



SPORT

Regolamento Tecnico Drifting

Premessa

Questo Documento riporta, secondo il principio automobilistico sportivo vigente della citazione diretta di quanto ammesso e/o ammissibile, o viceversa non citato e quindi non ammesso, tutte le caratteristiche tecniche, di sicurezza e di prestazione, comprendendo quanto peculiare della categoria “Drifting”, così come definita nel R.N.S. AciSport quale “abilità in circuito a bassa velocità”.

Tale definizione include e quindi formalizza quali uniche della categoria le modifiche tecniche volte a permettere la conduzione delle vetture così categorizzate a percorrenza principalmente in condizioni di sbandata controllata, con tutte le necessità di assetto e configurazione delle stesse in maniera peculiare.

Altresì definisce tali vetture come unicamente ammissibili a competizioni automobilistiche classificate “Drifting”, fatta salva la possibilità di modificare le stesse come afferibili ad altre categorie, ripristinandone integralmente i relativi requisiti tecnici.

Fatte salve le eccezioni fin qui citate, al cui dettaglio si rimanda negli articoli successivi qui formalizzati, in qualsivoglia altra casistica, di natura tecnica e precipuo alla sicurezza, si applica come mandatorio l'Appendice FIA J 253 nelle edizioni vigenti e 2016 (quale eccezione all'interno dello stesso tuttora vigente), e le Liste Tecniche FIA ad esso collegate e/o applicabili negli assiemi e sottoassiemi inerenti.

Gli articoli di cui al presente Documento indicano le specifiche tecniche riguardanti le vetture divise nelle rispettive categorie di gara ed impiegate nelle competizioni Drifting: dette specifiche prescindono al rilascio dei passaporti categoria “Drifting”, i cui requisiti minimi di sicurezza delle vetture e dei conduttori sono già definiti dall'art. 12 del Regolamento di Settore Drifting Aci Sport, che di seguito si riporta quale articolo del presente Regolamento nella propria e relativa sequenza.

Art. 1 – Categorie

Sono ammesse alle competizioni Drifting, di cui al relativo RDS Acì Sport, le vetture tecnicamente definite nelle seguenti categorie:

RACING PRO = vetture con gommatura di normale commercio a sezione massima di 265 mm (così come stampigliato sul lato dello pneumatico), e conformi al presente Regolamento Tecnico ed all'Appendice FIA J 253-2016 o successivi vigenti;

RACING PRO2 = vetture con gommatura di normale commercio a sezione massima di 245 mm (così come stampigliato sul lato dello pneumatico), e conformi al presente Regolamento Tecnico ed all'Appendice FIA J 253-2016 o successivi vigenti; in questa categoria non sono ammessi pneumatici semi-slik;

STREET OPEN = vetture di derivazione stradale, con gommatura di normale commercio a sezione massima di 225 mm (così come stampigliato sul lato dello pneumatico), modificate nella potenza del motore di serie, nell'incremento con appositi dispositivi dell'angolo di sterzata, negli interni abitacolo eventualmente rimossi anche parzialmente, nel volante sportivo senza airbag, nel freno di stazionamento idraulico a corsa continua, nel quadro strumenti e comandi cruscotto, quindi dotate di estintore brandeggiabile omologato, ed in via facoltativa di gabbia di sicurezza, sedili e cinture omologati FIA;

STREET LEGAL = vetture di uso stradale, non modificate in alcun particolare tecnico e sottostanti alla regolamentazione vigente per la normale circolazione stradale.

