in caso di incidente e deve provenire da un veicolo di serie. La parte retrattile avrà una corsa minima di 50 mm.

Su questo dispositivo, deve essere montato un fermo formato da un anello o da rondella, fissata saldata o appena davanti al cuscinetto di supporto della colonna. È vietato qualsiasi sistema di assistenza dello sterzo.

6.5 TRASMISSIONE

La trasmissione è libera ma le due ruote posteriori devono essere solidali con lo stesso albero che può prevedere dei giunti cardanici.

6.6 FRENI

Sono obbligatori sulle 4 ruote. Per l'asse posteriore, è autorizzato un sistema frenante centrale. La frenata deve avvenire mediante un doppio circuito comandato dallo stesso pedale. L'azione del pedale deve esercitarsi normalmente su tutte le ruote. In caso di perdite in un punto qualsiasi delle canalizzazioni o di un guasto qualunque del sistema frenante, l'azione del pedale deve continuare ad esercitarsi su almeno due ruote. È vietato qualsiasi sistema di raffreddamento dei freni diverso dall'aria.

6.7 CARROZZERIA

La carrozzeria ed il telaio devono proteggere il pilota in tutte le direzioni con una "luce" di almeno 25 cm (per la parte anteriore, oltre alla corsa dei pedali) e di almeno 5 cm al di sopra del casco del pilota. Un pavimento (fondo) unico e piatto chiude la parte inferiore dell'abitacolo della pedaliera fino all'arco principale, e sarà fissato solidamente al telaio.

Questo sarà realizzato in lamiera di acciaio (spessore minimo = 1 mm) o in lamiera di alluminio (spessore minimo = 2 mm).

La carrozzeria sarà chiusa, fino ad un'altezza minima di 25 cm rispetto al pavimento, su tutto l'abitacolo. Nessuna parte affilata o tagliente, in altri termini pericolosa, deve trovarsi nell'abitacolo (per abitacolo si intende il volume strutturale dove si trova il pilota).

La parte anteriore del cofano deve ricoprire la parte anteriore del telaio. È obbligatorio un tetto metallico. Sull'anteriore sono vietati i dispositivi aerodinamici.

I deflettori ed i para-sassi del cofano anteriore sono ammessi solo se sono parte integrante del calco originale della carrozzeria (nota: non possono essere aggiunti successivamente).

6.8 TETTO

La parte superiore dell'abitacolo deve essere totalmente chiusa da un tetto di acciaio (spessore minimo = 1.5 mm) e sarà saldato al roll-bar (con un minimo di 20 saldature, ciascuna di almeno 2 cm di lunghezza). È vietato forare il roll-bar. A completamento di questo tetto, la carrozzeria può comportare un tetto in poliestere o materiale non metallico fissato meccanicamente.

ARTICOLO 7. - SICUREZZA

7.1 ARCO

E' obbligatorio un roll-bar tipo "gabbia" di concezione libera. Deve essere integrato al telaio/scocca, avere almeno 6 punti minimi ed una diagonale. Per tutto ciò che riguarda l'arco principale, il roll-bar deve rispettare uno dei disegni 253.4, 253.5, 253.6 dell'allegato J del Codice Sportivo Internazionale, oppure uno dei disegni SPC1, SPC2, SPC3 e SPC4. L'arco potrà non scendere fino al pavimento ma potrà appoggiarsi sulla struttura principale del telaio, se questa struttura è solida e rinforzata a livello dei punti di appoggio. I tubi dell'arco devono essere realizzati in acciaio disteso a freddo senza saldature, con un diametro minimo previsto dal precedente articolo 6.2 del presente regolamento tecnico. I tubi dell'arco in prossimità del casco del pilota, seduto normalmente in posizione di guida, devono essere rivestiti dalle specifiche protezioni in gomma (omologate) contro gli urti.

È ammessa anche una gabbia omologata o certificata da una ASN conformemente al regolamento di omologazione delle armature di sicurezza.

7.2 PROTEZIONE LATERALE

E' costituita da una struttura in tubo di acciaio le cui dimensioni minime sono 30 mm x 2 mm, fissata su entrambi i lati alla struttura principale della vettura, all'altezza dei mozzi delle ruote, su una lunghezza almeno pari al 60% del passo.

Queste strutture si estendono verso l'esterno di ogni lato almeno a partire da una linea retta ideale tracciata tra le mezzerie dei pneumatici anteriori e posteriori, ma non oltre un'altra linea retta ideale tracciata tra i fianchi esterni delle ruote complete anteriori e posteriori, tenute in posizione rettilinea. Lo spazio tra queste strutture e la carrozzeria deve essere totalmente o parzialmente colmato per impedire che una ruota vi possa penetrare ed essere trattenuta.

