

Edizione 2014

REGOLAMENTO NAZIONALE AUTOSTORICHE

PREMESSA GENERALE

La competizione storica non è solo un'ulteriore formula nella quale è possibile acquisire trofei; si tratta, invece, di una disciplina a parte, in cui uno dei principali ingredienti è il profondo attaccamento alle vetture e alla loro storia. Lo sport automobilistico è, insomma, un tributo attivo alla storia e alla cultura dell'automobile.

La specialità "Auto Storiche" essendo comunque un settore dello Sport automobilistico, è disciplinata dalla Commissione Sportiva Automobilistica Italiana. Chiunque, persona, Ente o Associazione che direttamente o indirettamente partecipi a questa attività sportiva è tenuto quindi a conoscere ed a osservare il Codice Sportivo Internazionale (Codice) ed i suoi Allegati, il Regolamento Nazionale Sportivo (R.N.S.) e le sue Norme Supplementari, nonché il Regolamento Auto Storiche Sportivo e Tecnico contenuti nella presente N.S. 14 che disciplina le seguenti tipologie di competizioni: gare in salita auto storiche e gare in circuito auto storiche, rally e regolarità auto storiche.

Per le gare in salita e per le gare in circuito le regole previste per le corrispondenti specialità moderne non sono applicabili, se non espressamente richiamate.

Le ispezioni dei percorsi delle gare in salita e in circuito devono essere ispezionate nell'ambito dei 3 ispettori scelti nell'albo indicato dal GDL Piste e Percorsi e Salite. L'attuazione delle disposizioni inserite nel verbale d'ispezione sarà controllata dal referente della Commissione nel GDL Sicurezza.

Per i rally auto storiche valgono, in quanto applicabili, le norme sportive relative ai rally auto moderne, con esclusione di quanto diversamente indicato nella presente N.S. e in particolare con esclusione di quanto diversamente indicato nei seguenti articoli della N.S. 11 nel testo vigente al giorno 1 novembre 2013:

2.1 Vetture Ammesse, 2.2.5 Caratteristiche percorsi, 2.2.7 Campionato Italiano Rally, 2.2.8 Trofeo Rally, 2.2.9 Rally Nazionali, 2.2.10 Ronde, 2.2.11 Rally Due, 2.2.14 Progetto Percorso, 2.3. Concorrenti e Conducenti Ammessi, 7.3 Nomi Equipaggio, 9 bis Targhe Rally... (ecc.), 10 Pubblicità, 12 Assistenza, 13 Pneumatici - Ruote Scorta, 16.8 Ordine di Partenza, 25 Piloti Prioritari, 28 Calendario, Appendice V Regolamentazione sui Pneumatici.

Le competizioni di Auto Storiche devono essere organizzate secondo le modalità previste dalla NS 7 Cap.1, Cap.4 e dalla NS 3 Cap. III.

Il RPG delle competizioni titolate FIA deve essere inviato alla ACI-CSAI in italiano e in francese e/o inglese, deve essere conforme alla normativa delle gare titolate FIA e deve precisare che saranno compilate anche le classifiche previste nei successivi articoli.

Il RPG deve portare la firma del legale rappresentante dell'Organizzatore, deve essere vistato dalla Delegazione Regionale della ACI-CSAI e deve comprendere tutte le indicazioni di cui all'art. 65 del R.N.S..

Il permesso di organizzazione non sarà rilasciato alle competizioni che non risulteranno iscritte regolarmente, anche con il versamento delle tasse d'iscrizione, nel calendario sportivo dell'ACI-CSAI e della FIA (in caso di competizione a carattere internazionale).

Per le tasse d'iscrizione alle competizioni si rimanda alla N.S. 2.

In ogni competizione internazionale valida per un titolo FIA l'organizzatore deve designare il Direttore di Gara mentre la FIA designerà il Presidente e un componente del Collegio dei Commissari Sportivi, il Commissario Tecnico e l'Osservatore FIA e l'ACI-CSAI il terzo Commissario Sportivo, un Tecnico e l'Osservatore ACI-CSAI.

Le gare di velocità e i Rally storici (salvo che per i Rally storici titolati) che si svolgono in concomitanza con gare di vetture moderne, possono avere un solo collegio.

Tutte le competizioni per auto storiche quando si svolgono in concomitanza di gare per vetture moderne devono prevedere un Commissario Tecnico specifico per le auto storiche.

L'Organizzatore deve pure designare Commissari di Percorso in numero sufficiente a coprire le esigenze del percorso di gara.

La ACI-CSAI si riserva di inviare osservatori in tutte le competizioni (titolate o meno). Il relativo costo sarà a carico dell'organizzatore secondo quanto previsto alla N.S. 25 "Norme e Regolamenti Diversi": art. 2 - Rimborsi Spese (Articoli da A1 ad A5).

Tutti gli Organizzatori, al termine di ogni competizione, devono inviare alla ACI-CSAI, entro 48 ore, le classifiche ufficiali (con l'indicazione dei partenti dei ritirati e degli esclusi), il carteggio di chiusura redatto conformemente alle Disposizioni dell'Art. 67 ter del R.N.S. Può essere inviato anche in formato digitale tramite CD.

Gli Organizzatori che non ottempereranno a tale obbligo saranno segnalati per gli opportuni provvedimenti. In particolare, se la gara è titolata, la Commissione Auto Storiche potrà proporre che all'organizzatore non sia confermata la titolazione per l'anno successivo.

La ACI-CSAI tramite la Commissione Auto Storiche competente esaminerà la documentazione per l'omologazione dei risultati in base a quanto previsto dall'art. 67 quater del R.N.S.

In caso di irregolarità la Commissione Auto Storiche non omologherà la competizione e potrà proporre alla ACI-CSAI di non concedere il nulla-osta per l'anno successivo.

Tutte le vetture incluse nei Periodi di classificazione di cui al successivo Cap. II - Art. 3 che prendano parte a qualsiasi tipo di competizione prevista e/o regolamentata dall'ACI-CSAI dovranno essere sottoposte alla regolamentazione indicata dalla presente N.S. 14, ivi comprese le vetture di F1 non più ammesse agli attuali Gran Premi.

CAPITOLO I
REGOLAMENTO SPORTIVO

ART. 1 - PREMESSA

L' ACI-CSAI ha elaborato la presente Norma Supplementare (che, tra l'altro, recepisce integralmente l'Allegato K al Codice Sportivo della FIA), affinché le Auto storiche possano essere utilizzate in competizione sottoposte a regole che ne preservino le specifiche del Periodo e ne impediscano modifiche delle prestazioni e dei comportamenti conseguenti all'applicazione di tecnologie moderne.

Così come l'Allegato K FIA deve essere rispettato in tutte le gare internazionali per Auto Storiche, anche la N.S. 14 deve essere rispettata in tutte le gare per vetture storiche iscritte al Calendario dell' ACI-CSAI.

La NS 14 e l'Appendix K si applicano sia a vetture originali con passato sportivo sia a vetture costruite con specifiche identiche a quelle di modelli che hanno gareggiato all'epoca in competizioni internazionali e conformi alle norme internazionali del Periodo.

Se un modello non ha preso parte all'epoca in gare internazionali, gli HTP relativi alle corrispondenti vetture devono essere sottoposti all'esame della HMSC (Commissione Autostoriche) FIA.

È vietato l'uso di tecnologie proibite all'epoca dalla FIA, ovvero non concretamente utilizzate sulle vetture che gareggiavano all'epoca.

Per quanto riguarda le norme dei Campionati Italiani, Trofei, e Coppe per Auto Storiche, si rimanda alla N.S. 1 - Cap. IX e Cap. XII, CAP. XIII.

ABBREVIAZIONI GENERALI

N.B.: al fine di facilitare l'utilizzo sia della NS 14 che dell'Allegato K FIA, nel presente regolamento vengono mantenute le sigle di abbreviazione usate dal testo inglese dell'Allegato K, anche se non rispecchiano con esattezza le sigle di abbreviazioni di corrispondenti termini italiani.

Abbreviazione Titolo completo (con traduzione italiana):

HTP FIA	Historic Technical Passport (Passaporto Tecnico Sportivo FIA)
HMSC FIA	Historic Motor Sport Commission (Commissione Autostoriche FIA)
HCD FIA	Historic Cars Database (Archivio Dati Autostoriche FIA)
HC FIA	Heritage Certificate (Certificato di Autenticità FIA)
HTP CSAI	Documento d'identità CSAI valido solo per gare nazionali
ENPEA	Gare nazionali a partecipazione straniera autorizzata

ART. 2 - CONCORRENTI E CONDUTTORI

Si rimanda alla NS 3.

ART. 3 - ABBIGLIAMENTO DI GARA

Valgono le norme ACI-CSAI di cui alla N.S. 8 - Art. 6 - paragrafo 6.2 e successivo Art. 8 (abbigliamento protettivo) e Art. 9 (caschi).

Potranno essere effettuati controlli durante tutto l'arco della competizione.

Ai trasgressori saranno comminate le penalità previste dalla NS 9 art.9.1

ART. 4 - VETTURE AMMESSE

4.1 Alle competizioni iscritte a Calendario sono ammesse tutte le vetture storiche previste dalla regolamentazione tecnica del settore purché in possesso di HTP FIA (vedere Cap. II - Art. 4 e paragrafi seguenti), di HTP CSAI (solo gare nazionali) e di Passaporto Tecnico o le pagine aggiuntive (solo per i concorrenti italiani, vedere N.S. 25 - Norme e Regolamenti Diversi).