Art. 2 – Passaporti

Qualunque vettura, conforme al presente Regolamento, ed afferibile ad una delle categorie, così come prima definite (RACING PRO, RACING PRO2 e STREET OPEN) e soggette a requisiti di sicurezza FIA ed Acì Sport successivamente espressi, è ammessa e di conseguenza certificata previo rilascio di apposito Passaporto elettronico categoria "Drifting", della validità di anni 5 (cinque) dal rilascio dello stesso, secondo la normale prassi e procedura Acì Sport vigente;

In alternativa, ivi comprese le vetture di nuova fabbricazione che lo richiedessero quale certificazione di inizio carriera sportiva a durata limitata, si rilasciano passaporti cartacei "Light", mutuati così come definiti e disciplinati dal Regolamento Acì Sport "Attività di Base" Slalom e Formula Challenge, della durata di anni 1 (uno) e scadenza al 31 Dicembre dell'anno successivo al rilascio, salvo eventuali deroghe approvate dalla Giunta Sportiva di Acì Sport.

Art. 3 – Requisiti minimi di sicurezza (solo RACING PRO e PRO2)

- a) Gabbia di sicurezza (Safety Cage, Roll-Cage o Roll-Bar c.d.) avente minimo n° 6 (sei) punti di ancoraggio alla scocca/telaio/pianale, conforme ai disegni di cui all'Appendice FIA J 253 ed. 2016 nella configurazione minima per vetture omologate fino al 31-12-2016 o tuttora vigente per quelle omologate dal 1-1-2017, ed installato secondo le già citate relative prescrizioni;
- b) Parabrezza in vetro stratificato e vetri abitacolo originali, od in alternativa vetri laterali sostitutivi omologati in policarbonato con bulloni di ritenuta, né crepati e\o danneggiati in maniera da progredire nella prossima rottura, con in alternativa, per i soli finestrini lato conducente e passeggero con reti conformi alla Lista Tecnica Fia n° 48 codice 8863-2013 o successivi;
- c) Imbottiture sulla gabbia di sicurezza conformi alla Lista Tecnica FIA n° 23 codice 8857-2001, installate in tutte le traverse nella sola zona tetto relativa al casco del conducente;
- d) Serbatoio carburante di serie, così omologato dal Costruttore senza alcuna modifica comprendente il relativo impianto di alimentazione motore nella sua interezza, o conformi alla Lista Tecnica FIA n° 1 codici FT3, FT3.5 o FT5, installati in accordo alle prescrizioni dell'Appendice FIA J 253 vigente;

- e) Interruttore di blocco della pompa di alimentazione motore con sensore inerziale e/o elettrico (relè by-pass), agente entro 5 (cinque) secondi dallo spegnimento del motore stesso (per qualsivoglia causa);
- f) Comando per l'arresto di emergenza di motore ed impianto elettrico (stacca-batteria), installato in accordo alle prescrizioni dell'Appendice FIA J 253 vigente (è ammesso anche un solo interruttore esterno alla base del parabrezza);
- g) Parafanghi su tutte le ruote, coprenti per la proiezione verticale della sezione di contatto a terra fino al mozzo, la mezzeria superiore della ruota stessa;
- h) Assenza di scarichi di gas combustibili, siano essi da terminale motore che da valvola "Waste-Gate" o altro, con fori su cofano e/o parafanghi laterali anteriori o altra zona (in caso di motore posteriore), o, se presenti, non sporgenti dal corpo vettura e rigorosamente coperti da rete metallica a maglia robusta, saldata o imbullonata a tutti i bordi adiacenti al relativo foro;
- i) Sistemi di estinzione conformi alla Lista Tecnica FIA n° 16 ed i relativi codici di omologazione; per le vetture a carrozzeria aperta sono ammesse dotazioni con almeno 2 estintori brandeggiabili in alternativa a un sistema di estinzione installato in accordo alle prescrizioni dell'Appendice FIA J 253 vigente;
- j) Sedile del solo conduttore conforme alla Lista Tecnica FIA n° 12 codice 8855/99 o successive, entro le relative date di scadenza, installati in accordo alle prescrizioni dell'Appendice FIA J 253 vigente;
- k) Cinture di sicurezza conformi alla Lista Tecnica FIA n° 24 codice 8853/98 o successive, entro le relative date di scadenza, aventi almeno n° 5 (cinque) elementi di ritenuta ed installate in accordo alle prescrizioni dell'Appendice FIA J 253 vigente;
- l) Abbigliamento ignifugo del conduttore completo tuta, sottotuta integrale, sottocasco (balaclava), calze, guanti e scarpe omologati secondo Lista Tecnica FIA n° 27 codice 8856-2000 o successivi, così come altresì riportati nel sito www.acisport.it sotto la rubrica Normativa - Regolamenti Tecnici - Norme FIA;
- m) Sistemi di protezione testa composti da casco omologato e sistemi di ritenuta della testa (FHR o Collare Hans c.d.), conformi alle Liste Tecniche FIA n° 29, 36 e 41, codice 8858-2002, ed obbligatoriamente combinati fra loro secondo standard e date di omologazione uguali o crescenti (casco, attacchi sul casco, cinturini e collare stesso devono seguire il corretto abbinamento complessivo).
- n) Chiusure a chiave di portiere e cofani, anche centralizzate, completamente rimosse o disattivate.

