

REGOLAMENTO SPORTIVO NAZIONALE

REGOLAMENTO RS – RS PLUS

PREMESSA

Il Regolamento Nazionale denominato RS ed RS Plus è finalizzato a consentire un approccio facilitato all'automobilismo agonistico, sia dal punto di vista sportivo che tecnico, a costi contenuti.

A tal proposito è ammesso utilizzare vetture di grande produzione con concessioni tecniche limitate. (vedi regolamento tecnico).

Le vetture RS ed RS Plus possono partecipare alle seguenti specialità:

- Rally Nazionali (compresi quelli valevoli per il TRN e per i Campionati Regionali)
- Ronde, Rally Day, Rally Circuito
- Rally CIR (escluse gare titolate FIA), CI WRC, TRT e Rally Internazionali non Titolati
- Gare di Velocità in Salita
- Gare di Velocità in Circuito
- Slalom
- Formula Challenge
- Gare Sperimentali (CIVS ed altre gare di velocità, accelerazione su mini impianti, accelerazione ed altre manifestazioni promosse dalla commissione Abilità)
- Velocità su Ghiaccio

Nello spirito propedeutico dell'iniziativa, sono previste le seguenti Coppe Aci:

- Velocità in Circuito
- Slalom
- Rally (Limitatamente ai Rally validi per il TRN ed ai Campionati Regionali)
- Velocità Salita, dove sono previste:
 - Coppa TIVM
 - Campione Italiano CIVM

I partecipanti possono comunque ottenere punteggi per i Campionati Regionali.

In caso di partecipazione a gare valide per un titolo FIA, le RS e le RS Plus vengono inserite solamente nella classifica nazionale.

ART.1 – CONCORRENTI/CONDUTTORI

Sono ammessi, in tutte le specialità sopra descritte in premessa, i titolari delle seguenti licenze ACI:

- Licenza Concorrente Persona Fisica
- Licenza Concorrente/Conducente " Internazionale B"
- Licenza Concorrente/Conducente "Internazionale C/R" e "C"
- Licenza Concorrente/Conducente "Nazionale C" e "Nazionale C Senior"
- Licenza Concorrente/Conducente "Nazionale "D" (1),(2)
- Licenza Concorrente/Conducente "C Nazionale H"

(1) La Licenza Concorrente /Conducente "Nazionale D" è ammessa nel gruppo RS anche nelle gare Rally

(2) La Licenza Concorrente/Conducente "Nazionale "D" non è ammessa per la RS Plus

ART. 2 – VETTURE AMMESSE

Sono ammesse vetture con due sole ruote motrici, di larga produzione, commercializzate nella rete vendita Nazionale e nei Paesi della Comunità Europea, come indicato al successivo articolo 11 del presente Regolamento.

ART. 3 – ISCRIZIONI ALLE GARE

I Concorrenti devono attenersi alle modalità di iscrizione specificate sull'Annuario ACI Sport e nei Regolamenti

Particolari di Gara (R.P.G.) delle relative manifestazioni.

ART.4 – TASSE DI ISCRIZIONE ALLE GARE

L'ammontare delle tasse d'iscrizione è indicato nei Regolamenti di Settore (R.D.S.) delle specialità di appartenenza.

ART.5 – OBBLIGHI GENERALI

5.1 – NORME REGOLAMENTARI

I Concorrenti/Conduttori del Gruppo RS ed RS Plus devono rispettare le norme relative alle specialità a cui partecipano, contenute nei Regolamenti di Settore (R.D.S.).

5.2 – DOCUMENTI

I Concorrenti/Conduttori devono essere in possesso dei sotto elencati documenti in corso di validità:

- a) patente di guida e carta di circolazione (limitatamente alle manifestazioni di Rally e/o comunque manifestazioni in cui le vetture percorrono tratti di strada aperti alla pubblica circolazione stradale)
- b) licenza ACI di Concorrente/Conduttore e tessera di socio ACI
- c) documento di identità (nel caso in cui la licenza sia sprovvista di fotografia)
- d) certificato medico di idoneità sportiva agonistica
- e) Passaporto Tecnico Elettronico ACI Sport della vettura
- f) Allegato Tecnico al presente Regolamento (da adesso in poi verrà definito come Scheda Tecnica)
- g) Scheda Tecnica fornita dal Costruttore degli pneumatici per l'accoppiamento cerchio/pneumatico.

ALLEGATO TECNICO AL REGOLAMENTO RS ed RS Plus , leggasi da adesso in poi come **SCHEDA TECNICA RS ed RS**

Plus. Il Concorrente deve essere munito di Scheda Tecnica RS / RS Plus convalidata da ACI Sport, atta a dimostrare

la conformità tecnica della vettura al regolamento di categoria e documentare ogni singolo particolare consentito

per l'aggiornamento della vettura.

La Scheda Tecnica in formato elettronico e per modello di vettura deve essere richiesta ad ACI Sport, via Solferino,32 – 00185 ROMA, con procedura simile a quanto previsto per il rilascio del Passaporto Tecnico Elettronico (verrà pubblicata la procedura di richiesta dettagliata sul sito www.csai.aci.it).

Il costo del rilascio della Scheda Tecnica è di Euro 50,00.

Il Concorrente è responsabile della cura e della dotazione della documentazione e della Scheda Tecnica, la quale

deve trovarsi a bordo della vettura per tutta la durata della manifestazione.

Tali documenti devono essere presentati alle verifiche amministrative e tecniche ante gara e, durante il corso

della manifestazione, ad ogni richiesta dei Commissari Tecnici, dei Commissari Sportivi e del Direttore di Gara.

La mancanza anche parziale della documentazione sopra indicata comporta la non ammissione alla gara (in sede

di verifiche ante gara o al termine delle prove ufficiali) e l'esclusione (in caso di irregolarità riscontrata al termine

della/e gara/e).

È ammessa la partecipazione delle vetture con Passaporto Tecnico RS nel Gruppo RS Plus. Ne è vietato l'inverso,

ovvero la partecipazione delle vetture con passaporto RS Plus nel Gruppo RS.

5.3 – RIFORNIMENTO DEL CARBURANTE RICARICA VEICOLI

Si applicano le disposizioni previste nell'articolo 16 del presente regolamento.

ART. 6 – ORDINE DI PARTENZA

Si applicano le norme previste dagli RDS di Settore

ART. 7 – VERIFICHE, RECLAMI ED APPELLI

Secondo quanto riportato nella Scheda Tecnica della vettura (art. 5.2) ed alle norme previste dal presente Regolamento.

Verifiche d'ufficio sono previste a discrezione del Collegio dei CC.SS. anche su richiesta dei C.T. Delegati.

Sono accolti reclami sulla conformità tecnica della vettura limitatamente agli elementi contenuti nella Scheda

Tecnica.