Le vetture prive di HTP FIA o CSAI non possono in alcun modo essere ammesse nelle competizioni, neppure se inserite in un gruppo "fuori classifica" e/o in coda alle vetture munite di fiche.

Nelle gare titolate (Campionato, Trofeo) devono essere ammesse le vetture previste dalla relativa titolazione così come descritte nella NS 1 cap. IX e Cap. XII.

4.2 A tutti gli effetti le vetture dotate di sistemi di sovralimentazione verranno considerate come aventi una cilindrata moltiplicata per il coefficiente 1.4.

4.3 Vetture ammesse nelle Competizioni di velocità auto storiche in circuito e salita.

I RPG devono indicare le vetture ammesse:

D	1/1/1931 - 31/12/1946				BC/MP
E	1/1/1947 - 31/12/1961 (al 31/12/1960 per BC e MP)	T (T+TC)	GT (GT+GTS)	GTP	BC/MP***
F	1/1/1962 - 31/12/1965 (da 1/1/1961 per BC e MP)	T (T+TC)	GT (GT+GTS)	GTP	BC/MP***
G1	1/1/1966 - 31/12/1969	T (T+TC)	GT (GT+GTS)	GTP	
GR	1/1/1966 - 31/12/1971				BC/MP***
G2 +H1	1/1/1970 - 31/12/1971 1/1/1972 - 31/12/1975	T - TC	GT - GTS	GTP	
HR	1/1/1972 - 31/12/1976				BC/MP***
H2 + I	1/1/1976 - 31/12/1976 1/1/1977 - 31/12/1981	T - TC	GT - GTS	Sil	
IR	1/1/1977 - 31/12/1981				BC/MP***
JR	1/1/1982 - 31/12/1990				MP***/ BC/ BC Sport Naz. 2500/3000*
J1	1/1/1982 - 31/12/1985	N, A e B			
J2	1/1/1986 - 31/12/1990	vedi nota** N, A e B			

*limitatamente alle vetture Alfa Romeo 3000 12V, e alle vetture Alfa Romeo 2500 12V.

** "Gruppo Auto Classiche". Le vetture dei seguenti gruppi del periodo J2 sono ammesse a gareggiare in salita, in circuito in via sperimentale e a discrezione dell'organizzatore:

- N e A (classi 1300cc/ 1600cc/ 2000/ oltre 2000cc)

- B (classi fino a 1600 cc e oltre 1600 cc e/o sovralimentate) ad eccezione di quelle bandite all'epoca elencate all'art 7.4.1 del Cap. II seguente;

Tali vetture dovranno in ogni caso essere dotate di HTP FIA e rispettare tutte le prescrizioni tecniche e di sicurezza contenute nell'All. XI Bis della NS 14 nonché imposte dal R.S.N. e dalle sue Norme Supplementari. Le stesse vetture non concorreranno all'aggiudicazione di alcun titolo.

*** Nelle gare in salita sono ammesse a discrezione dell'organizzatore vetture monoposto appartenenti alle formule ammesse alle gare in salita auto storiche della FIA (vedi All.K "del Campionato Salita Storica FIA" nonché le formule addestrative dell'ACI-CSAI: Formula Monza 875, Formula 850, Formula Italia, Formula Abarth, Formula Alfa Boxer, ad esclusione delle vetture E2M 3000cc.

Tali vetture dovranno essere dotate di HTP FIA oppure HTP CSAI limitatamente alle Formule addestrative ACI-CSAI non riconosciute dalla FIA e rispettare tutte le prescrizioni tecniche e di sicurezza contenute nel Cap. II della NS14 e all'Allegato K FIA nonché imposte dal R.S.N. e dalle sue Norme Supplementari. Le stesse vetture non concorreranno all'aggiudicazione di alcun titolo. I percorsi saranno certificati dalla GDL Sicurezza tenendo conto della possibile partecipazione di tali vetture.

Le vetture ammesse saranno così raggruppate:

- 1° Raggruppamento: Vetture dei Periodi D, E, F - per le competizioni in circuito -
Vetture dei periodi D, E, F, G1, GR - per le competizioni in salita -
- 2° Raggruppamento: Vetture dei Periodi G1, G2 e H1 (riunite in classi di cilindrata per ogni categoria) nonché GR e HR - per le competizioni in circuito -
Vetture dei Periodi G2 e H1 (riunite in classi di cilindrata per ogni categoria) e HR - per le competizioni in salita -
- 3° Raggruppamento: Vetture dei Periodi H2 ed I (riunite in classi di cilindrata per ogni categoria) IR .
- 4° Raggruppamento: Vetture del Periodo J1 (riunite in classi di cilindrata per ogni categoria N - A e B) + JR

Le classi sono quelle previste dal successivo Art. 10.

Le vetture Monoposto di tutti i periodi ad esclusione delle E3S possono gareggiare solo in circuito ed in salita.

Le vetture Sil. (Gr. 5) possono partecipare solo a competizioni in salita e circuito.

Le vetture tipo Can Am, Gruppo C e IMSA GTP di ogni periodo possono partecipare solo a gare in circuito.

4.4 Vetture ammesse ai rally auto storiche

I RPG devono indicare le vetture ammesse:

	1° Raggrupp.	1° Raggrupp.	2° Raggrupp.	3° Raggrupp.	4° Raggrupp.
	fino al Periodo E	Periodo F / G1	Periodo G2 / H1	Periodo H2 / I	Periodo J1
	fino al 1961	dal1962 al 1969	dal 1970 al 1975	dal 1976 al 1981	dal 1982 al 1985
	T - CT - GT - GTS	T - CT - GT - GTS	T - CT - GT - GTS	T - CT - GT - GTS	N- A -B
fino a 1000 cc	A 1				
1001 - 1600 cc	A 2				
più di 1600 cc	A 3				
fino a 1000 cc		B 1			
1000 - 1300 cc		B 2			
1301 - 1600 cc		B 3			
1601 - 2000 cc		B 4			
più di 2000 cc		B 5			
fino a 1150 cc			C 0		
1151 -1300 cc			C 1		
1301 - 1600 cc			C 2		
1601 - 2000 cc			C 3		
2001 - 2500 cc			C 4		
più di 2500 cc			C 5		
fino a 1150 cc				D 0	
1151- 1300 cc				D 1	
1301 - 1600 cc				D 2	
1601 - 2000 cc				D 3	
più di 2000 cc				D 4	
Gr.N/A fino a 1300 cc					E 1
Gr.N/A da 1301 a 1600 cc					E 2
Gr. N/A da 1601 a 2000 cc					E3
Gr. N/A oltre 2000 cc					E4
Gr. B fino a 1600cc					E5
Gr. B oltre 1600cc					E6

Le vetture che partecipano ai rally auto storiche devono essere regolarmente immatricolate e targate.
Non sono ammesse le targhe in prova.

ART. 5 - CALENDARIO

5.1 Settore Velocità Auto Storiche (salita e circuito)

Sarà data priorità, nell'inserimento calendario, alle competizioni titolate.

Le competizioni per Auto Storiche, titolate e non, devono distanziarsi di almeno 14 giorni; le competizioni di auto storiche abbinata a gare moderne (cosiddette competizioni "miste", iscritte sia al calendario salite moderne che al calendario salite storiche) possono distanziarsi dalle gare titolate e non per solo auto storiche di almeno 7 giorni.

L'ACI-CSAI sentita la Commissione Auto storiche, si riserva di autorizzare lo svolgimento a prescindere dalle distanze temporali precisate, di competizioni che abbiano luogo in diverse zone purché appartenenti a regioni non confinanti".

5.2 Settore Rally Auto Storiche

5.2.1 Iscrizioni a calendario

I rally auto storiche titolati hanno diritto di precedenza nella definizione del calendario.

In fase di definizione del calendario annuale, ogni organizzatore può iscrivere un numero massimo di tre rally auto storiche. L'iscrizione, per lo stesso organizzatore, di eventuali altri rally auto storiche deve essere presa in considerazione dopo l'approvazione del calendario e deve essere comunque subordinata alle disponibilità di date.

5.2.2 Concomitanza date

Rally auto storiche titolati

I rally titolati auto storiche devono essere distanziati tra loro di almeno tre (ma preferibilmente quattro) settimane. L'ACI-CSAI si riserva, in via eccezionale e comunque per giustificati ed inderogabili motivi, la facoltà di concedere deroghe per minori distanziamenti.

In ogni caso, il Calendario dei Rally validi per il Campionato Italiano Auto Storiche dovrà prevedere che gli stessi si svolgano in un arco temporale che copra gran parte dell'anno solare, auspicabilmente con inizio del campionato in periodo non successivo al mese di febbraio e termine del medesimo in periodo non anteriore al mese di novembre.

Ferme le date previste per le gare valide per il Campionato Europeo, gli organizzatori che vorranno mantenere la validità per il Campionato Italiano dovranno adeguarsi alla suddetta ripartizione temporale scegliendo date con la stessa compatibili. Non saranno consentiti successivi cambi di data.

In merito alla scelta delle singole gare valide per il Campionato Italiano, il meccanismo di selezione delle stesse dovrà assicurare che le gare migliori siano quelle che tali appaiono dalle relazioni redatte da Osservatori competenti ed allineati sulla modalità di espressione del loro giudizio nonché dai giudizi dei concorrenti. Allo scopo, oltre al rapporto degli Osservatori, al termine di ogni gara titolata verrà richiesto a 5 concorrenti, prioritari e non, estratti a sorte prima della partenza della gara, di compilare un questionario finalizzato ad esprimere il loro giudizio sulla gara stessa.