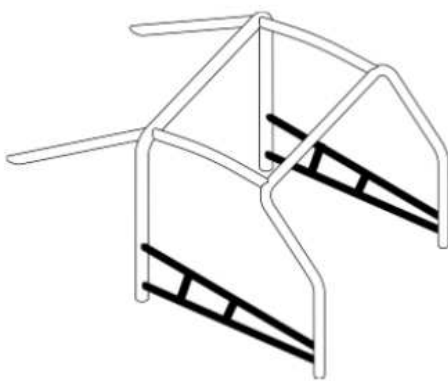
In caso di vetture con carrozzeria aperta, si applicano le seguenti eccezioni dedicate:

- o) Gabbia di sicurezza, di cui al punto a), quando non aventi una struttura a gabbia, ma con barre porta;
- p) Parabrezza in vetro stratificato o in policarbonato, di cui al punto b) con spessore minimo mm. 5;
- q) Pannelli metallici saldati a chiusura del varco inferiore compreso tra le barre porta ed il pavimento e del tetto; protezioni inferiori per la meccanica, il cambio, il motore ed il serbatoio, ma anche in corrispondenza dell'abitacolo in conformità a quanto previsto dall'art. 6.1 dell'Appendice FIA J 284.6 vigente;
- r) tutte le aperture dell'abitacolo, compresa quella anteriore in mancanza di adeguato parabrezza, devono essere protette in modo da non consentire il passaggio di una mano o di un braccio, con reti conformi Lista Tecnica Fia n° 48 codice 8863-2013 o successive: tali reti devono essere solidamente fissate alla gabbia (costituente il telaio/scocca), ad eccezione del vano laterale, inquadrato al di sopra delle barre porta che deve essere permanentemente fissata alla sommità e sganciabile in basso sia dall'esterno che dall'interno al fine di consentire l'uscita per l'equipaggio. Per quanto non qui specificatosi si faccia riferimento alle prescrizioni dell'Appendice FIA J Art. 283 vigente.

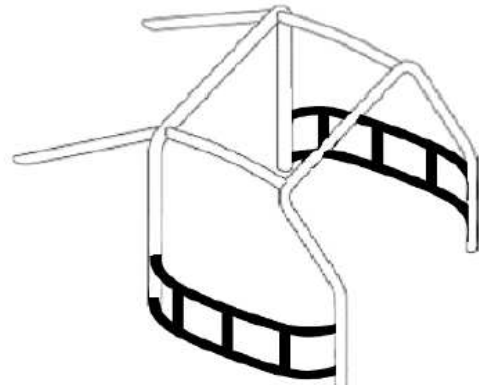
Art. 4 – Modifiche alternative in deroga

In riferimento all'Appendice FIA J 269 vigente, disciplinante la categoria di vetture Drifting, ed in deroga al Regolamento Sportivo Nazionale Acì Sport, ed all'Appendice FIA J 253 ed. 2016 o vigente, è consentito attuare le seguenti modifiche alternative tecniche, (tipiche e necessarie nel caso per configurare una vettura da specialità Drifting come tale):