ART. 8 – CLASSIFICHE

In ogni manifestazione devono essere stilate le seguenti classifiche:

- Assoluta di Gruppo
- Assoluta di Classe

- Assoluta Under 25
- Limitatamente alle manifestazioni valide per il CIVM e TIVM, così come previsto dai rispettivi regolamenti

ART. 9 – PREMI

Gli organizzatori devono prevedere premi d'onore da assegnare ai primi tre classificati di ogni classe. I conduttori

devono obbligatoriamente essere presenti alla cerimonia di premiazione.

Al termine della stagione sportiva vengono assegnati i seguenti premi:

- Coppa ACI Velocità in Circuito – Vedi RDS Velocità in Circuito
- Trofeo TIVM Salita - Vedi RDS Velocità Salita
- Campionato Italiano CIVM - Vedi RDS Velocità Salita
- Coppa ACI Rally – Vedi RDS Rally
- Coppa ACI Slalom – Vedi RDS Slalom

ART. 10 – NORMATIVE E MODIFICHE

I riferimenti normativi – sportivi e tecnici – richiamati nel presente regolamento sono consultabili nelle pubblicazioni FIA ed ACI tramite i siti internet istituzionali e www.fia.com.

Le eventuali modifiche ed integrazioni al presente regolamento sportivo e tecnico verranno pubblicate nel sito

istituzionale www.csai.aci.it.

ACI Sport si riserva di poter adottare correttivi regolamentari, sportivi e tecnici, dandone comunicazione nel sito

www.csai.aci.it

REGOLAMENTO TECNICO NAZIONALE

REGOLAMENTO TECNICO RS

ART. 11 – VETTURE AMMESSE E CLASSI

Sono ammesse vetture a 2 (due) ruote motrici, secondo i requisiti di seguito riportati:

a) Vetture distribuite e vendute normalmente ai singoli clienti tramite il servizio commerciale del costruttore, nel mercato di riferimento Italiano e della Comunità Europea **oppure riqualficate ai sensi del D.M. 219 del 2015.**

b) Vetture anche prive di targa (escluso nelle tipologie di gara Rally, Ronde e Rally Day in cui devono rispettare l'articolo 3.2 delle Norme Generali Rally - RDS – in vigore e/o comunque manifestazioni in cui le vetture RS e RS Plus percorrono tratti di strada aperti alla pubblica circolazione stradale) ma con numero di telaio impresso in origine dalla Casa Costruttrice, che fossero regolarmente commercializzate dal 1995, presenti nei rispettivi listini di vendita nazionali, non rientranti nella normativa auto storiche.

c) Vetture provenienti da altri Gruppi a condizione che rispettino i precedenti punti a) e b) e che rispettino tutte le specifiche indicate nel presente regolamento sportivo e tecnico.

Tutte le vetture ammesse, indipendentemente dal possesso o no di una omologazione nazionale e/o internazionale, devono essere vetture di tipo Turismo di serie, in commercio dal 1995 compreso.

Faranno fede le riviste "Quattroruote" ed "Auto", dalle quali deve risultare che dal 1995 in poi, la vettura era

distribuita (venduta) in Italia attraverso la rete vendita del costruttore.

In ogni caso, è cura del concorrente dimostrare e possedere le suddette riviste dove risulti in listino la propria

vettura, nella configurazione e nel modello d'origine.

11.1 – SUDDIVISIONI CLASSI

Benzina Aspirate a 4 posti

RS 1.15 fino a 1150 cm³

RS 1.4 da 1151 a 1400 cm³

RS 1.6 da 1401 a 1600 cm³

RS 2.0 da 1601 a 2000 cm³

Benzina Sovralimentate con cilindrata geometrica fino a 1650 cm³

RSTB – RSTW 1.4 fino a 1400 cm³

RSTB – RSTW 1.6 da 1401 a 1650 cm³

Diesel aspirate o sovralimentate con cilindrata geometrica fino a 2000 cm³

RSD 1.5 fino a 1500 cm³

RSD 2.0 da 1501 a 2000 cm³

In via sperimentale ed esclusivamente per le manifestazioni di Velocità in Salita e Circuito, Slalom e Formul Challenge, sono anche ammesse vetture a 2 posti e vetture 2+2, alimentate a benzina così suddivise:

RSGT1 vetture aspirate di cilindrata fino a 1600 cm³

RSGT2 vetture aspirate di cilindrata da 1601 cm³ a 1800 cm³

RSGT3 vetture aspirate di cilindrata da 1801 cm³ a 2000 cm³

RSGT4 vetture sovralimentate con cilindrata geometrica massima di 1200 cm³

Nelle specialità Velocità Salita, Slalom e Formula Challenge, sono ammesse in via sperimentale nel Gruppo RSGT,

le vetture equipaggiate con motore Wankel di cilindrata geometrica massima di 1200 cm³ (Es Maxda RX 8):

le stesse sono equiparate alle vetture di cilindrata 2000 cm³, pertanto devono essere inserite nella classe RSGT3 2.0.

In via sperimentale ed esclusivamente per le manifestazioni di Velocità in Salita e Circuito, Slalom e Formula Challenge, sono anche ammesse vetture elettriche e riqualificate ai sensi del D.M. 219 del 2015

– SUDDIVISIONI CLASSI

Prima della riqualificazione –

RETROFIT da Benzina Aspirate a 4 posti

RSE 1.15 fino a 1150 cm³

RSE 1.4 da 1151 a 1400 cm³

RSE 1.6 da 1401 a 1600 cm³

RS E2.0 da 1601 a 2000 cm³

RETROFIT da Sovralimentate con cilindrata geometrica fino a 1650 cm³

RSTBE – RSTW 1.4 fino a 1400 cm³

RSTBE – RSTW 1.6 da 1401 a 1650 cm³

RETROFIT da Diesel aspirate o sovralimentate con cilindrata geometrica fino a 2000 cm³

RSDE 1.5 fino a 1500 cm³

RSDE 2.0 da 1501 a 2000 cm³

Elettriche

RSE1 Vetture native elettriche con potenza dichiarata dal costruttore fino a 60 Kw

RSE2 vetture native elettriche con potenza tra 60 e 90 Kw

RSE3 vetture native elettriche con potenza oltre 90 Kw

ART. 12 – MODIFICHE ED AGGIUNTE AUTORIZZATE OD OBBLIGATORIE

12.1 – GENERALITÀ

Tutte le modifiche non espressamente autorizzate sono vietate (art. 252.1.1 Allegato J vigente).