Su tutto il territorio nazionale non sono ammesse effettuazioni di rally auto storiche in concomitanza con le gare titolate.

Nella stessa Regione o nell'ambito di Regioni diverse con sede di svolgimento compresa dentro un raggio di 300 Km con riferimento alla località di partenza della gara, non sono ammesse effettuazioni di rally auto storiche nella settimana che precede e nella settimana che segue un rally auto storiche titolato.

Rally auto storiche non titolati

Nella stessa provincia o nell'ambito di province con sede di svolgimento comprese dentro un raggio di 200 Km con riferimento alla località di partenza della gara, non sono ammesse concomitanze o effettuazioni di rally auto storiche nella settimana che precede e nella settimana che segue, salvo specifici accordi tra gli organizzatori, o deroghe stabilite dall'ACI-CSAI.

5.2.3 Zone geografiche

Le zone geografiche sono così definite sulla base delle suddivisioni regionali:

ZONA 1 NORD OVEST (Piemonte, Valle d'Aosta, Liguria, Lombardia)

ZONA 2 NORD EST (Veneto, Friuli Venezia Giulia, Trentino Alto Adige)

ZONA 3 CENTRO (Emilia Romagna, Toscana, Umbria, Marche, Lazio, Abruzzo)

ZONA 4 SUD (Molise, Campania, Puglia, Calabria, Basilicata, Sicilia, Sardegna)

5.2.4 Abbinamento con altre tipologie di gare

I rally auto storiche possono essere abbinati esclusivamente:

- alle manifestazioni della tipologia All Stars Auto Storiche
- alla regolarità sport Auto Storiche
- ai rally auto moderne purché non si tratti di rally con prove miste (cioè sia con prove su asfalto che con prove su terra).
- Fatte salve le manifestazioni che, pur se organizzate in concomitanza di una gara moderna con la quale eventualmente condividano le medesime prove speciali, abbiano comunque una vita totalmente autonoma (diversi luoghi di partenza e di arrivo, diversi luoghi di verifica etc), ai fini dell'assegnazione della validità per il Campionato Italiano verrà data preferenza alle gare organizzate per sole vetture Storiche
Si precisa che la sperimentazione delle auto classiche (che appartengono al settore Auto Storiche) durerà nel settore rally ancora per almeno tutto il 2014.
- Non è consentito l'abbinamento ai rally ronde.
- Il numero massimo di gare su indicate in abbinamento, è stabilito a tre tipologie (ESEMPIO1: Rally Auto Storiche (Classiche comprese) - Regolarità Sport – All Stars Auto Storiche. ESEMPIO 2: Rally Auto Storiche - All Stars Auto Storiche– Rally Auto Moderne).

5.2.5 Partecipazione di 15 auto storiche al seguito dei rally auto moderne

Gli Organizzatori di tutte le tipologie di rally auto moderne previste dalla normativa potranno richiedere all'ACI-CSAI la partecipazione delle auto storiche al seguito della propria gara; in questo caso non sarà necessaria l'iscrizione al calendario rally auto storiche, ma sarà richiesto agli organizzatori il versamento di un diritto da effettuarsi successivamente all'accoglimento della richiesta.

Per la partecipazione al seguito sarà necessario, così come avviene per le vetture di "fuori omologazione", indicare nel R.P.G. del rally moderno l'accettazione delle auto storiche.

Le auto storiche avranno una classifica separata (solo classifica generale di ogni raggruppamento e relativi premi d'onore, non saranno ammesse altri tipi di classifica e/o premiazioni), partiranno dopo le vetture moderne, con una distanza di sicurezza a discrezione del Direttore di Gara e potranno essere precedute al massimo da una vettura "apripista". Per ogni rally auto moderne potranno essere accettate un numero massimo di 15 iscrizioni di auto storiche.

Tutte le componenti organizzative del rally saranno comuni, non saranno quindi consentiti percorsi differenti.

L'ACI-CSAI potrà nominare un Osservatore che relaziona alla Commissione Rally Auto Storiche; l'ACI-CSAI avrà anche facoltà di non consentire la partecipazione delle auto storiche al seguito di un rally moderno, dandone motivazione.

Gli Organizzatori non potranno in alcun modo promuovere e reclamizzare la propria gara anche come "rally auto storiche".

Gli Organizzatori che non rispetteranno le modalità su indicate, in particolare per la promozione e reclamizzazione, non potranno chiedere la partecipazione delle auto storiche nell'anno successivo.

5.2.6 Serie non ufficiali

Chiunque voglia organizzare una serie nazionale o internazionale non ufficiale di gare, deve preliminarmente chiedere l'approvazione dei regolamenti (sportivo e tecnico) e del calendario (vedi art. 2.4, lettera b2, Cap. II RSN).

5.3 Settore Salita Storica

5.3.1 Partecipazione di vetture storiche a gare in salita auto moderne;

Partecipazione di auto moderne in gare titolate in salita auto storiche

È ammessa la partecipazione di massimo 35 vetture storiche ad una gara di velocità in salita per vetture moderne o mista ma purché in regioni diverse.

È ammessa la partecipazione di massimo 35 vetture moderne ad una gara di velocità in salita auto storiche titolata.

In entrambi i casi, non sarà necessaria l'iscrizione a calendario, ma verrà richiesto agli organizzatori il versamento di un diritto accessorio.

Per la partecipazione sarà sufficiente indicare nel R.P.G. della gara l'accettazione delle storiche o moderne;

Le auto storiche e le auto moderne avranno una classifica separata (per le auto storiche solo classifica generale di ogni raggruppamento e relativi premi d'onore, non saranno ammesse altri tipi di classifica e/o premiazioni), le auto storiche partiranno con una distanza di sicurezza a discrezione del Direttore di Gara e potranno essere precedute al massimo da una vettura "apripista".

Tutte le componenti organizzative della gara saranno comuni, non saranno quindi consentiti percorsi differenti.

Gli Organizzatori non potranno in alcun modo promuovere e reclamizzare la propria gara anche come "gara in salita storica" o "come salita moderna".

Gli Organizzatori che non rispetteranno le modalità su indicate, in particolare per la promozione e reclamizzazione, non potranno chiedere la partecipazione delle auto storiche o delle auto moderne nell'anno successivo".

ART. 7 - PREMI

Non sono obbligatori premi in denaro, ma in ogni competizione gli Organizzatori dovranno prevedere premi d'onore per ogni Raggruppamento.

ART. 8 - VERIFICHE SPORTIVE E TECNICHE

8.1 In tutte le competizioni devono essere previste verifiche sportive e tecniche ante e post-gara secondo le prescrizioni della N.S. 9. Il concorrente dovrà in ogni momento della competizione provvedere, a propria cura, a fornire la documentazione necessaria agli Ufficiali di Gara per l'accertamento della conformità della vettura ai regolamenti tecnici.

In ogni competizione, gli Organizzatori dovranno evidenziare, negli elenchi degli iscritti e dei verificati il N° di HTP FIA o CSAI, il periodo di appartenenza, il raggruppamento, la classe e la cilindrata; nelle classifiche il periodo di appartenenza, il raggruppamento, la classe e la cilindrata. Del mancato rispetto di tale obbligo la Commissione Auto Storiche terrà conto in sede di valutazione della gara.

8.2 Le vetture debbono essere presentate in perfette condizioni di esercizio, sicurezza ed aspetto estetico, pena la non ammissione alla gara.

8.3 In tutte le gare ACI-CSAI in salita e circuito, il sedile a fianco del pilota può essere smontato con tutti i supporti, per motivi di sicurezza, ferma restando la conformità del peso della vettura a quanto indicato sull'HTP (FIA o C.S.A.I.). Fiche d'omologazione dell'epoca e/o Allegato J dell'epoca.

8.4 In tutte le competizioni Nazionali i concorrenti e i conduttori devono presentarsi alle verifiche tecniche ante gara con i seguenti documenti:

- HTP FIA o CSAI;
- passaporto Tecnico CSAI o 5 pagine aggiuntive;
- fiche d'omologazione dell'epoca cui fa riferimento la vettura.

Tali documenti potranno essere trattenuti dal Commissario Tecnico Nazionale delegato dall'ACI-CSAI fino al termine della competizione.

8.4.1 Nei rally auto storiche, le vetture devono essere presentate alle verifiche ante-gara con pneumatici sui quali risulti stampigliato il marchio E o DOT e, nelle gare valide per il campionato italiano, con pneumatici marchiati solamente "E", senza alcuna altra limitazione d'uso, e muniti di codice a barre identificativo del singolo pneumatico. Marchiatura e codice a barre dovranno essere evidenziati in colore giallo a cura del concorrente per un immediato riconoscimento. L'evidenziatura deve essere visibile durante tutto il rally.

ART. 9 - SVOLGIMENTO DELLE COMPETIZIONI

Ogni competizione può essere articolata in partenza isolata (salita e rally), in batterie con semifinali e finali (nelle gare in circuito), precedute da prove ufficiali con rilevazione dei tempi (nelle gare in circuito).

Il concorrente per essere ammesso alla partenza di una competizione in salita o circuito, deve aver partecipato ad almeno una sessione di prove ufficiali.

Nel caso in cui un concorrente non dovesse portare a termine almeno una delle sessioni di prove previste dal Regolamento Particolare di Gara, può presentare al Direttore di Gara una richiesta, che sarà trasmessa al Collegio dei Commissari Sportivi o al Giudice Unico, nella quale dichiarerà di conoscere il percorso di gara e chiede di essere ammesso alla partenza.