7.3 ALI

Le ali, purché identiche a quelle delle monoposto D3 Auto-cross, sono autorizzate.

7.4 BARRIERA PARAFIAMMA

E' obbligatoria una barriera parafiamma ininflammabile e stagno, posta tra l'abitacolo ed il motore. Deve coprire tutta la larghezza e l'altezza dell'abitacolo.

7.5 RADIATORI

E' vietato il montaggio di radiatori all'interno dell'abitacolo e davanti a questo, nessun elemento del sistema di raffreddamento deve essere visibile dall'abitacolo (radiatori, bocchetta di riempimento, vaso di espansione, etc.). Le prese d'aria di raffreddamento superiori sono tollerate nel rispetto dell'articolo 6.1.

7.6 PARABREZZA

Deve essere in vetro stratificato o in polycarbonato (spessore minimo = 5 mm) o sostituito da una griglia metallica; allo scopo di fermare le pietre, le maglie della griglia saranno non superiori a 30 mm x 30 mm ed il filo metallico avrà un diametro di almeno 1 mm.

7.7 RETI

E' obbligatorio il montaggio delle reti di protezione sulle parti laterali aperte dell'abitacolo che devono quindi essere completamente chiuse per impedire il passaggio di una mano o di un braccio. Queste reti devono essere fissate in modo permanente alle parti superiori dei tubi della gabbia di sicurezza e munite di un sistema di sgancio rapido, operante sia dall'interno sia dall'esterno, posto nella parte inferiore delle reti stesse. La maglia della rete deve essere non superiore a 40 mm ed il filo metallico della rete avrà un diametro di almeno 3 mm.

In alternativa, sarà possibile utilizzare il seguente sistema:

- un telaio dotato di rete metallica a maglie non superiori a 6 cm x 6 cm ed il filo ed il filo metallico della rete avrà un diametro di almeno 2 mm;
- la parte superiore di questo telaio sarà fissata mediante due cerniere;
- la parte inferiore di questo telaio sarà dotata di un dispositivo esterno di sgancio rapido, accessibile anche dall'interno della vettura (eventualmente attraverso una piccola apertura) affinché si possa ribaltare la griglia in senso verticale;
- reti in tessuto modello "FFSA" fino al 31/12/2011.

7.8 CINTURE

E' obbligatorio montare le cinture di sicurezza con minimo 6 punti, conformemente alle specifiche dell'articolo 253-6 dell'allegato J (norma FIA 8853/98), dove le due cinghie delle spalle devono avere ciascuna un punto di ancoraggio separato

In caso di montaggio del sistema HANS, l'angolo delle cinghie delle spalle delle cinture deve essere compreso tra i 10° ed i 20° rispetto all'orizzontale, e tra 20° e 40° rispetto all'asse longitudinale (Allegato J - Art. 253 - Indicazioni per il montaggio del sistema HANS).

Per agganciare le due cinghie delle spalle (nel rispetto delle angolazioni sopra descritte), è ammesso aggiungere un tubo trasversale che deve essere saldato all'interno dell'arco principale giusto dietro al sedile del pilota.

Questo tubo realizzato in acciaio disteso a freddo senza saldature intermedie con dimensioni minime di 30 mm x 2 mm, ed una resistenza minima alla trazione di 350 N/ mm².

I fori di passaggio delle cinghie attraverso lo schienale del sedile non devono modificare l'allineamento delle cinghie delle spalle.

7.9 SEDILE

A partire dal 01/01/2022 è OBBLIGATORIO l'uso di un sedile omologato FIA (norma 8855.1999).

Il sedile omologato dovrà essere fissato mediante 4 punti di fissaggio con bulloni di diametro minimo = 8 mm.

Il sedile non omologato dovrà essere fissato inoltre per mezzo di ulteriori 2 punti di fissaggio all'altezza delle spalle.

Lo spessore minimo dell'acciaio utilizzato per attacchi, placche di rinforzo, etc. sarà di almeno 3 mm. I materiali in lega leggera sono vietati. La superficie minima di ogni punto di fissaggio sarà di 40 cm² (sia attacchi sia contro-piastre). Il sedile potrà essere fissato su traverse di 30 mm x 3 mm, saldate od imbullonate al telaio ma obbligatoriamente al di sopra del pavimento.

7.10 APPOGGIATESTA

L'appoggiatesta, obbligatorio nel caso di montaggio di un sedile non omologato, deve essere parte integrante del sedile o rigidamente fissato al telaio.