Sono consentiti solo i lavori necessari alla normale manutenzione della vettura o alla sostituzione di pezzi deteriorati per usura o per incidente. Al di fuori di queste autorizzazioni, ogni pezzo deteriorato per usura o

per incidente potrà essere sostituito soltanto con un pezzo originale identico al pezzo danneggiato. Le vetture

sono identificante mediante il numero di telaio che servirà come riferimento, in ogni momento, per definire il

modello

di vettura.

È possibile effettuare aggiornamenti disponibili per la vettura, a condizione che:

- a) sia previsto dal Costruttore per quel determinato **modello** di vettura e regolarmente venduto tramite la rete commerciale del medesimo costruttore;
- b) si possa inequivocabilmente identificare e ricondurre al **numero di telaio** di partenza;
- c) la modifica sia applicata integralmente, così come prevista dal costruttore;
- d) in ogni caso venga aggiornata la Scheda Tecnica della vettura ed i suoi allegati (varianti).

È comunque sempre onere del Concorrente esibire, recuperare materiale, comprovare la conformità e la fattibilità

della modifica e/o della variante utilizzata, agli UDG preposti ai controlli ed al GDL Racing Start il quale, una volta

ricevuta la documentazione e verificata la sussistenza, ne dispone l'aggiornamento nella Scheda Tecnica o ne

vieta l'utilizzo.

12.2 – PESO MINIMO

Il peso minimo della vettura è quello stabilito dalla Scheda Tecnica della vettura.

È vietato l'utilizzo di zavorra per l'ottenimento del peso minimo, limitatamente alle vetture RS.

Il peso è riferito alla vettura in ordine di marcia, così come taglia il traguardo, senza persone o bagagli a bordo,

senza aggiunta di liquidi o attrezzi, e deve essere conforme o maggiore del peso minimo riportato nella Scheda

Tecnica.

12.3 – MOTORE

Il motore e tutti gli impianti (carburatori, centralina di accensione, iniezione e sonde, captatori, tubazioni, cavi ed

impianto elettrico e relativi accessori) devono restare quelli di serie o quelle post collaudo ai sensi del D.M. 219 2015.

Sono consentiti i ricambi non originali del filtro aria, delle candele di accensione e delle cartucce del filtro olio e

carburante.

I supporti del motore e della scatola del cambio devono essere originali oppure autorizzati dalla Scheda Tecnica;

se essi sono originali, il materiale degli elementi elastici è libero. È autorizzato il rinforzo dei supporti originali per

aggiunta di materiale e/o per saldatura.

Solo il software delle centraline di accensione ed iniezione è libero, mentre la scheda elettronica e tutto l'hardware devono rimanere quelli installati di serie dal costruttore.

È consentita l'aggiunta di un comando supplementare per la messa in funzione dell'elettroventilatore del radiatore di raffreddamento del motore.

Sono autorizzate le paratie antisciacquo nella coppa dell'olio; nessun'altra modifica o aggiunta è consentita sulla

coppa stessa.

Le carenature di plastica, all'interno del vano motore, che hanno esclusivamente scopo estetico (es. copertura

della testata), e che non hanno alcun effetto sulle prestazioni del motore e nessuna altra funzione, possono essere

rimosse.

Il rivestimento del cofano motore può essere rimosso.

È permesso sostituire un volante Bi-massa con un volante Mono-massa; lo stesso deve mantenere le caratteristiche

dimensionali e di peso di quello originale, come indicato nella Scheda Tecnica.

È consentito, previa autorizzazione del G.d.L. Racing Start e conseguente aggiornamento della Scheda Tecnica,

incamiciare i cilindri a condizione di rispettare le dimensioni di alesaggio e corsa indicati nella Scheda Tecnica e lo

stesso materiale del monoblocco di origine; il rapporto di compressione previsto dal Costruttore e riportato nella

Scheda Tecnica deve essere mantenuto.

Alle medesime condizioni previste sopra, per la incamiciatura dei cilindri, è concessa la rettifica della testata motore al fine di ottenerne il ripristino dei piani; in questo caso, il rapporto di compressione indicato nella Scheda

Tecnica deve comunque essere rispettato, modificando l'altezza della guarnizione della testata che è libera. Sono autorizzate valvole di aspirazione e scarico di forma, dimensioni, peso e materiale equivalente all'originale, ma di libero fornitore.

12.3.1 – SCARICO (non vale per le RSE)

È autorizzato lo scarico come riportato dall'articolo "254.6.1.scarico" dell'Allegato J vigente

La presenza di un catalizzatore (convertitore catalitico provvisto di elemento catalizzante al suo interno) è obbligatoria.

Il catalizzatore di serie può essere sostituito da uno di tipo omologato FIA/ ACI presente nella Lista Tecnica n° 8.

Il convertitore catalitico è considerato come un silenziatore e può essere spostato.

La dimensione della tubazione di scarico a valle del primo collettore, verrà riportata dalla Scheda Tecnica.

Per le vetture dotate di sovralimentazione, indifferentemente dal sistema di turbo/compressore utilizzato, è

vietata l'adozione di qualsiasi mezzo artificiale – liquido o solido – atto a diminuire la temperatura di esercizio del

turbo/gruppo e dell'intercooler.

Possono essere utilizzati solamente sistemi previsti dal costruttore e venduti assieme alla vettura d'origine. E'

fatto altresì divieto di utilizzare spray o altre sostanze, anche se volatili, nelle pareti degli scambiatori di calore per

ottenere una temperatura di utilizzo più bassa.

12.3.2 – TRASMISSIONE

Deve restare di serie in tutti gli elementi, con i rapporti di riduzione e del cambio previsti in origine.

Sulle vetture che risultano equipaggiate in una specifica versione con differenziale autobloccante, fornito di serie

dalla casa costruttrice, esso deve essere tolto per mantenere la conformità al regolamento tecnico di categoria.

Ogni tipo di rilevamento sulle ruote è vietato, anche se previsto dal costruttore; se previsti devono essere disattivati, mantenuti nella posizione d'origine, ma privi di connessione alla centralina.

Il disco frizione è libero.

12.4 – SOSPENSIONE

I bracci, i punti di attacco, il sistema di regolazione ed il numero di ammortizzatori devono rimanere quelli previsti

dal Costruttore. È tuttavia consentita la sostituzione e /o la modifica dei seguenti particolari:

- Molle
- Piattelli di appoggio delle molle che possono essere filettati e regolabili in altezza
- Silent Block di fissaggio ed appoggio di molle ed ammortizzatori
- Ammortizzatori.

purché l'insieme di tutti i particolari sostituiti e/o modificati (ammortizzatori, molle, piattelli e supporti inferiori e

superiori) siano intercambiabili con gli originali e devono poter trovare alloggio unicamente negli attacchi di serie

previsti dal Costruttore.

Sono consentiti gli ammortizzatori regolabili anche con la riserva di liquidi separata.