Il Direttore di Gara, sentito il parere del Collegio dei Commissari Sportivi o del Giudice Unico, provvederà ad inserirlo nell'elenco dei partenti, nel Raggruppamento, categoria e classe in cui era stato verificato, ed in caso di competizione in circuito gli sarà assegnata l'ultima posizione dello schieramento di partenza della corsa cui è iscritto.

Nel caso vi fossero più concorrenti da inserire in fondo allo schieramento si procederà inserendo prima la vettura di maggiore cilindrata per terminare con la vettura di minore cilindrata. È lasciata comunque facoltà al Direttore di Gara di inserire i concorrenti in fondo allo schieramento di partenza.

Un concorrente per essere classificato deve:

- nelle competizioni in salita portare a termine l'intera gara;
- nei rally deve superare l'ultimo Controllo Orario (quello del traguardo o del parco chiuso);
- in circuito deve avere percorso il 70% arrotondato per difetto del numero dei giri percorsi dal 1° classificato del periodo di appartenenza.

L'ordine di partenza, nelle gare di velocità in circuito, è determinato dai tempi ottenuti nelle prove ufficiali di qualificazione.

L'ordine di partenza nei rally, nell'ambito delle vetture storiche, anche nelle tappe successive alla prima, è a discrezione del Direttore di gara, nel rispetto delle norme sui conduttori prioritari, il quale per motivi di sicurezza potrà effettuare le variazioni che riterrà opportune.

In ogni tipologia (circuito, salita, rally) il tempo massimo per essere inclusi nella classifica ufficiale è quello indicato nel RPG.

Nelle gare in salita valide per un titolo nazionale, il programma di una manifestazione titolata, che si svolge in due manche di gara, deve prevedere le prove ufficiali il sabato e le due manche di gara alla domenica. Le gare in salita valide per il campionato italiano non possono avere prove e gare nella stessa giornata.

Nelle competizioni in salita dove sono previste le vetture storiche e moderne, le vetture storiche potranno a discrezione dell'organizzatore, essere ammesse allo stesso numero di sessioni di prove ufficiali previste per le vetture moderne, con il minimo di una sessione di prove e di una sessione di gara, l'organizzatore deve, nei limiti del possibile, predisporre un programma strutturato in modo da non penalizzare i concorrenti delle auto storiche e deve inviare alla Commissione Auto storiche unitamente al RPG anche il programma dell'intera Manifestazione.

Nei rally auto storiche organizzati in concomitanza con rally auto moderne l'organizzatore deve considerare pariteticamente le due tipologie di gara, con comunicazione, promozione e tutto quanto altro necessario a definire l'autonoma identità del rally auto storiche. Il rispetto di quanto su precisato sarà condizione necessaria per l'iscrizione al calendario dell'anno successivo. L'ordine di partenza delle vetture storiche rispetto alle moderne deve essere stabilito caso per caso e, in linea di principio, devono essere fatte partire per prime le vetture della gara con la titolarità più rilevante.

ART. 10 - CLASSIFICHE

10.1 Nelle gare in salita il rilevamento dei tempi deve essere effettuato al 1/100 di secondo

Nei rally, il rilevamento dei tempi sarà effettuato al 1/10 di secondo.

10.2 In ogni competizione, gli organizzatori devono prevedere le seguenti classifiche:

10.2.1 Classifiche gare di velocità (circuito e salita)

- Classifica ASSOLUTA del 1° Raggruppamento
- Classifica ASSOLUTA del 2° Raggruppamento
- Classifica ASSOLUTA del 3° Raggruppamento
- Classifica ASSOLUTA del 4° Raggruppamento
- Classifica ASSOLUTA del Gruppo "Auto classiche" J2
-

- Classifiche di classe del 1° Raggruppamento (CIRCUITO)

Raggr.	Periodo	Categoria	Classi										
1°	D	BC							1150	1300	1600	2000	2000>
1°	E	T (T + TC)	500	600	700	850	1000	1150	1300	1600	2000	2000>	
1°	E	GT (GT + GTS)	500	600	700	850	1000	1150	1300	1600	2000	2000>	
1°	E	GTP						1150	1300	1600	2000	2000>	
1°	E	BC						1150	1300	1600	2000	2000>	
1°	F	T (T + TC)	500	600	700	850	1000	1150	1300	1600	2000	2000>	
1°	F	GT (GT + GTS)	500	600	700	850	1000	1150	1300	1600	2000	2000>	
1°	F	GTP						1150	1300	1600	2000	2000>	
1°	F	BC						1150	1300	1600	2000	2000>	

- Classifiche di classe del 2° Raggruppamento (CIRCUITO)

Raggr.	Periodo	Categoria	Classi										
2°	G 1	T (T + TC)	500	600	700	850	1000	1150	1300	1600	2000	2000>	
2°	G 1	GT (GT + GTS)	500	600	700	850	1000	1150	1300	1600	2000	2000>	
2°	G 1	GTP						1150	1300	1600	2000	2000>	
2°	(G2 + H1)	T	500	600	700	850	1000	1150	1300	1600	2000	2500	2500>
2°	(G2 + H1)	TC	500	600	700	850	1000	1150	1300	1600	2000	2500	2500>
2°	(G2 + H1)	GT	500	600	700	850	1000	1150	1300	1600	2000	2500	2500>
2°	(G2 + H1)	GTS	500	600	700	850	1000	1150	1300	1600	2000	2500	2500>
2°	G2	GTP					1000	1150	1300	1600	2000	2000>	
2°	GR	BC						1150	1300	1600	2000	2000>	
2°	HR	BC				1000	1150	1300	1600	2000	2000>		

- Classifiche di classe del 1° Raggruppamento (SALITA)

Raggr.	Periodo	Categoria	Classi										
1°	D	BC							1150	1300	1600	2000	2000>
1°	E	T (T + TC)	500	600	700	850	1000	1150	1300	1600	2000	2000>	
1°	E	GT (GT + GTS)	500	600	700	850	1000	1150	1300	1600	2000	2000>	
1°	E	GTP						1150	1300	1600	2000	2000>	
1°	E	BC						1150	1300	1600	2000	2000>	
1°	F	T (T + TC)	500	600	700	850	1000	1150	1300	1600	2000	2000>	
1°	F	GT (GT + GTS)	500	600	700	850	1000	1150	1300	1600	2000	2000>	
1°	F	GTP						1150	1300	1600	2000	2000>	
1°	F	BC						1150	1300	1600	2000	2000>	
1°	G 1	T (T + TC)	500	600	700	850	1000	1150	1300	1600	2000	2000>	
1°	G 1	GT (GT + GTS)	500	600	700	850	1000	1150	1300	1600	2000	2000>	
1°	G 1	GTP						1150	1300	1600	2000	2000>	
1°	GR	BC						1150	1300	1600	2000	2000>	

- Classifiche di classe del 2° Raggruppamento (SALITA)

2°	(G2 + H1)	T	500	600	700	850	1000	1150	1300	1600	2000	2500	2500>
2°	(G2 + H1)	TC	500	600	700	850	1000	1150	1300	1600	2000	2500	2500>
2°	(G2 + H1)	GT	500	600	700	850	1000	1150	1300	1600	2000	2500	2500>
2°	(G2 + H1)	GTS	500	600	700	850	1000	1150	1300	1600	2000	2500	2500>
2°	G2	GTP					1000	1150	1300	1600	2000	2000>	
2°	HR	BC				1000	1150	1300	1600	2000	2000>		

- Classifiche di classe del 3° Raggruppamento (CIRCUITO e SALITA)

Raggr.	Periodo	Categoria	Classi										
3°	(H2 + I)	T	500	600	700	1000	1150	1300	1600	2000	2000>	2500	2500>
3°	(H2 + I)	TC	500	600	700	1000	1150	1300	1600	2000	2000>	2500	2500>
3°	(H2 + I)	GT	500	600	700	1000	1150	1300	1600	2000	2000>	2500	2500>
3°	(H2 + I)	GTS	500	600	700	1000	1150	1300	1600	2000	2000>	2500	2500>
3°	(H2 + I)	Sil	500	600	700	1000	1150	1300	1600	2000	2000>	2500	
3°	IR	BC				1000	1150	1300	1600	2000	2000>		

Classifiche di classe del 4° Raggruppamento (CIRCUITO e SALITA)

Raggr.	Periodo	Categoria	Classi									
--------	---------	-----------	--------	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Raggr.	Periodo	Categoria	Classi										
4°	J1	N					1150	1400		2000	2000>		
4°	J1	A					1150	1400	1600	2000	2000>		
4°	J1	B							1600	1600>			
4°	JR	BC			1000		1150	1300	1600	2000	2000>		
4°	JR	BC Sport Naz.										2500>	3000*

*limitatamente alle vetture Alfa Romeo 3000 12V, e alle vetture Alfa Romeo 2500 12V.

- Classifiche di classe del Gruppo "Auto classiche"

Categoria J2	Classi			
J2 (gruppo N e gruppo A)	1300	1600	2000	2000>
J2 GRUPPO B		1600		1600> e/o sovralimentate

All'organizzatore è lasciata facoltà se inserito nell'RPG di istituire, ai soli fini della premiazione sotto classi per particolari tipi di vettura o per marca o per cilindrata.