7.11 SCAPPAMENTO

Lo scappamento non deve uscire del perimetro della vettura e non deve rientrare di più di 10 cm. La sua uscita deve essere posteriore e non diretta verso il terreno. Devono essere previste adeguate protezioni per evitare le bruciature.

7.12 BATTERIE

Le batterie devono essere protette e sistemate solidamente con barra isolata, trasversale e steli filettati con diametro = 8mm. Se sono posizionate nell'abitacolo o vicino a questo, devono essere ricoperte con una protezione isolante e stagna

7.13 CANALIZZAZIONI – Motori a Carburatori

Tutte le canalizzazioni di carburante possono essere sia quelle d'origine, sia realizzate in un materiale resistente agli idrocarburi e all'abrasione. Sono ammesse le connessioni avvitate (tipo "Serflex"). La pressione di mandata della pompa di alimentazione non dovrà mai essere superiore a 0,5 bar (vedere disegno "A" del Regolamento F2000 — pag. 132).

Motori ad iniezione:

A monte della pompa ad alta pressione e a valle del regolatore di pressione della benzina, tra il serbatoio collettore (catch-tank o nourice) ed il serbatoio principale, le canalizzazioni di carburante possono essere sia quelle d'origine, sia realizzate in un materiale resistente agli idrocarburi e all'abrasione. Sono ammesse le connessioni avvitate (tipo "Serflex").

A valle della pompa ad alta pressione e fino al regolatore di pressione dell'iniezione, tutte le canalizzazioni di carburante possono essere sia quelle d'origine, sia conformi all'articolo 253 dell'Allegato J (punti 3.3.1 & 3.3.2).

Se si utilizza un serbatoio collettore (catch-tank o nourice), la sua capacità deve essere inferiore a 1 litro e deve essere posizionato fuori dall'abitacolo.

Se si utilizza una pompa di alimentazione "a bassa pressione" (pompa di ingrassamento), la sua pressione di mandata non dovrà mai essere superiore a 0,5 bar (vedere disegno "B" del Regolamento F2000 - pag. 133).

7.14 LUCI

Ogni vettura deve essere equipaggiata posteriormente di:

- una luce rossa centrale "anti-crash", del tipo a LED (altezza o diametro minimi = 50 mm / 36 diodi minimo), posizionata tra 80 cm e 140 cm dal suolo e che funzionerà continuamente;
- luci rosse di STOP, collocate simmetricamente rispetto all'asse della vettura, del tipo a LED (altezza o diametro minimi = 50 mm / 36 diodi minimo), posizionate tra 80 cm e 140 cm dal suolo e a meno di 25 cm dal lato posteriore, fuori tutto.

Devono essere comandati esclusivamente mediante pulsante idraulico inserito nel circuito frenante. Saranno inoltre collegati direttamente sull'impianto dello stacca- batteria.

Queste tre luci devono essere posizionate in modo che, almeno due di loro, siano visibili simultaneamente dalla parte posteriore, secondo un angolo di 30° (da una parte o dall'altra) rispetto alla mezzeria della vettura, qualunque sia la forma della carrozzeria, dispositivi aerodinamici regolamentari compresi.

La qualità del montaggio di queste luci deve assicurare una resistenza adattata alle condizioni di gara.

7.15 GANCI DI TRAINO

Tutte le vetture devono essere equipaggiate in modo permanente, sia anteriormente sia posteriormente, di un solido gancio di traino che permetta di trainare la vettura. Il suo diametro interno deve essere di almeno 40 mm, realizzato con un tondino di ferro da 10 mm minimo e non deve superare la proiezione verticale della sagoma della vettura. Deve essere inoltre dipinto con un colore vivo (giallo, arancione o rosso).

7.16 SERBATOIO

Il serbatoio di carburante deve avere una capienza massima di 12 litri. Può essere di costruzione artigianale o di tipo omologato FIA.

Se è di costruzione artigianale, dovrà essere metallico e munito di una chiusura stagna, con sfiato d'aria libero e dispositivo anti-ritorno, prolungato mediante un tubo la cui estremità esce sotto il pavimento della vettura. Questo sfiato d'aria libero non deve in nessun caso partire dal tappo di riempimento. Il tappo di riempimento deve essere metallico e non deve sporgere dalla carrozzeria. Il serbatoio deve essere posizionato in un punto protetto dagli urti ed essere fissato solidamente.

Se è posizionato in posizione posteriore rispetto all'abitacolo, deve essere fissato con adeguati bulloni che impediscano lo scoppio del serbatoio in caso di schiacciamento dell'arco.