Tutte le sostituzioni e le modifiche suddette, nel rispetto del successivo articolo 12.4.1 (altezza da terra) possono condurre ad una variazione degli angoli di camber del veicolo finì ad un massimo di 4 (quattro) gradi misurati con le ruote direttrici parallele all'asse longitudinale del veicolo fermo su un piano orizzontale. Tale limite può essere raggiunto soltanto con modifiche che siano esplicitamente consentite dal regolamento tecnico. Il camber può essere ottenuto anche tramite asolatura dei fori di attacco di serie delle sospensioni alla scocca, al mozzo e/o porta mozzo ed ai duomi, oppure attraverso l'uso di spessori tramite rondelle metalliche di forma e dimensione libera e bulloni eccentrici nei punti precedentemente indicati. In ogni caso, le ruote complete devono essere sempre coperte dai parafanghi, fino ad un piano orizzontale passante per il centro mozzo ruota.

12.4.1 – ALTEZZA MINIMA DELLA VETTURA

Nessuna parte della vettura, senza occupanti a bordo, deve toccare il suolo quando tutti gli pneumatici di uno stesso lato sono completamente sgonfi. Questa prova deve essere effettuata a vettura ferma, nelle condizioni in cui taglia il traguardo, su un piano orizzontale.

12.4.2 – CERCHI

I cerchi delle ruote possono essere quelli previsti dalla casa Costruttrice per il modello di vettura, sia in acciaio che in lega di alluminio, fornite per la versione base o in optional con le misure riportate nella Scheda Tecnica, con la possibilità di variare l'off-set. Nei Rally è permesso l'utilizzo di cerchi aventi diametro e canali liberi solo con misure inferiori a quelle di serie (unicamente per l'utilizzo di pneumatici terra neve e assimilabili). Il fissaggio dei cerchi può avvenire con prigioniero e dado (colonnette), in sostituzione della vite mordente di serie. I coprimozzo delle ruote devono essere tolti. È tuttavia consentito il montaggio di cerchi diversi da quelli di serie, anche in leghe di alluminio, purchè essi conservino le misure del diametro di calettamento e la larghezza del canale di serie (l'off-set è libero). Sono tassativamente vietati i cerchi ultraleggeri in magnesio, carbonio o in materiale compositi. È consentito l'uso di distanziali della dimensione massima di 2 (due) cm cadauno, uno per ruota, purchè il complessivo di cerchio e pneumatico, al di sopra del piano orizzontale passante per la mezzeria del mozzo, sia coperto dal parafango/passaruota "visto da sopra".

12.4.3 – PNEUMATICI SETTORE RALLY

Gli pneumatici sono liberi tra le seguenti tipologie:

- Pneumatici FIA, così come previsto nel RDS Rally
- Pneumatici Semislick con omologazione stradale DOT e/o E
- Pneumatici "stampo" limitatamente alle misure dei Cerchi di 13" e 14".

Non sono ammessi gli pneumatici Slick.

La ruota di scorta deve essere mantenuta; nel caso venga spostata dal vano e/o attacco d'origine, la stessa deve essere saldamente fissata alla scocca (art. 253 Allegato J).

Il G.d.L. Racing Start si riserva di adottare, assieme alla Commissione di Competenza, le modalità di un eventuale contingentamento degli Pneumatici.

12.4.4 - PNEUMATICI SETTORE VELOCITÀ CIRCUITO, VELOCITA' SALITA, SLALOM, FORMULA CHALLENGE ED

ALTRE TIPOLOGIE DI GARE SU CIRCUITI PERMANENTI.

Gli pneumatici sono liberi.

Sono autorizzati gli pneumatici tipo Slick.

Sono altresì autorizzati gli pneumatici intagliati per le condizioni meteo di pioggia tipo Rain.

La ruota di scorta può essere tolta.

Il G.d.L. Racing Start si riserva di adottare, assieme alla Commissione di Competenza, le modalità di un eventuale

contingentamento degli Pneumatici.

12.4.5 - Sono autorizzati gli pneumatici Racing da terra nelle tipologie di gare ove richieste. Le misure di accoppiamento cerchio-pneumatico sono riportate sulla scheda del costruttore degli pneumatici e tale scheda

deve essere fornita dal concorrente su richiesta dei Commissari Tecnici (art.5.2 del presente Regolamento).

ART. 13 – SISTEMI DI FRENAGGIO

L'impianto frenante deve essere mantenuto di serie così come fornito dal Costruttore; le sole guarnizioni d'attrito

possono essere sostituite con altre di tipo Racing, in libero commercio.

Il freno a mano meccanico può essere sostituito da un sistema idraulico (tipo i modelli omologati in Gruppo N), ma

con circuito di frenata in diagonale (a X), in questo caso, è obbligatorio e deve mantenere la posizione di origine

prevista dal costruttore.

Il meccanismo di bloccaggio della leva del freno a mano può essere tolto al fine di ottenere uno sbloccaggio istantaneo ("fly-off handbrake"); tale dispositivo deve però garantire alla vettura in fase di stazionamento il bloccaggio delle ruote.

È autorizzato il montaggio di tubazioni dei freni di tipo aeronautico. L'impianto dell'ABS può essere reso inoperante; in alternativa al sistema ABS, nelle vetture più moderne, dove questo impianto gestisce elettronicamente anche la ripartizione e la correzione della frenata, è permesso il montaggio di un ripartitore –

correttore di frenata di tipo meccanico e di tutti i pezzi occorrenti al suo montaggio e funzionamento (innesti sulla pompa etc.)

È autorizzato il montaggio del sistema di regolazione manuale del ripartitore-correttore all'interno dell'abitacolo.

Le lamiere di protezione possono essere ri-sagomate oppure asportate.

Sono autorizzate canalizzazioni flessibili per portare aria ai freni di ciascuna ruota, utilizzando ove possibile la sede

dei proiettori fendinebbia del paraurti. In questo caso, i fendinebbia possono essere tolti. Queste canalizzazioni

non possono sporgere dal perimetro fuori tutto della carrozzeria della vettura.

ART. 14 – CARROZZERIA

14.1 – PROTEZIONI

Il montaggio di protezioni inferiori è autorizzato nel rispetto dell'articolo 12.4.1. Queste devono essere in materiale metallico, con spessore massimo di 6 mm, con staffe di fissaggio in acciaio. La protezione non deve

assolvere in alcun modo la funzione di rinforzo degli attacchi delle sospensioni e/o di altri organi meccanici.

14.2 – ABITACOLO

Il/i sedile/i di serie devono essere tolti, quelli/o anteriori sostituiti con sedili omologati FIA e la loro installazione

deve avvenire in conformità con quanto previsto dall'Allegato J in vigore art. 253.16;

Nelle specialità Velocità, Slalom e Formula Challenge è sufficiente la presenza del solo sedile del pilota.