Per le vetture T, TC, GT, GTS e Sil. del 2° e 3° Raggruppamento non deve essere riportato il periodo, ma solo la categoria e la classe di cilindrata.

Non devono essere né previste né divulgate classifiche generali assolute senza distinzione di raggruppamenti e classi.

Gli Organizzatori di competizioni FIA, titolate e non, che hanno anche una titolazione nazionale devono compilare le classifiche previste dalla presente normativa che dovranno essere spedite all'ACI-CSAI unitamente a quelle FIA entro i termini previsti dal punto "E" della Premessa.

Nel caso di interruzione anticipata della gara, ai fini delle classifiche, valgono le norme previste nella NS 1, Cap. IX, art. 1.6, ove applicabili.

10.2.2 Classifiche rally auto storiche:

- Classifica del 1° Raggruppamento
 - Classifica del 2° Raggruppamento
 - Classifica del 3° Raggruppamento
 - Classifica del 4° Raggruppamento
 - Femminile comprendente in modo unitario tutti i punteggi delle quattro* classifiche di raggruppamento.
 - Classifiche di classe

Classi di cilindrata	1°Raggruppamento	1°Raggruppamento	2° Raggruppamento	3 °Raggruppamento	4°Raggruppamento
	fino al Periodo E	Periodo F / G1	Periodo G2 / H1	Periodo H2 / I	Periodo J1
	fino al 1961	dal1962 al 1969	dal 1970 al 1975	dal 1976 al 1981	dal 1982 al 1985
	T - CT - GT - GTS	T - CT - GT - GTS	T - CT - GT - GTS	T - CT - GT - GTS	N - A - B
fino a 1000 cc	A 1				
1001 - 1600 cc	A 2				
più di 1600 cc	A 3				
fino a 1000 cc		B 1			
1000 - 1300 cc		B 2			
1301 - 1600 cc		B 3			
1601 - 2000 cc		B 4			
più di 2000 cc		B 5			
fino a 1150 cc			C 0		
1151 -1300 cc			C 1		
1301 - 1600 cc			C 2		
1601 - 2000 cc			C 3		
2001 - 2500 cc			C 4		
più di 2500 cc			C 5		
fino a 1150 cc				D 0	
1151- 1300 cc				D 1	
1301 - 1600 cc				D 2	
1601 - 2000 cc				D 3	
più di 2000 cc				D 4	
Gr.N/A fino a 1600 cc					E 1
Gr.N/A più di 1600 cc					E 2
Gr. B fino a 1600 cc					E 3
Gr. B più di 1600 cc					E 4
Gr. B fino a 1600cc					E5

Per il solo 1° raggruppamento le classi sono costituite con almeno 3 vetture verificate; quando la classe non viene costituita le vetture interessate vengono accorpate alla classe immediatamente superiore e così via sino al raggiungimento del numero minimo di tre vetture.

Non devono essere divulgate classifiche generali assolute, ma dovrà solamente essere proclamato il vincitore assoluto della gara.

Le eventuali premiazioni effettuate sulla pedana di arrivo devono prevedere un solo podio costituito o dai conduttori o da conduttori e autovetture, vincitori dei quattro raggruppamenti; la posizione di primato andrà assegnata al vincitore assoluto del rally. Nelle gare valevoli per i Titoli Nazionali aperte alla partecipazione straniera, dovrà inoltre essere previsto, con le stesse modalità sopra indicate, un podio per i conduttori italiani.

Le classifiche, anche quelle FIA, dovranno essere spedite all'ACI-CSAI entro i termini previsti nella PREMESSA GENERALE unitamente agli elenchi dei partenti, dei ritirati e degli esclusi.

ART. 11 - PARCO CHIUSO

Al termine di ogni competizione le vetture devono essere fatte entrare in parco chiuso, ove resteranno nei modi e nei termini previsti dall'R.P.G.. La sorveglianza dovrà essere espletata da un Commissario a ciò designato dall'Organizzatore eventualmente coadiuvato da altro personale. Il Commissario al parco chiuso è responsabile del suo funzionamento dall'entrata all'uscita delle vetture ed ha l'incarico di impartire ai concorrenti ogni necessaria istruzione al riguardo.

All'interno del Parco Chiuso valgono le disposizioni previste dall'Art. 42, lettera B) del R.S.N.

Nelle gare in salita che si svolgono in due manche il Parco Chiuso è obbligatorio tra le due manche solo se le stesse sono effettuate in giorni consecutivi.

Il Parco Chiuso sarà aperto solo su disposizione del Direttore di Gara, sentito il parere del collegio dei Commissari sportivi o del Giudice Unico. Le vetture soggette a verifiche tecniche post-gara non potranno lasciare il Parco Chiuso. I contravventori saranno sanzionati con l'esclusione dalla classifica e deferiti alla giustizia sportiva.

ART. 12 - RECLAMI

I reclami sono regolati dagli art. 171 e seguenti del R.N.S..

In caso di reclamo tecnico, il reclamante deve specificare i particolari della vettura oggetto del reclamo ed è tenuto a fornire tutta la documentazione riguardante il reclamo stesso.

ART. 13 - REQUISITI PER OTTENERE UNA TITOLAZIONE ACI-CSAI. E/O FIA PROCEDURE PER L'ISCRIZIONE NEL CALENDARIO INTERNAZIONALE

13.1 Requisiti per ottenere una titolazione ACI-CSAI.

Una competizione, per candidarsi a un titolo ACI-CSAI, deve avere i seguenti requisiti:

- essere almeno alla seconda edizione;
- avere avuto l'ispezione da parte dell'osservatore inviato dalla Commissione Auto Storiche;
- rispettare le prescrizioni di sicurezza emanate e recepite dall'ACI-CSAI

13.2 Procedura per l'iscrizione di una competizione nel calendario internazionale e requisiti per ottenere una titolazione FIA.

13.2.1 L'Organizzatore che desidera iscrivere la propria competizione al Calendario internazionale della FIA deve inoltrare la relativa richiesta all'ACI-CSAI con le procedure previste nella N.S. 7 e con il parere positivo della Commissione Auto Storiche.

13.2.2 L'Organizzatore che oltre all'iscrizione di una competizione nel Calendario internazionale desiderasse candidare la stessa competizione per un titolo FIA deve farne espressa richiesta e richiedere anche l'invio di un Osservatore FIA. Le gare in circuito o in salita possono essere candidate per un titolo FIA solo se sono già valide per un Titolo Nazionale. Tutte le candidature FIA sono subordinate al parere favorevole della Commissione Auto Storiche. In caso contrario, la richiesta verrà considerata nulla.

13.2.3 Le disposizioni di cui sopra non sono applicabili alle gare del Serie "CEZ" (Central Europe Zone).

ART. 14 - DEFINIZIONI DELLE COMPETIZIONI

14.1 Competizione Storica

Una competizione storica può essere una dimostrazione, una parata, una gara storica su strada, un rally storico, un percorso di regolarità storica o un raduno storico turistico organizzato sotto il controllo della FIA. Tutte le competizioni che si svolgono sul territorio nazionale devono rispettare il presente regolamento e, ad eccezione dei rally e delle gare di velocità in salita, devono svolgersi su circuiti omologati dall'ACI-CSAI e/o della FIA.

14.2 Dimostrazione, Parata

Le dimostrazioni e le parate devono svolgersi conformemente a quanto previsto dall'art. 22 del RNS.

14.2 bis Raduni

Per i Raduni si rinvia al Cap. 5° della N.S. 23.

14.3 Rally Auto Storiche

Il Rally Auto Storiche è una gara su strada a carattere sportivo, in cui una parte della distanza è percorsa su strade aperte alla circolazione ordinaria. L'itinerario deve includere più "prove speciali", organizzate su strade chiuse alla circolazione ordinaria, o su circuiti permanenti o semi-permanenti.

La classifica generale del rally è ottenuta sommando i tempi impiegati nelle prove speciali alle penalità per i controlli orari nonché alle eventuali altre penalità espresse in tempo.

14.3.1 Il percorso di un rally comprende tappe, sezioni, settori, prove speciali, riordini, parchi assistenza.

Definizioni:

- Tappa: ogni parte del rally separata da un tempo minimo prefissato di sosta;
- Sezione: ogni parte del rally compresa tra la partenza e il primo riordino, tra due riordini successivi, tra l'ultimo riordino e l'arrivo di tappa;
- Settore: tratto di percorso compreso tra due controlli orari;
- Prova Speciale: tratto di percorso obbligatoriamente chiuso al traffico da percorrersi a velocità cronometrata e compreso tra due controlli orari;
- Riordino: tratto di percorso in regime di parco chiuso, con un controllo orario all'entrata e all'uscita, con obbligo di sosta per permettere sia un ritorno all'orario teorico, sia il raggruppamento degli equipaggi.
- Parco Assistenza (facoltativo): tratto di percorso con un controllo orario all'entrata e all'uscita, dove i concorrenti hanno a disposizione un tempo prefissato per controllare e ripristinare la vettura. Nei Rally Auto Storiche le assistenze ed il rifornimento di benzina sono liberi durante tutta la gara, salvo i casi espressamente indicati dal Regolamento Particolare di Gara e dal road book ufficiale della manifestazione.
- Le vetture dell'assistenza non sono autorizzate a parcheggiare o intervenire ad una distanza

inferiore a 300 m. da un posto di controllo. Nessun veicolo dell'assistenza potrà circolare sul percorso delle prove speciali o in ogni altra area identificata come vietata dall'Organizzazione, pena una sanzione che potrà arrivare all'esclusione del concorrente.