- a) Parti laterali della gabbia di sicurezza (Safety Cage, Roll-Cage o Roll-Bar c.d.) avente minimo n° 6 (sei) punti di ancoraggio alla scocca/telaio/pianale, conforme ai disegni di JAF o USAC tipo "NASCAR", di cui ai seguenti schemi esplicativi:

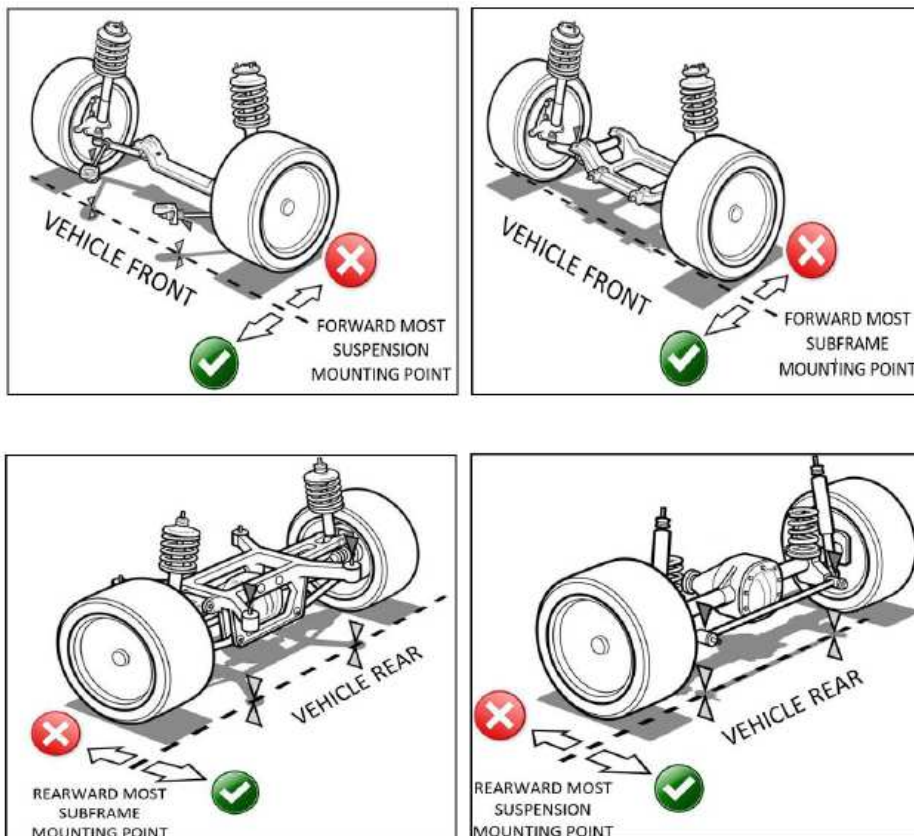


103-3



103-4

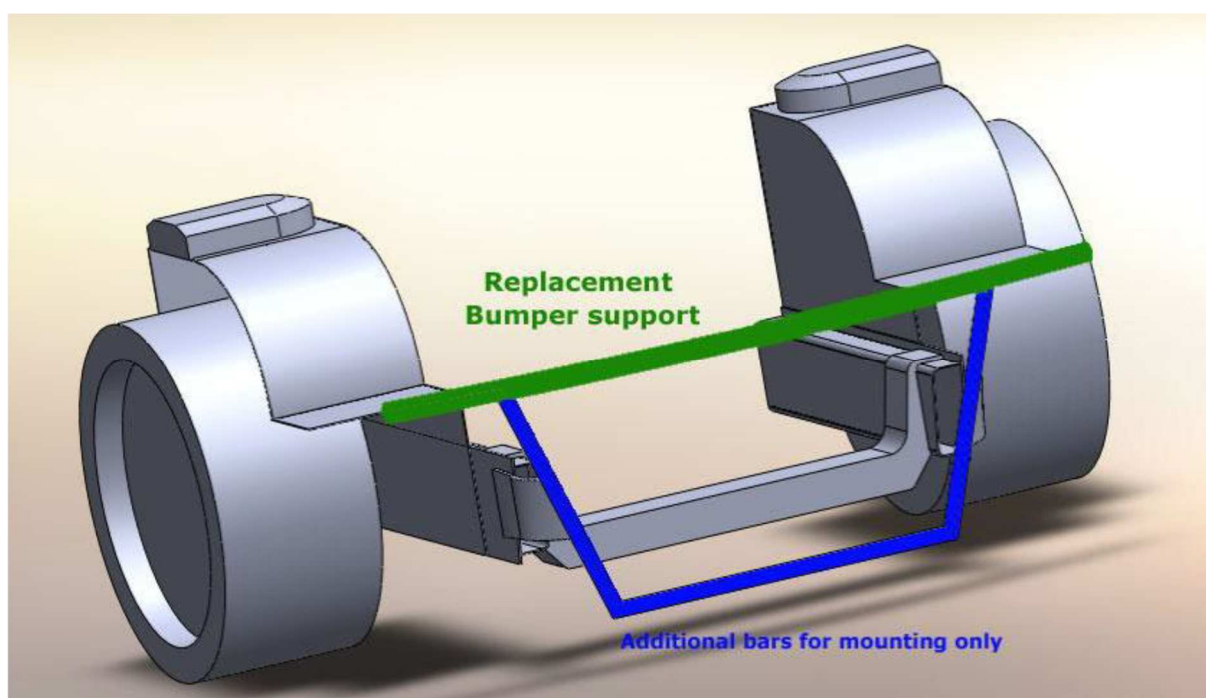
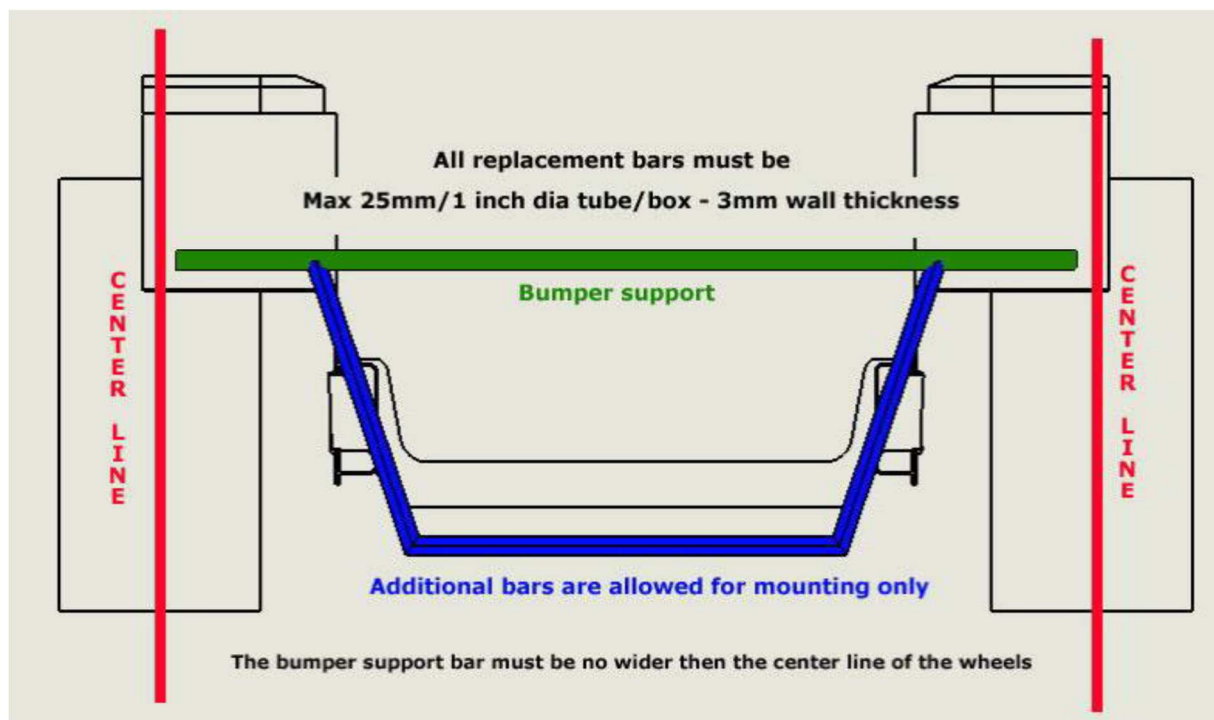
- b) Rinforzo degli assali, delle sospensioni, e del pianale, anche con modifiche allo stesso (tali da considerare la vettura come simile e riferibile alla categoria FIA E2SH Silhouette), allo scopo di irrobustire la struttura soggetta al rinforzo per sostenere la particolare erogazione di coppia motrice nella condizione di sbandata controllata, nei pochi secondi di gara e di prestazione alla massima potenza: ai fini esplicativi, si allegano gli schemi sempre previsti dall'Appendice FIA J 269 vigente, che identificano le aree del pianale soggette o meno a possibile modifica, secondo le proiezioni dei relativi piani verticali dai punti di attacco delle sospensioni:



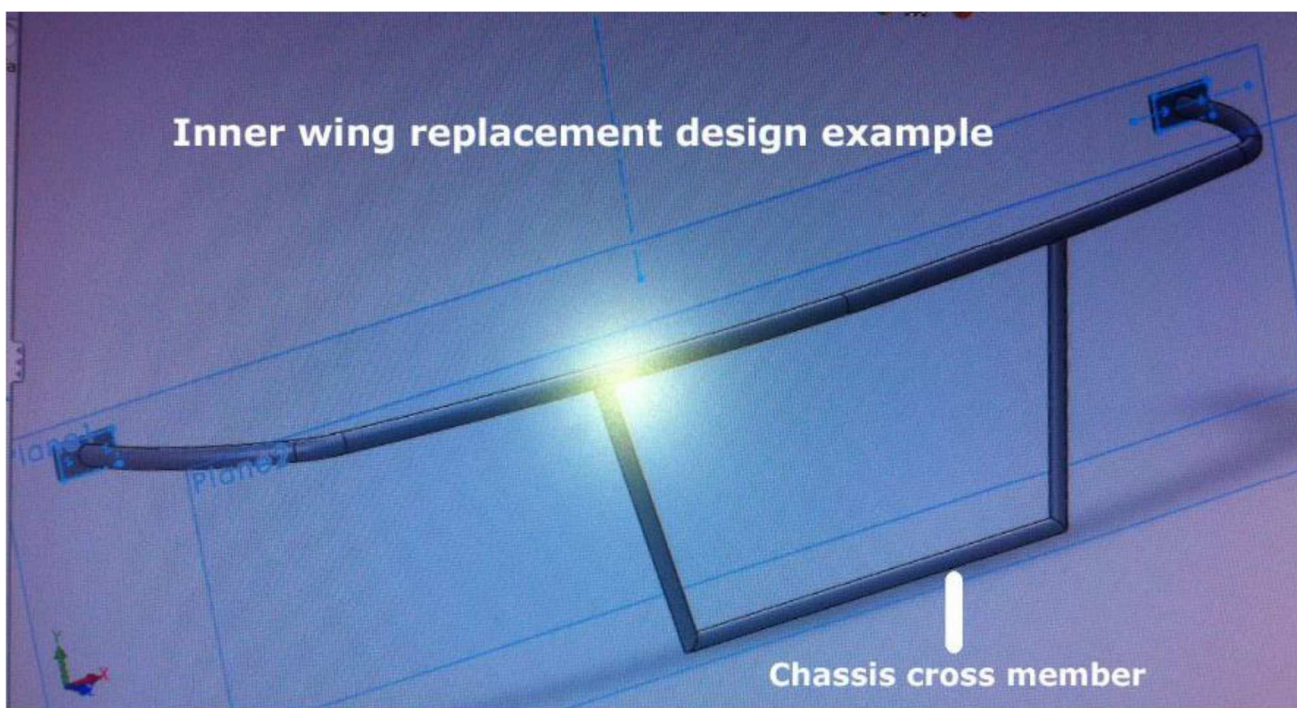
402-1

I rinforzi agli assali, ed i c.d. “Cross Member”, dovranno altresì garantire che la larghezza delle barre di supporto del paraurti non si estenda oltre il centro della ruota (mezzeria del mozzo), guardando dalla parte anteriore o posteriore del veicolo; le stesse barre devono essere di sezione bassa e non devono avere bordi taglienti o barre rivolte in avanti.

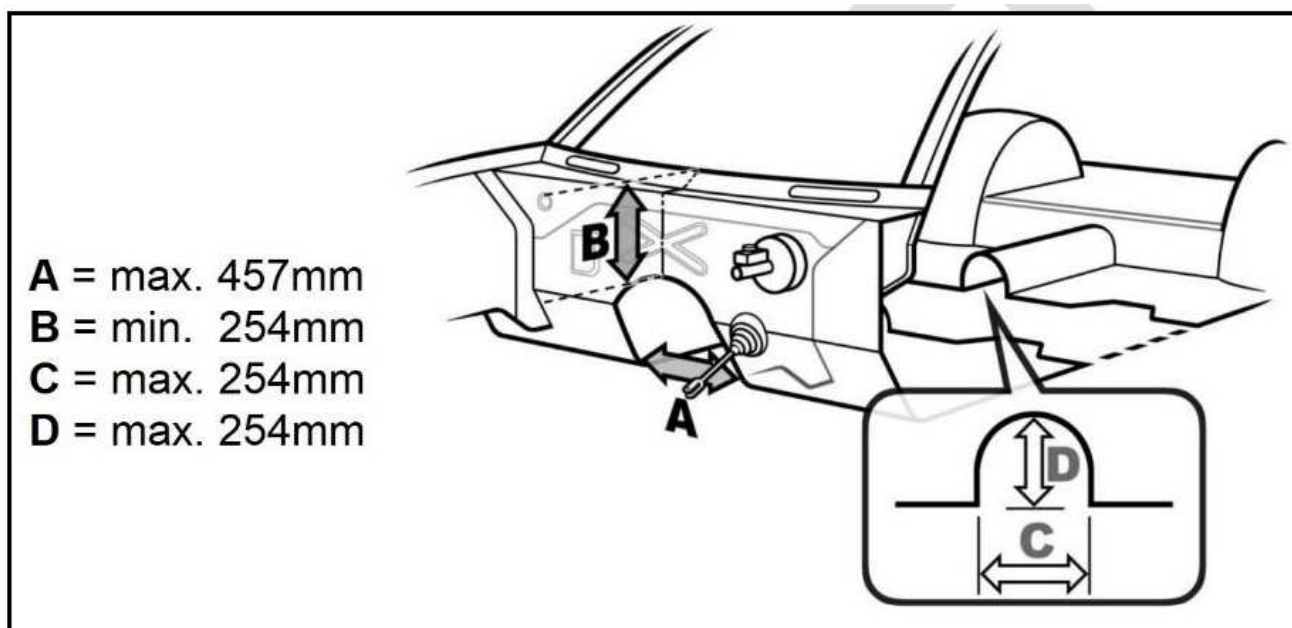
In caso di applicazione facoltativa, è obbligatorio che la struttura dell'impatto incorpori l'uso di queste regole, principalmente per evitare danni inutili ad altri veicoli. Le estensioni non dovrebbero essere più grandi delle dimensioni del telaio OEM e non dovrebbero essere più resistenti. Le barre di supporto del paraurti devono essere in tubo cavo, tondo o quadrato con diametro massimo di 25mm e spessore massimo di 3mm in acciaio o diametro massimo di 45 mm e spessore di 3 mm in alluminio, al supporto del paraurti può essere aggiunta una barra aggiuntiva -scuote ma deve essere la metà e il tubo obliquo; a scopo esplicativo, si faccia riferimento ai seguenti schemi:



La sostituzione della traversa anteriore originale è consentita, ma non deve estendersi oltre la larghezza della torretta dell'ammortizzatore del telaio originale; per la parte posteriore del veicolo la traversa può essere modificata, ma deve essere in tubo cavo tondo o quadrato con diametro massimo di 25mm e spessore di 1,5mm, in una parte diritta di questa struttura deve essere praticato un foro di controllo di 6mm più di 75 mm di curva: il seguente disegno fornisce uno schema a titolo esemplificativo:



E' altresì consentito modificare le paratie antifluoco e la sezione del tunnel di trasmissione, con un'estensione in lunghezza massima di 915 mm, solo ed esclusivamente secondo il seguente schema:



406-4

c) Utilizzo di combustibili non commerciali quali tutti i tipi di benzina e gasolio, anche con additivi, e miscele a base di etanolo, nelle varie percentuali facoltative. E' vietato il nitrometano.

- d) Assenza di luce pioggia omologata FIA, poiché fonte di potenziale pericolo per focus visivo del conduttore inseguitore nelle fasi di gara a coppia (“Battle” o “Twin Drift” c.d.), ed ininfluenza nella sicurezza durante evento meteorologico di precipitazione, visto l’abbassamento delle prestazioni di gara e l’estensione del circuito stesso (circa 700 m)
- e) Modifiche estetiche alla carrozzeria, sia di forma, quali aggiunta di appendici quali alettoni, che di aggiunta di luci supplementari, conformi alla Lista Tecnica FIA n° 19, installate con adeguato fissaggio e nei limiti dell’evitamento di danni volontari o involontari ad altri concorrenti (quali ad esempio impedimento visivo), o suscettibili di danneggiamento nella conduzione della vettura in generale;
- f) Terminale di scarico dei gas combusti non necessariamente a filo sagoma vettura, per cui posto al di sotto del pianale, sempre oltre la mezzeria posteriore della vettura, tale da non incorrere durante la percorrenza in inutili danneggiamenti da urti laterali e/o posteriori accidentali, frequenti nelle fasi di gara in coppia (“Battle” o “Twin Drift” c.d.); le seguenti foto valgono quale esempio di applicazione pratica:



- g) Sistemi di sovralimentazione del motore, unicamente alternativi o in aggiunta a turbine o compressori volumetrici, anche a geometria variabile, rigorosamente previsti dall'Appendice FIA J 269 vigente, escludendo di fatto qualunque altro sistema presente o di futura implementazione automobilistica (quali ad esempio di derivazione elettrica tipo KERS, ibrida con presenza di celle al combustibile non di serie, o di condensatori a gruppo per scarica istantanea, o altro), ma ivi includendo quindi sistemi ad erogazione di protossido d'azoto in pressione, commercialmente noti ed omologati, dotati di cavi dissipatori anti-statici, ed adeguatamente segnalati sulla vettura con apposito adesivo posto vicino al numero di gara, come da disegno seguente:



- h) Upgrade della gabbia di sicurezza (Safety Cage, Roll-Cage o Roll-Bar c.d.), conforme ai disegni di cui all'Appendice FIA J 253 ed. 2016 nella configurazione minima per vetture omologate fino al 31-12-2016, previa implementazione di appositi kit di rinforzo omologati da Costruttori certificati FIA, secondo il seguente schema esemplificativo (considerare le tubazioni in nero quali struttura del kit stesso):