Il cruscotto e la consolle centrale devono rimanere originali, salvo le minime modifiche necessarie per l'installazione dell'armatura di sicurezza, può essere tolto il rivestimento in plastica e/o la moquette del tunnel

centrale e del pianale.

Nelle vetture a due volumi, può essere tolto il ripiano (cappelliera) posteriore; tutte le vetture possono togliere il rivestimento del vano bagagli sia in plastica che in moquette, così come tutti i rivestimenti del portellone o cofano posteriore.

Il dispositivo per la ventilazione dell'abitacolo e per lo sbrinamento del parabrezza, deve essere mantenuto operante, così come i tergilunotto ed il tergilunotto posteriore. Nelle gare di Velocità Circuito e Salita, Slalom e

Formula Challenge, il dispositivo tergilunotto (spazzola, motore e leveraggio) può essere rimosso.

Possono essere tolti i rivestimenti interni del passaruota – parafanghi purché essi non siano metallici; tutti i carter,

i rivestimenti e le protezioni interne ai passaruota, sia anteriori che posteriori, se di materiale metallico devono

essere mantenuti d'origine.

I tappetini del pianale e del bagagliaio sono liberi e possono quindi essere tolti, così come il materiale fonoassorbente del pianale ed il rivestimento e/o cielo del tetto.

I rivestimenti delle portiere e della parte posteriore possono essere quelli originali, oppure possono essere sostituiti con fogli di metallo dallo spessore minimo di 0,5 mm, con fibra di carbonio spessa almeno 1 mm o con

altro materiale solido, resistente al fuoco, spesso almeno 2 mm.

I pannelli delle portiere devono coprire completamente ed efficacemente tutte le parti mobili obbligatorie per le

portiere (leveraggi, cerniere, meccanismi di apertura e sblocco, sistema di sollevamento dei vetri laterali).

Il sistema interno di apertura delle portiere può essere modificato o sostituito, purché tale modifica non incida

sulla normale apertura d'origine posizionata all'esterno della vettura.

Il sistema di chiusura centralizzata della vettura d'origine ed il relativo inserimento automatico, devono essere

resi inattivi.

Le cinture di sicurezza anteriori di serie devono essere tolte e sostituite con cinture omologate secondo la norma

FIA vigente ed installate secondo quanto previsto dall'Allegato J art. 253.

Le cinture posteriori possono essere tolte.

È obbligatorio smontare o disattivare gli air-bag ed è consentito sostituire il volante di serie con uno di tipo sportivo.

L'impianto radio stereo, se previsto nell'allestimento d'origine, può essere tolto (sia la fonte radio, cd, amplificatori, diffusori e cavi).

L'impianto dell'aria condizionata, il compressore e le tubazioni possono essere rimossi.

14.3 – RINFORZI

Barre antiavvicinamento o anti allontanamento possono essere montate sui punti di attacco della sospensione alla

scocca o al telaio dello stesso asse, da una parte all'altra dell'asse longitudinale della vettura a condizione di essere smontabili, non regolabili in lunghezza ed imbullonate.

La distanza tra un punto di fissaggio della sospensione ed un punto di ancoraggio della barra non può essere

superiore a 100 mm, salvo il caso di una barra superiore fissata a una sospensione Mac Pherson o similare ; in

questo caso la distanza massima tra un punto di ancoraggio della barra ed il punto di articolazione superiore non

può

essere maggiore di 150 mm (disegni 255-4 e 255.2 Allegato J). Al di fuori di questi punti la barra non deve avere

altri punti di ancoraggio sulla scocca o sugli elementi di meccanici.

Le scocche possono essere rinforzate, anche con aggiunta di materiale, unicamente in base a quanto previsto dall'Allegato J all'articolo 254.

14.4 – VISUALE POSTERIORE

La visuale posteriore deve essere assicurata da due retrovisori esterni (uno dalla parte destra ed uno dalla parte sinistra). Questi retrovisori possono essere quelli di serie.

Ogni retrovisore deve avere una superficie minima riflettente di 90 cm².

Un foro sul corpo plastico del retrovisore (con una superficie massima di 25 cm² per retrovisore) è tuttavia autorizzato per la ventilazione dell'abitacolo, senza però sostituire il sistema di sbrinamento ventilazione del parabrezza della vettura.

14.5 – TETTUCCIO APRIBILE

Il tettuccio apribile in vetro stratificato, ove presente, per le vetture nate con questo accessorio, deve essere

sostituito con materiale metallico e deve coprire in modo completo l'apertura. Deve essere inoltre adeguatamente fissato in modo da non lasciare libertà di scorrimento o di apertura, mentre le guide e gli accessori d'origine devono essere eliminati.

ART. 15 – ACCESSORI AGGIUNTIVI

Nessuna aggiunta, al di fuori di quanto di seguito specificato, è autorizzata.

Le funzioni di tutti gli accessori disponibili, fatta eccezione delle disposizioni autorizzate da questo regolamento,

devono essere mantenute tali come previste dal Costruttore della vettura.

Sono consentiti senza limitazione tutti quegli accessori che non hanno effetto sul comportamento della vettura,

come ad esempio, quelli che rendono l'interno della vettura più estetico e confortevole (illuminazione, riscaldamento, radio etc.).

Questi accessori non possono in alcun caso, neppure indirettamente, aumentare la potenza del motore o avere un'influenza sullo sterzo, sulla trasmissione, la frenata e la tenuta di strada.

La funzione di tutti i comandi deve rimanere quella prevista dal costruttore.

È permesso adattarli per renderli meglio utilizzabili o più facilmente accessibili, come per esempio una leva del

freno a mano più lunga, una soletta supplementare sul pedale del freno e/o dell'acceleratore, la pedana poggipiedi per il secondo conduttore.

È permesso quanto segue:

- apparecchi di misura, contatori (es manometro pressione turbina, termometro temperatura acqua e/o olio, manometro pressione olio, amperometro, voltmetro) possono essere aggiunti ed il loro montaggio e collocazione non deve presentare rischi agli occupanti della vettura ;
- Il segnalatore acustico può essere sostituito e/o può essere aggiunto un segnale acustico addizionale a disposizione del passeggero. Nelle gare di Velocità (Salita, Circuito, Slalom e Formula Challenge) il dispositivo di segnalazione acustico può essere rimosso;
- Il volante è libero, il sistema di bloccaggio dell'antifurto sullo sterzo deve essere reso inoperante o tolto.
- aggiungere degli scomparti supplementari alla scatola dei guanti e delle tasche supplementari alle portiere purché le stesse siano applicate ai pannelli porta originali;

15.1 - SETTORE RALLY

● La presenza del crick è obbligatoria e questo deve essere saldamente fissato alla scocca della vettura. Il crick è libero, può essere spostato dalla posizione d'origine e sostituito con altro modello.