- E' particolarmente raccomandato agli organizzatori di indicare nel Road Book i luoghi che, per ciascun settore, siano ritenuti dall'Organizzatore stesso come quelli più agevoli per prestare assistenza ai concorrenti e, conseguentemente, di prevedere, per quei settori, dei tempi di percorrenza maggiori. Dell'osservanza di quanto qui raccomandato dovrà essere dato conto nel rapporto ispettivo.
- La velocità media di percorrenza del settore non deve superare 50 km/h. mentre la velocità media nelle Prove Speciali non deve superare 100 km/h.

14.3.2 L'equipaggio di una vettura deve essere formato da due conduttori ambedue in possesso della licenza richiesta per condurre la vettura iscritta (ved. precedente art. 2)

14.3.3 Nelle prove speciali in circuito dove è stata autorizzata una partenza simultanea di più vetture, a bordo di ogni vettura deve esserci un solo conduttore tra i due che formano l'equipaggio

14.3.4 Per essere ammesse, le vetture devono essere in regola con i vigenti Regolamenti tecnici Auto Storiche dell'ACI- CSAI. Il limite massimo di rumorosità indicato nella N.S. 11 APPENDICE VI, è fissato per i rally Auto Storiche in 105 dB (A); rimangono invariate le modalità di rilevazione.

14.3.5 I rally Auto Storiche possono essere esclusivamente della tipologia Rally Nazionali o Rally Internazionali. Non è consentita l'organizzazione di Rally Ronde.

Lo svolgimento potrà essere di giorno e/o di notte, in una o più giornate; nelle gare valide per il campionato italiano non sono ammesse gare miste terra/asfalto, cioè gare che prevedano sia prove speciali interamente su asfalto che prove speciali interamente su terra.

La durata massima può essere di 48 ore per un rally nazionale e di 72 ore per un rally internazionale. La durata va calcolata dall'inizio delle verifiche ante gara fino all'arrivo della prima vettura; l'ACI-CSAI si riserva la facoltà di autorizzare differenti modalità di durata.

La durata massima di guida, per ogni giorno di gara, non può essere superiore alle 12 ore, cui si possono sommare massimo tre ore per eventuali riordini.

La durata di un riordino deve essere compresa tra un minimo di 20' ed un massimo di 180'.

14.3.6 In tutti i rally nazionali e internazionali, la lunghezza complessiva delle prove speciali non potrà essere inferiore a 30 km. e superiore a 150 km con un massimo di 90 km. per giornata; nelle gare titolate il chilometraggio minimo delle P.S. è di 60 Km.

In tutte le tipologie di Rally devono essere previste un numero minimo di due prove speciali, ognuna delle quali può essere ripetuta al massimo tre volte; il numero complessivo delle prove speciali non può essere inferiore a quattro. Il totale dei Km delle prove speciali, in ogni singola tappa, non può essere superiore al 50% del totale dei Km dell'intero percorso della tappa

14.3.7 Ai fini dell'assegnazione dei numeri di gara e dell'ordine di partenza, sono stabiliti i seguenti elenchi riservati ai primi conduttori:

- piloti prioritari A - FIA (se previsto dalla FIA)
- piloti prioritari A - ACI-CSAI
- piloti prioritari B - FIA (se previsto dalla FIA)
- piloti prioritari B - ACI-CSAI

L'inserimento negli elenchi FIA avverrà con le modalità stabilite dalla FIA.

L'inserimento negli elenchi CSAI avverrà, per i piloti con licenza ACI-CSAI o FAMS, con le seguenti modalità:

- vincitori Trofei Nazionali 2° - 3° - 4° Raggruppamento-prioritari A - ACI-CSAI
- vincitori Campionato Europeo 2°, 3° e 4° Raggruppamento prioritari A -ACI- CSAI
- vincitori 2°, 3° e 4° Raggruppamento di una gara titolata ACI-CSAI prioritari A -ACI-CSAI
- vincitori Trofeo Nazionale 1° Raggruppamento prioritari B -ACI-CSAI
- vincitori Campionato Europeo 1° Raggruppamento prioritari B - ACI-CSAI
- vincitori Coppe ACI-CSAI prioritari B -ACI- CSAI
- vincitori 1° Raggruppamento di una gara titolata ACI-CSAI prioritari B ACI-CSAI

I riferimenti sono relativi, per i titoli, ai risultati conseguiti nell'anno precedente; per le vittorie nelle gare titolate ai risultati conseguiti sia nell'anno precedente che in quello in corso.

I primi elenchi piloti prioritari verranno pubblicati a inizio anno, gli aggiornamenti successivi dopo ogni gara titolata.

Dopo il primo anno i piloti che escono dal primo elenco di priorità ACI-CSAI sono assegnati al secondo elenco di priorità.

La cancellazione avviene d'ufficio trascorsi due anni successivi a quello di inserimento se non si sono verificate le modalità su indicate.

Per i quattro vincitori dei Trofei nazionali di raggruppamento, la cancellazione avviene d'ufficio trascorsi 3 anni successivi a quello di inserimento.

L'ACI-CSAI si riserva, con valutazione discrezionale, di inserire d'ufficio nei propri elenchi piloti con rilevante capacità agonistica e piloti che stiano ottenendo rilevanti risultati agonistici nelle gare titolate dell'anno in corso.

Ai fini dell'assegnazione dei numeri di gara e dell'ordine di partenza tutte le priorità ACI-CSAI decadono, gare per gara, in caso di utilizzo di vetture delle seguenti classi :

1° raggruppamento	TC - GTS classi 1000 - 1300 - 1600
2° - 3° raggruppamento	T e GT : classi 1000 -1150 - 1300 -1600 - 2000
2° - 3° raggruppamento	TC e GTS : classi 1000 - 1150 -1300 -1600

In tutti i rally auto storiche, ai fini dell'assegnazione dei numeri di gara e dell'ordine di partenza, dovranno essere applicate le seguenti priorità:

- piloti prioritari A - FIA (se previsto dalla FIA)
- piloti prioritari A - ACI-CSAI
- piloti vincitori 2°, 3° e 4° raggruppamento delle due edizioni precedenti della gara.

L'organizzatore potrà posizionare a sua discrezione tutti questi piloti, fermo restando la precedenza attribuita sulla base delle prestazioni delle vetture. a seguire partiranno:

- piloti prioritari B - FIA (se previsto dalla FIA)
- piloti prioritari B -ACI- CSAI
- piloti vincitori 1° raggruppamento delle due edizioni precedenti della gara

L'organizzatore potrà posizionare a sua discrezione tutti questi piloti, fermo restando la precedenza attribuita sulla base delle prestazioni delle vetture.

I conduttori che all'epoca hanno gareggiato in squadre ufficiali o che sono stati vincitori di titoli nazionali e/o internazionali, sono inseriti gara per gara dagli Organizzatori, in funzione delle prestazioni delle vetture utilizzate, tra i piloti prioritari A ACI-CSAI o tra i piloti prioritari B ACI-CSAI.

14.3.8 Gli organizzatori devono predisporre due o tre vetture apripista numerate "00" e "0" oppure "000", "00" e "0". Queste vetture, che devono effettuare interamente il percorso di tutte le prove speciali del rally, devono essere equipaggiate con un faro rotante sul tetto e con una sirena.

A bordo delle vetture apripista devono prendere posto al massimo due persone.

Almeno per la vettura "0" chi guida deve essere, o essere stato, titolare di una licenza di conduttore C/R.

Per le vetture "00" e "000" chi guida deve essere in possesso di esperienza nelle competizioni rallistiche.

Per tutte le vetture apripista chi sta a fianco del conduttore deve essere in possesso di esperienza nelle competizioni rallistiche o titolare di licenza di operatore radio.

14.4 Gara storica in Circuito

14.4.1 Gara che si svolge su circuito chiuso con due o più veicoli che corrono contemporaneamente su un unico percorso, in cui il fattore determinante è costituito dalla velocità o dalla distanza percorsa ad un dato momento.

14.4.1.1 Una competizione in circuito può essere:

- sprint, se la durata della competizione non supera 30' (trenta minuti);
- mini endurance, se la durata è di 60' (sessanta minuti);
- endurance, se la durata è pari o superiore a 120' (due ore).

Nell'ambito di una competizione l'Organizzatore può prevedere più gare sprint riservate ad uno stesso Gruppo, ma dovrà specificare nel RPG se sarà redatta una classifica per ogni gara (e relativa premiazione) o una classifica unica per somma di tempi

14.4.1.2 Ogni competizione in circuito deve prevedere una sessione di prove ufficiali per le gare sprint e due sessioni per le gare di mini endurance e di endurance.

Nel caso di più gare sprint, per un Gruppo, nell'ambito di una stessa manifestazione, L'Organizzatore dovrà prevedere tante sessioni di prove ufficiali, quante sono le gare previste.

14.4.2 Ogni competizione di velocità in circuito deve essere iscritta nel Calendario ACI-CSAI. Il RPG deve essere conforme a quello "Tipo" stabilito dall'ACI-CSAI e pubblicato sul suo sito Internet ufficiale. Non saranno accettati altri tipi di regolamento.

14.4.3 I conduttori devono essere titolari della licenza richiesta per condurre la vettura iscritta (ved. Precedente art. 2.1)

14.4.4 Per motivi di sicurezza, è vietato fare gareggiare le vetture Biposto Corsa e Monoposto insieme alle TC e GTS, T e GT e Sil.