Non deve essere posizionato nelle immediate vicinanze del motore o del tubo di scappamento e protetto da questi elementi mediante uno schermo per isolamento termico, se è posto a meno di 20 cm.

Deve essere inoltre separato dall'abitacolo mediante una paratia metallica o di poliestere ininfiammabile e stagna in modo da impedire ogni passaggio/infiltrazione di liquido o di fiamme verso l'abitacolo. Anche gli altri serbatoi devono essere esterni all'abitacolo e protetti allo stesso modo, salvo eventualmente il serbatoio d'acqua lavacrystallo.

7.17 PNEUMATICI E RUOTE

Le ruote gemellate e le ruote munite di catene sono vietate. I pneumatici chiodati sono vietati, salvo che nelle prove su ghiaccio; sono vietati anche i pneumatici AGRICOLI, RACING, SLICK RACING, e SLICK INTAGLIATI.

I pneumatici al di fuori di quelli sopra descritti sono invece liberi, a condizione che devono essere scolpiti con un'altezza della scultura come di seguito riportato: pneumatici nuovi con massima profondità battistrada = 13 mm.

I cerchi devono avere un diametro massimo di 10" e la loro larghezza massima è di 6" all'anteriore e di 8" al posteriore, rispettivamente equipaggiati con pneumatici anteriori 165/70-10 (o equivalenti 18,5x6x10) e posteriori 225/40-10 (o equivalenti 18x10x10).

Per le prove su ghiaccio, i cerchi non potranno superare il diametro di 13" (vedere regolamento particolare della prova).

E' vietata qualsiasi modifica di questi pneumatici (esempio: riscolpitura, trattamento meccanico o chimico, etc.).

Sono vietati tutti i sistemi di riscaldamento dei pneumatici (esempio: termocoperte, stufe, sistemi a rotoli, etc.).

Ogni mancanza di conformità relativa ai pneumatici ed al loro uso sarà considerata come una non conformità tecnica, e passibile pertanto delle stesse sanzioni.

7.18 STACCABATTERIA

Lo stacca-batteria deve interrompere tutti i circuiti elettrici. Deve essere a scatola chiusa di tipo antideflagrante e deve potere essere azionato dall'interno della vettura dal pilota seduto in posizione di guida, con le cinture allacciate, e dall'esterno dai commissari.

Il comando esterno deve essere posto alla base dell'arco anteriore o principale e deve essere segnalato mediante un triangolo di almeno 12 cm di base contenente un lampo rosso su fondo blu e con bordo bianco.

7.19 ZAVORRA

E' autorizzata la zavorra, purché realizzata con blocchi metallici solidi unici, collocati sul pavimento dell'abitacolo, fissati agli elementi del telaio per mezzo di bulloni, facilmente sigillabili (serrabili), visibili e piombati dai commissari. Il peso massimo di ogni zavorra è di 5 kg.

7.20 PARAU RTI

Sono vietati i paraurti.

7.21 VOLANTE

Il volante deve essere provvisto di sgancio rapido ed il suo bloccaggio deve essere obbligatoriamente a doppie gole o con due copiglie "beta" e scanalature.

7.22 RETROVISORI

Sono obbligatori due retrovisori, a destra ed a sinistra della vettura, conformi alla legislazione stradale. Ogni retrovisore deve avere una superficie riflettente di almeno 90 cm².

7.23 COLLARE HANS

Si specifica che per quanto riguarda l'utilizzo dei sistemi di ritenuta per la testa, si equipara per similitudine costruttiva/strutturale la categoria kart cross alle divisioni Super Buggy e Junior Buggy, rimandando quindi l'uso del suddetto dispositivo a quanto disposto dall' allegato "L" FIA attualmente in essere.

7.24 RETROMARCIA

La retromarcia è fortemente raccomandata.

ARTICOLO 8. - REGOLE GENERALI

8.1 INTERPRETAZIONE DEI REGOLAMENTI TECNICI

Tutto ciò che non è autorizzato dai testi è vietato. Le definizioni sono quelle dell'Allegato J della FIA.

8.2 RUMORE

Non deve superare il limite di 100 db (senza tolleranze) con il motore in moto ad un regime di 7000 giri/min. Il metodo utilizzato per la misura è quello definito dalla FIA.

Il primo controllo di rumorosità viene effettuato al momento delle verifiche tecniche ante- gara ed una vettura non conforme per il rumore non potrà partecipare all'evento.

8.3 CONFORMITA'

E' responsabilità del concorrente presentare in ogni momento la vettura conforme alla regolamenti. Il fatto di presentare alle verifiche una vettura è una dichiarazione implicita di conformità.