Sono ammessi punti rinforzati e/o rinforzi sul telaio del veicolo con la sola funzione e scopo di rendere utilizzabile un sollevatore diverso da quello fornito dal costruttore come primo equipaggiamento oppure

cavalletti laterali. Essi non devono avere alcuna funzione di rinforzo, irrigidimento, anche parziali, a settori della scocca/telaio.

● Sono ammessi fari supplementari nella misura massima di 8 (otto) totali, compresi anche quelli d'origine

della vettura, sempre in numero pari. Le strutture supplementari di supporto dei fari aggiuntivi devono essere saldamente fissati alla carrozzeria della vettura (cofano anteriore o paraurti) in modo da non creare pericolo.

I fari supplementari tradizionali potranno essere sostituiti con punti luce a tecnologia LED.

● Nel rispetto dell'articolo 3.12.1 del RDS Rally, se previsto dal RPG di Gara, è autorizzato il montaggio delle linguette paraspruzzo come previsto dall'Allegato J vigente, articolo 252.7.7.

ART. 16 – CARBURANTE E SISTEMI DI ACCUMULO ENERGETICO (BATTERIE)

A. Il serbatoio d'origine può essere mantenuto così come installato nella vettura di serie e come previsto dalla regolamentazione nazionale vigente.

B. È possibile sostituire il serbatoio del carburante di serie secondo quanto previsto dall'articolo 255-5.9.2 dell'Allegato J. Nel caso che venga installato un serbatoio omologato FIA FT-3 - FT-3.5 - FT-5, il serbatoio d'origine deve essere rimosso.

È obbligatorio l'utilizzo di carburante commercializzato tramite gli impianti di distribuzione presenti lungo la rete

viaria nazionale o presso i circuiti.

Limitatamente ai Rally CIR e TRA vige l'obbligo di uniformarsi alla loro normativa di settore, in materia di rifornimento carburante e/o refuelling previsti dal RDS Rally.

È assolutamente vietato l'uso di benzine speciali da competizione.

Deve essere previsto un raccordo di tipo aeroquipe sul circuito carburante ed un pezzo di tubo con relativo raccordo, che deve essere conservato sempre all'interno della vettura, per permettere l'eventuale prelievo del

carburante così come previsto nell'Appendice 5 al RNS.

Per i veicoli elettrici sono autorizzati solo le batterie omologate e inserite nella carta di circolazione.

ART. 17 – DISPOSITIVI DI SICUREZZA

17.1 – CINTURE DI SICUREZZA

17.1.1 – IMBRACATURA

In conformità con l'articolo 253.6 dell'Allegato J vigente.

17.1.2- INSTALLAZIONE

La cintura di sicurezza deve essere fissata ai punti di ancoraggio della vettura di serie; possono, comunque, essere

aggiunti dei punti di fissaggio supplementari per le cinture, previsto in conformità all'articolo 253 dell'Allegato J.

Nei Rally, 2 (due) dispositivi taglia cinture devono essere previsti a bordo della vettura, in una posizione facilmente

accessibile al pilota ed al copilota seduti nei loro sedili e con le cinture di sicurezza allacciate.

Per tutte le prescrizioni applicabili occorre fare riferimento esclusivamente all'articolo 253.6.

Le omologazioni delle cinture devono rispondere alla normativa FIA in vigore.

17.1.3 – UTILIZZO

La cintura deve essere utilizzata nella sua configurazione d'omologazione, senza modifiche né soppressione di

pezzi ed in conformità con le istruzioni del fabbricante.

Per le altre precisazioni e raccomandazioni occorre fare riferimento all'articolo 253.6.3 dell'Allegato J.

17.2 – SEDILI

I sedili originali devono essere sostituiti da sedili omologati e presenti nelle liste FIA, installati sulla vettura secondo quanto previsto dall'articolo 253.3 dell'Allegato J vigente.

Nelle specialità Velocità, Slalom e Formula Challenge, e comunque in tutte quelle discipline che si svolgono prevedendo la presenza di un solo conduttore, l'asportazione del sedile passeggero, così come i suoi sopporti, è

possibile nel rispetto del raggiungimento del peso minimo indicato sulla Scheda Tecnica.

17.3 – ESTINTORI – SISTEMI DI ESTINZIONE

Un dispositivo di protezione contro l'incendio deve essere previsto a bordo della vettura, posizionato in modo da

essere facilmente accessibile agli occupanti della vettura in tenuta da gara, seduti e con cinture allacciate, come

previsto dall'articolo 253.7 dell'Allegato J vigente.

Faranno eccezione le seguenti disposizioni in virtù della disciplina in cui la vettura parteciperà:

- Rally: si applicano entrambi gli articoli 253.7.2 - sistema di estinzione e 253.7.3 - manuale
- Velocità Circuito, Salita, Slalom, F. Challenge: si applica l'articolo 253.7.3 – manuale

ART. 18 – STRUTTURE ANTI- RIBALTAMENTO

Tutte le vetture partecipanti ad una manifestazione, indipendentemente dalla specialità scelta, devono essere

dotate di struttura anti-ribaltamento.

18.1 – MONTAGGIO ED ANCORAGGIO DELL'ARMATURA DI SICUREZZA

Devono essere previsti almeno 6 (sei) punti di fissaggio al pianale scocca e devono essere imbullonati e/o imbullonati e saldati, secondo quanto previsto dall'Allegato J, all'articolo 253.8.3.2.6.

Sono accettate le seguenti tipologie di struttura:

- a) omologata da una ASN per lo stesso modello e tipo di vettura
- b) omologata dalla FIA all'interno di una omologazione Internazionale (o sue successive varianti) e pubblicata

nella fiche di omologazione FIA per lo stesso modello e tipo di vettura

- c) di tipo Allegato J e costruita secondo l'articolo 253.8 (e suoi successivi punti) dell'Allegato J vigente.

In questo caso, l'obbligatorietà delle configurazioni minime, sono dettate in funzione dell'anno di omologazione,

per le vetture che possiedono una omologazione FIA o CSAI, oppure dall'anno di commercializzazione della vettura – che in questo caso è inteso come anno di omologazione – per le vetture prive di omologazione FIA e

CSAI.

18.2 – IMBOTTITURA DI PROTEZIONE

Devono essere previste imbottiture di protezione in conformità a quanto previsto dall'Allegato J articolo 253.8.3.5

ART. 19 – ANELLO DI TRAINO

Un anello di attacco per l'eventuale traino assistito, se non previsto di serie, deve essere montato nella parte

anteriore e posteriore delle vetture, per tutte le specialità, utilizzando gli attacchi originali del costruttore, oppure

utilizzando parti strutturali del telaio per crearne uno nuovo. Tale anello non può sporgere per più di 30 mm dal

perimetro originale del veicolo.