14.5 Gara storica di Velocità in Salita

14.5.1 È di velocità in salita una gara dove le vetture partono singolarmente per effettuare uno stesso percorso fino alla linea di arrivo situata ad un'altitudine superiore a quella della linea di partenza. Il tempo impiegato fra le linee di partenza e di arrivo costituisce il fattore determinante ai fini della classifica.

In tutte le gare di velocità in salita, titolate e non, il numero massimo di vetture ammesse alla partenza è di 250 vetture. L'Organizzatore dovrà accettare solo iscrizioni complete e conformi alle prescrizioni del R.N.S. e tenere un protocollo delle iscrizioni pervenute.

14.5.2 Ogni competizione di velocità in salita deve essere iscritta nel Calendario ACI-CSAI. Il RPG deve essere conforme a quello "Tipo" stabilito dall'ACI-CSAI e pubblicato sul suo sito Internet ufficiale. Non saranno accettati altri tipi di regolamento.

14.5.3 I conduttori devono essere titolari della licenza richiesta per condurre la vettura iscritta (ved. precedente art. 2.1).

14.5.4 Ogni competizione in salita deve avere un percorso complessivo minimo di km. 6 e massimo di 20 km. Tale distanza può essere raggiunta con una o più manches. Nel caso di più manches, la classifica sarà fatta per somma dei tempi delle singole manches.

Ogni competizione in salita deve prevedere almeno una sessione di prove ufficiali finalizzata alla conoscenza del percorso da parte dei conduttori.

Tra le manches di gara vige il regime di parco chiuso, solo se le stesse si effettuano in giorni consecutivi.

Eventuali interventi saranno effettuati, se autorizzati dal Collegio dei Commissari Sportivi, sentito il parere del Commissario Tecnico Delegato, alla presenza dello stesso o suo incaricato.

14.5.5 Nelle gare nazionali e in quelle internazionali non titolate è lasciata facoltà al concorrente di smontare i paraurti.

14.5.6 Per tutta la durata della manifestazione, è vietato l'utilizzo di vetture apripista di qualsiasi genere.

14.6 Grande Evento

14.6.1 Si intende per Grande Evento una manifestazione che non sia riconducibile, in tutto o in parte, ad una delle tipologie definite nei precedenti artt. 14.3 - 14.4 - 14.5 e che rivesta carattere di eccezionalità sotto il profilo rievocativo, e/o la qualità e l'importanza storica delle vetture ammesse e/o le modalità organizzative.

14.6.2 Un Grande Evento non può essere organizzato se non è sottoposto al parere preventivo della Commissione Auto Storiche competente, la quale si riserva la facoltà insindacabile di autorizzarlo o meno, ricorrendone i presupposti e a condizione che tutte le vetture partecipanti, che rientrino in uno dei Periodi definiti nel Cap. II art. 3.2, siano in possesso di HTP FIA o CSAI e totalmente conformi all'Allegato K FIA e/o alla NS 14.

14.6.3 I Grandi Eventi devono essere iscritti al Calendario dell'ACI-CSAI. Nel caso in cui il Grande Evento sia qualificabile come gara internazionale, esso deve essere iscritto al Calendario della FIA e le vetture partecipanti devono essere in possesso di HTP FIA.

14.6.4 È obbligo dell'Organizzatore sottoporre all'ACI-CSAI il RPG con anticipo inderogabilmente non inferiore a 70 giorni dalla data di svolgimento. La Commissione Auto Storiche competente ha la facoltà di imporre all'Organizzatore di apportarvi modifiche ovvero di proporre la non approvazione nel caso in cui ritenesse insoddisfacenti gli standard qualitativi dell'ultima edizione dell'Evento.

14.6.5 Eventuali precedenti deroghe concesse agli Organizzatori non costituiscono diritti acquisiti e, in ogni caso, restano abrogate dal presente articolo.

14.6.6 Ai Grandi Eventi che si dovessero svolgere totalmente o parzialmente su strade aperte al traffico è ammessa la partecipazione soltanto delle vetture regolarmente targate ed immatricolate: T, GT, TC, GTS, GTP1, GTP2, GTP3, e Biposto Corsa (BC con numeri di omologazione da 220 a 255) omologate come Gruppo 4 dall'1/1/1966 all'1/1/1969 e come Gruppo 5 nel 1970.

Al Grande Evento che si svolge interamente su percorsi chiusi al normale traffico, sono ammesse le vetture di cui all'Art. 4.3 della NS 14.

CAP. II REGOLAMENTO TECNICO

INDICE

ARTICOLI

- 1 - Premessa
- 2 - Disposizioni generali, pubblicità e definizioni delle vetture
- 3 - Classificazione delle vetture per Periodi e definizioni
- 4 - Documenti di identità delle vetture
- 5 - Prescrizioni di sicurezza
- 6 - Regolamento tecnico per vetture non omologate
- 7 - Regolamento tecnico per vetture stradali di produzione
- 8 - Pneumatici

ALLEGATI

- I Elenco delle categorie e delle formule ammesse alle gare internazionali di velocità
- II Materiali raccomandati da usarsi per sostituzioni o ricostruzioni
- III Test di condizioni strutturali delle vetture Biposto Corsa e Monoposto, oltre 2 litri dal Periodo GR in avanti.
- IV Verifiche e riparazioni di strutture composite
- V Disegni di roll-bars (**ROPS**)(rif. art. 5.13)
- VI A Centina di sicurezza
- VI B Armatura di sicurezza
- VII Specifiche di particolari modelli

- VIII Modifiche autorizzate per le vetture Turismo di serie (T) e Gran Turismo di serie (GT) dei periodi "E", "F" e "G1"
- IX Modifiche autorizzate per le vetture Turismo Competizione (TC) e Gran Turismo Competizione (GTS), dei periodi "E", "F" e "G1", in aggiunta a quelle autorizzate dall'allegato VIII.
- X Regolamento tecnico per le vetture Formula Uno
- XI Regolamento vetture Periodo J1
- XI BIS Regolamento tecnico delle vetture J2
- XII Procedura di rilascio di HTP FIA - FIA Vehicle Identity number Sticker FIA
- XII BIS Procedura per la richiesta di FIA Vehicle Identity number e sticker FIA.
- XIII Autocertificazione per Verifica tecnica unica annuale **2014**

ART. 1 - PREMESSA

1.1 Il presente regolamento recepisce integralmente le disposizioni dell'Allegato K (FIA), alle quali, tuttavia sono state aggiunte alcune disposizioni particolari, necessarie per regolamentare compiutamente taluni aspetti peculiari delle competizioni nazionali, non coperti dalla regolamentazione internazionale.

1.2 La NS 14 si applica alle vetture che sono o vetture originali da competizione o vetture costruite esattamente con le stesse specifiche dei modelli con passato storico internazionale conformi ai regolamenti internazionali del periodo.

Le sole possibili variazioni alle specifiche del periodo sono quelle autorizzate nella NS 14.

Possono essere accettate vetture senza passato storico internazionale ma che hanno un passato storico di competizione in gare di campionati nazionali o altre significative gare nazionali di status equivalente.

Se un modello di vettura non ha preso parte nel periodo a gare internazionali, l'HTP FIA delle vetture corrispondenti deve essere presentato all'HMSC, supportato da prove che il modello ha un passato storico nel periodo in gare nazionali significative.

Il presente regolamento, composto da 8 articoli e da 14 allegati deve essere integralmente rispettato nello svolgimento di qualsiasi competizione internazionale, nazionale e nazionale con partecipazione straniera autorizzata (NEAFP).

1.3 Al contrario, le disposizioni particolari riportate in carattere CORSIVO in calce agli articoli cui sono collegate, sono applicabili solo alle competizioni nazionali.

ART. 2 - DISPOSIZIONI GENERALI E DEFINIZIONI DELLE VETTURE

2.1 Disposizioni generali

2.1.1 Dal 1906, le gare automobilistiche internazionali sono state regolamentate dalla FIA (già AIACR fino al 1947). L'Allegato C per vetture Biposto corsa è stato introdotto nel 1950, prima di essere integrato nell'Allegato J nel 1966. L'Allegato J, destinato a vetture GT e Turismo, fu introdotto nel 1954 e dal 1966 è stato incorporato nell'Allegato, introdotto sin dal 1954 per le vetture Turismo e GT. Lo scopo della presente NS14 (che ha integralmente recepito l'All. K della FIA) è quello di preservare le specifiche originali di tutte le Autostoriche da competizione, tranne nei casi in cui si rendano necessarie modifiche per ragioni di sicurezza.

2.1.2 Tutte le vetture sono classificate in funzione del tipo, del Periodo (Art. 3) e, per facilitarne la classificazione, del Gruppo Internazionale in cui il modello correva all'epoca (come riassunti nell'Allegato I).

2.1.3 Gli Organizzatori hanno facoltà di far gareggiare insieme i diversi gruppi, ma non possono accorpate in gara vetture a ruote coperte con vetture a ruote scoperte.

2.1.4 Se una vettura particolare è basata su di un modello omologato, la sua classificazione per Periodo deve essere compatibile con le date di validità della parte della Scheda di omologazione applicabile a quella particolare esemplare (fiche di base ed estensioni).

In particolare, il Periodo di classificazione deve tenere in considerazione se ad una certa data lo stesso modello sia stato trasferito da un Gruppo di omologazione ad un altro.

2.1.5 Il Periodo di classificazione e le estensioni della Scheda di omologazione che possono essere prese in considerazione sono specificati sull'HTP rilasciato alla vettura.