Questo anello deve essere chiaramente visibile e dipinto di giallo, oppure di un colore in evidente contrasto con il

colore della carrozzeria.

ART.20 – VETRI

I vetri devono essere omologati per la circolazione stradale. Il parabrezza deve essere costituito da vetro stratificato (E//).

Nei Rally è obbligatorio l'utilizzo di film antideflagrazione, trasparenti ed incolori, sui vetri laterali (art. 253.11

Allegato J), mentre nelle altre specialità è consigliato.

ART. 21 – INTERRUETTORE DEL CIRCUITO ELETTRICO

Il montaggio di un dispositivo di interruzione del circuito elettrico (stacca – batteria) è obbligatorio per tutte le

vetture, in tutte le specialità; Esso, se attivato manualmente, deve determinare l'interruzione immediata del circuito elettrico direttamente sulla batteria e di ogni dispositivo ad essa collegata. Se la vettura è accesa, in ordine di marcia, il suo azionamento manuale deve immediatamente tagliare l'elettricità provocando lo spegnimento della vettura. Il comando manuale del dispositivo deve trovarsi in una posizione facilmente accessibile ad entrambi gli occupanti della vettura, seduti e con le cinture allacciate ed essere ripetuto all'esterno della vettura, alla base di un montante del parabrezza (preferibilmente lato guida, in corrispondenza del comando di attivazione dell'impianto di estinzione) e segnalato come previsto dall'Allegato J (triangolo blu su sfondo bianco con blitz). La batteria (accumulatore di energia) è considerato un accessorio, pertanto può essere sostituita e spostata. Se spostata all'interno dell'abitacolo deve essere situata dietro il sedile del pilota o del copilota e saldamente fissata alla scocca. Se di tipo umido deve essere coperta da una scatola che possiede un suo proprio fissaggio (art. 255.5.8.3 Allegato J).

REGOLAMENTO TECNICO NAZIONALE

RS PLUS

ART.22 - GENERALITA' GRUPPO RS Plus

Il presente Regolamento è da intendersi quale estensione del precedente, che rappresenta la struttura normativa di riferimento.

Si applicano pertanto le medesime prescrizioni tecniche e sportive del gruppo RS riportate nei punti precedenti, con le seguenti concessioni tecniche e disposizioni specifiche.

ART.23 - SUDDIVISIONI CLASSI

Benzina non sovralimentate fino a 2000 cm³ di cilindrata così suddivise:

RS 1.15 Plus: fino a 1150 cm³

RS 1.4 Plus: da 1151 a 1400 cm³

RS 1.6 Plus: da 1401 a 1600 cm³

RS 2.0 Plus: da 1601 a 2000 cm³

Benzina sovralimentate con cilindrata geometrica fino a 1650 cm³ così suddivise:

RSTB Plus 1.4 fino a 1400 cm³

RSTB Plus 1.6 da 1400 a 1650 cm³

Vetture Diesel aspirate o anche sovralimentate

RSD 2.0 Plus fino a 2000 cm³ (cilindrata geometrica)

● Le vetture RSTW Plus con doppia sovralimentazione mista (turbo + compressore volumetrico) di cilindrata

fino a 1400 cm³ sono ammesse nella categoria RS Plus classe RSTB 1.6 ed a questa equiparata.

● Le vetture RGT non sono ammesse nella RS Plus.

ART.24 - LICENZE E DOCUMENTI

La licenza minima per poter partecipare alle manifestazioni con vetture di tipologia RS Plus è la **C Nazionale superiore**.

Non è ammessa la partecipazione di vetture con passaporto Tecnico RS Plus nel Gruppo RS.

È ammessa la partecipazione delle vetture in possesso di Passaporto R1Naz nel Gruppo RS Plus.

ART.25 - PESO

NEI RALLY NELLE ALTRE COMPETIZIONI

RS Plus 1.15 770 Kg RS Plus 1.15 740 Kg

RS Plus 1.4 870 Kg RS Plus 1.4 840 Kg

RS Plus 1.6 950 Kg RS Plus 1.6 930 Kg
RS Plus 2.0 1050 Kg RS Plus 2.0 1020 Kg
RSTB Plus 1.4 1050 Kg RSTB Plus 1.4 1020 Kg
RSTB Plus 1.6 1080 Kg RSTB Plus 1.6 1050 Kg

Per il raggiungimento del peso minimo è ammesso l'uso di eventuale zavorra, in ottemperanza all'articolo 252-2.2

dell'allegato J.

ART.26 - MODIFICHE AUTORIZZATE

Si applicano le medesime prescrizioni tecniche e sportive del gruppo Racing Start sopra riportate, con le seguenti

concessioni e disposizioni specifiche:

A) MOTORE

- alberi di distribuzione e bicchieri punterie liberi
- valvole e molle valvole libere
- pistoni liberi, come segmenti, spinotti ed il loro sistema di fissaggio. (1)

(1) Non applicabile alle vetture RSTB (RSTW) Plus 1,4 e 1,6 Turbo.

- bulloneria e cappellotti bielle liberi
- possono essere chiuse le aperture non utilizzate nel monoblocco cilindri e nella testata, a condizione che

la funzione di questa operazione sia solamente la chiusura;

un rialesaggio massimo di 0,6 mm è permesso rispetto all'alesaggio di origine, purché ciò non comporti un superamento della classe di cilindrata. La incamicatura del blocco cilindri è autorizzata alle stesse condizioni del rialesaggio ed il materiale delle camicie può essere modificato;

le camicie devono essere di sezione interna circolare, coassiale con i cilindri, secche o umide e distinte tra loro.

La spianatura del blocco cilindri e della testata è autorizzata.

- centralina, accensione, carburatori, iniezione, sonde, captatori, tubazioni, intercooler aria-aria, cavi, impianto elettrico ed accessori sono liberi.

- il sistema di alimentazione del carburante può essere sostituito, ma devono essere mantenuti il tipo (non

è possibile passare da iniezione a carburatori e viceversa) e le dimensioni di portata aria delle farfalle e del corpo farfallato previste dalla scheda tecnica.

- collettore di scarico libero il tipo ed il materiale

- la tubazione di scarico è libera per tipo e dimensioni. Il convertitore catalitico può essere spostato ma deve essere mantenuto alle stesse condizioni previste per la RS (art. 12.3.1). Nelle vetture aspirate il condotto è libero a partire dall'attacco tra il collettore e gli orifici della testata. Nelle vetture sovralimentate è libero a valle della connessione tra l'uscita della turbina (parte calda) e l'attacco del collettore di scarico.

B) TRASMISSIONE

- Il cambio ed i suoi sistemi di comando sono liberi, così come gli organi di trasmissione
- autobloccante libero

C) SOSPENSIONI, CERCHI E RUOTE

- Gli attacchi delle sospensioni inferiori, porta mozzo e perno fusello sono liberi purché il sistema sia intercambiabile con quello d'origine

- bracci oscillanti e relativi nodi sferici sono liberi

- cerchi liberi di sezione e di diametro

- freni ed impianto frenante libero

- è consentito utilizzare il sistema molla/ammortizzatore coassiale, anche se non previsto d'origine, con le relative modifiche e/o rinforzi necessari

- è possibile utilizzare perni di articolazione per testine dello sterzo

ART.26 - VETTURE CON CARATTERISTICHE PARTICOLARI

Eventuali partecipazioni di vetture con caratteristiche particolari, diverse dal presente regolamento, saranno esaminate e valutate dal GDL Racing Start, per una loro eventuale confluenza nel suddetto raggruppamento.

Per le vetture provenienti da Trofei Monomarca è necessario produrre adeguata documentazione con regolamento tecnico di provenienza, al fine di poter valutare correttamente l'inserimento della stessa e gli eventuali correttivi necessari.

Le vetture provenienti da Trofei, in possesso di Passaporto Tecnico specifico di Trofeo, devono aggiornarlo alla categoria RS Plus tramite un C.T. Nazionale.

Allo stato attuale sono state inserite le seguenti vetture:

1) Renault Clio Cup

Tenuto conto che le difformità dal regolamento tecnico della Racing Start Plus non rappresentano motivo di incremento di performance. Le difformità riguardano infatti la posizione degli ammortizzatori al ponte posteriore, inseriti all'interno delle molle (diversamente da quanto accade per l'autovettura di serie, per consentire una più comoda regolazione) e un diverso sistema di riscaldamento. Peso minimo 1020 kg.

2) Citroen Saxo VTS 1.6 16V Cup

Tenuto conto che le difformità dal regolamento tecnico della Racing Start Plus non rappresentano motivo di incremento di performance. Peso minimo 930 kg. Le difformità riguardano infatti:

a) un kit di carrozzeria con codolini passaruota, finali in vetroresina, minigonne e paraurti ridisegnati;

b) una linea di scarico diretta da 60 mm (che deve però essere conforme all'articolo

254.6.1 dell'allegato J, come previsto dal regolamento Racing Start art. 12.3.1 - Centralina Euro 2 con mappatura Citroen Sport e un filtro denominato CUP, che consiste in un convogliatore in carbonio con un filtro a cono e coppia conica da 13/59.

3) Citroen C1 Cup

Ritenuta compatibile con quanto richiesto dalla normativa Racing Start Plus. Peso minimo 930 kg.

4) Alfa Romeo 147 Cup

Deve essere eliminata la presa dinamica prevista al posto del faro sinistro anteriore, ripristinandolo alla stregua di

quello destro. Peso minimo 1050 Kg.

5) BMW Mini Trofeo

Ritenuta compatibile con il regolamento. Peso minimo 1050 Kg.

NB: eventuali correttivi tecnici potranno essere adottati nel corso della stagione agonistica dal GDL Racing Start e

comunicati nel sito www.csai.aci.it.

ALLEGATO 1

DEFINIZIONI

VEETTURE DI SERIE (Art. 251.2.1.1 Allegato J)

Vetture per le quali è stata constatata, a richiesta del costruttore, la fabbricazione in serie di un numero di vetture

identiche (vedi la voce analoga) in un dato periodo di tempo, e destinate alla vendita normale alla clientela (vedi

questa espressione).

Le vetture devono essere vendute conformi alla fiche di omologazione.

VEETTURE IDENTICHE (Art. 251.2.1.4 Allegato J)

Vetture appartenenti ad una serie di fabbricazione che si distingue per una concezione e una linea esterna determinata dalla carrozzeria e per una stessa costruzione meccanica del motore e della trasmissione alle ruote.

MODELLO DI VETTURA (Art. 251.2.1.5 Allegato J)

Vettura appartenente ad una serie di fabbricazione che si distingue per una concezione e una linea esterna

determinata dalla carrozzeria e per una stessa costruzione meccanica del motore e della trasmissione alle ruote.

PEZZO D'ORIGINE O DI SERIE (Art. 251.2.1.10 Allegato J)

Pezzo che ha subito tutte le fasi di fabbricazione previste dal costruttore del veicolo considerato e montato sul

veicolo d'origine.

NUMERO DI TELAIO

È definito numero di telaio una combinazione alfanumerica che renda possibile il riconoscimento inequivocabile di

ogni vettura per un periodo di almeno trent'anni.

La sigla di identificazione detta anche "V.I.N" dalle iniziali di Vehicle Identification Number, è costituita da una

combinazione alfanumerica attribuita dal costruttore ad ogni singolo veicolo, punzonata in un punto visibile e su

una struttura portante ossia non soggetta a sostituzione ed è costituito da tra sezioni, per un totale di 17 caratteri

alfanumerici.

1) **W.M.I. (World manufacturer identifier)** - identifica il paese e la casa costruttrice con tre caratteri alfanumerici

2) **V.D.S. (Vehicle descriptor section)** Identifica il particolare esemplare con sei caratteri alfanumerici

3) **V.I.S. (Vehicle Indicator Section)** - identifica il particolare esemplare – con otto caratteri alfanumerici

ALLEGATO TECNICO AL REGOLAMENTO RACING START – SCHEDA TECNICA DELLA VETTURA

Questo documento è un dossier tecnico della vettura riportante dati tecnici, elementi fotografici e quant'altro il

G.D.L. Racing Start ritenga opportuno inserire per individuare il tipo, il modello, la versione, i particolari motoristici, di trasmissione e di sospensione necessari per la corretta identificazione della vettura.

La scheda possiede una parte fissa, uguale per tutte le vetture dello stesso modello, ed una parte variabile

–

chiamata Varianti – che identificheranno particolari specifici della vettura in oggetto.

Le Varianti possono essere riportate sulla Scheda Tecnica; l'interessato deve dimostrare dettagliatamente con

relativa documentazione ufficiale la conformità dell'aggiornamento (art.12.1 del presente Regolamento) e presentarla all'attenzione del G.D.L. Racing Start che, verificata la sussistenza ed accolta la richiesta,

provvede ad

integrare la Scheda Tecnica.

Tutte le schede Tecniche, aventi una numerazione progressiva, sono rilasciate e validate da ACI.

La procedura di rilascio e validazione verrà pubblicata o breve termine, unitamente alla modulistica di riferimento.