2.1.6 Nessuna vettura, con specifiche di un Periodo diverso dal Periodo in cui è stata classificata, può partecipare ad una competizione ACI-CSAI o FIA regolamentata, rispettivamente, dalla presente NS14 o dall'Allegato K.

2.1.7 Una volta classificata, la vettura potrà cambiare la classificazione indicata sull'HTP solo su autorizzazione della Commissione Autostoriche FIA.

2.1.8 È consigliato richiedere il rilascio dell'HTP anche per le vetture del Periodo Z.

2.1.9 Pubblicità sulle vetture / Numeri di gara

Queste norme devono essere rispettate durante tutta la durata della gara, anche nel paddock, in tutte le gare ACI-CSAI o FIA.

2.1.9.1 Pubblicità sulle vetture

2.1.9.2 La pubblicità è limitata ad un massimo di due spazi di 50 x 14 cm, situati, rispettivamente, sopra e sotto i numeri di gara; i numeri di gara possono essere al massimo quattro. Se non ci fosse spazio sufficiente, sopra e sotto ciascun numero di gara, per inserire la pubblicità autorizzata, questa può essere posizionata a fianco del numero di gara, senza tuttavia sovrapporsi alla tabella porta numero. Uno dei due spazi contigui a ciascun numero di gara può essere riservato alla pubblicità dell'Organizzatore, senza che il Concorrente vi si possa opporre.

2.1.9.3 I nomi dei piloti e la relativa bandiera nazionale possono figurare solo una volta su ciascuna fiancata della vettura, su di uno spazio non superiore a 10 x 40 cm. Uno solo stemma di club può essere posizionato su ciascun lato della vettura con dimensioni non superiori a 10 x 10 cm.

2.1.9.4 Le targhe del Rally sono riservate alla pubblicità dell'Organizzatore.

2.1.9.5 Nel rally, quando si usano solo due numeri di gara, sono autorizzati a scopi pubblicitari due spazi supplementari da 50 x 14 cm.

2.1.9.6 Ogni altra forma di pubblicità, ad eccezione della livrea pubblicitaria originale della vettura, deve essere rimossa.

2.1.9.7 Sulle vetture non sono consentite forme grafiche o identificative (quali raffigurazioni di denti di squalo, adesivi di vecchie corse, messaggi personali, ecc.).

2.1.9.8 In ogni caso, la pubblicità esposta deve:

- essere ammessa dalla legge italiana e dai regolamenti ACI-CSAI;
- non portare alcuna offesa;
- non essere contraria alla morale o al buon costume;
- non essere di natura politica o religiosa;
- non occupare spazi riservati alle targhe di gara e ai pannelli dei numeri di gara.

2.1.9.9. Sanzioni: ai concorrenti non conformi all'art. 2 che precede saranno inflitte le seguenti sanzioni:

- a) 1° infrazione multa di 150,00 con trascrizione sul passaporto tecnico,
- b) 2° infrazione multa di 300,00 con trascrizione sul passaporto tecnico,
- c) 3° infrazione multa di 500,00 esclusione dalla manifestazione e segnalazione alla Procura Federale.

2.1.9.10. SOLO PER GARE NAZIONALI

a) RALLY per tutti i periodi, SALITA e CIRCUITO solo per il 2° Raggruppamento (1/1/1970-31/12/1976)

La pubblicità può essere apposta sulle vetture con le seguenti modalità:

- Gli spazi pubblicitari sopra e sotto i numeri di gara sono riservati alla pubblicità dell'Organizzatore.
- I concorrenti possono apporre liberamente la pubblicità sulle loro vetture occupando una superficie massima complessiva di 5.000 cm² (cm 50 x 100) da ripartire anche in diversi adesivi la cui singola superficie è calcolata in funzione del rettangolo più piccolo che possa contenerlo completamente.
- Sulle superfici vetrate non è consentito apporre pubblicità, né i nomi dei componenti l'equipaggio, né stemmi e/o marchi di club o scuderie; solo nei rally, può essere posizionata sul parabrezza una fascia parasole di dimensioni tali da non ostacolare la visuale, sulla quale possono essere apposti liberamente scritte, stemmi e/o marchi con esclusione dei nomi dei componenti l'equipaggio.

b) SALITA e CIRCUITO solo per il 3° Raggruppamento (1/1/1977- 31/12/1981) e il Periodo J1:

- Gli spazi pubblicitari sopra e sotto i numeri di gara sono riservati alla pubblicità dell'Organizzatore.
- I concorrenti possono apporre liberamente la pubblicità sulle loro vetture, occupando la restante superficie della carrozzeria.
- Sulle superfici vetrate non è consentito apporre pubblicità, né i nomi dei componenti l'equipaggio, né stemmi e/o marchi di club o scuderie.

c) In ogni caso e per tutti i Periodi, devono essere rispettate le limitazioni previste nell'articolo 2.1.9.8.

d) Anche le vetture con livrea originale possono apporre pubblicità aggiuntiva nel rispetto e con le limitazioni previste nell'articolo 2.1.9.8 ma, in ogni caso, la pubblicità non può essere sovrapposta alla livrea.

2.1.10 Livrea del Periodo

2.1.10.1 La livrea è definita dai colori e dallo schema grafico utilizzati.

2.1.10.2 Per le vetture omologate di grande produzione (Turismo e GT omologate entro il 1966, Gruppi da 1 a 4 e Gruppi N, A e B) ogni modello di vettura di cui è possibile documentare che ha gareggiato all'epoca con una livrea particolare è autorizzato a mantenere tale livrea, a condizione che i relativi colori e le dimensioni degli stemmi siano identici a quelli della livrea originale.

2.1.10.3 Per tutti gli altri tipi di vettura, l'utilizzo della livrea del periodo è consentito solo ai particolari esemplari che l'avevano all'epoca, a condizione che i relativi colori e le dimensioni degli stemmi siano identici a quelli della livrea originale.

2.1.10.4 Si raccomanda la conservazione delle livree originali.

2.1.11.1 Numeri di gara (Riferimento ISC FIA Art. da 205 a 207)

2.1.11.2 Il disegno delle cifre dev'essere di tipo classico: 1 2 3 4 5 6 7 8 9 0. Su tutte le vetture, l'altezza minima delle cifre dev'essere di 23 cm e la larghezza del tratto di ogni cifra dev'essere di 4 cm. Per ciascun numero; la tabella porta numero comprendente anche gli spazi pubblicitari non può avere dimensioni maggiori di 50 cm di larghezza e 60 cm di altezza.

2.1.11.3 Nonostante quanto stabilito sopra, tutte le vetture storiche possono usare il tipo e la misura del numero di gara originale dell'epoca.

2.1.11.4 I numeri di gara devono essere apposti sugli sportelli anteriori o lungo l'abitacolo, su ciascuna fiancata e sul cofano motore, leggibili dal davanti.

2.1.11.5 Le vetture che non sono in regola con queste disposizioni possono essere escluse dalla gara.

2.2 Vetture da competizione

2.2.1 Tutte le vetture da competizione devono rispettare in gara le prescrizioni di sicurezza (art. 5) e tecniche (art. 6).

2.2.2 Vettura Monoposto

2.2.2.1 Vettura costruita con il solo scopo di partecipare a competizioni, conforme alle norme internazionali, dell'AIACR o della FIA che regolavano all'epoca la categoria, la formula e le competizioni cui la vettura ha partecipato all'epoca della sua configurazione attuale. Sono ammesse anche le vetture appartenenti a formule nazionali.

2.2.2.2 Le vetture Monoposto sono suddivise in: a) monoposto con spazio per un solo sedile; b) monoposto con spazio anche per un secondo sedile ma che hanno gareggiato all'epoca insieme a vere monoposto.

2.2.3 Vetture Biposto corsa aperte

Vetture con spazio per due sedili, la cui funzione primaria è l'utilizzo in competizione. Le vetture che rientrano in questa categoria sono suddivise secondo le definizioni AIACR e FIA dei Periodi di appartenenza, in:

- Vetture costruite con specifiche del Periodo precedente il 1950.
- Vetture costruite durante il Periodo E ma non conformi all'Allegato "C".
- Modelli dei Periodi E e F specificamente costruiti con specifiche del Periodo conformi all'Allegato C della FIA.
- Modelli dei Periodi G e successivi, costruiti in conformità delle specifiche previste per uno qualsiasi dei Gruppi previsti dall'Allegato J per tali vetture, compresi i Gruppi 4, 5, 6 e 7 nelle rispettive epoche.
- Le vetture che rientrano nel Gruppo 4 tra il 1/1/1966 e il 31/12/1969 classificate come biposto corsa dalla Commissione FIA.

2.2.4 Vetture Biposto corsa chiuse:

Vetture specificamente costruite per gare di velocità, che hanno spazio per due sedili. Queste vetture sono suddivise, secondo le definizioni FIA dell'epoca, in:

- Vetture Biposto corsa con specifiche del Periodo ante 1950.
- Modelli del Periodo E (1950 - 1960) conformi alle specifiche del periodo ma non conformi all'Allegato "C"
- Modelli dei Periodi E e F (1/1/1950-31/12/1965) costruiti con specifiche del Periodo conformi all'Allegato C della FIA.
- Modelli dei Periodi G e successivi costruiti con Specifiche del Periodo conformi ad uno dei Gruppi previsti dagli Allegati J della FIA del Periodo inclusi i Gruppi 4, 5 e 6, nei rispettivi anni.
- Vetture con carrozzeria chiusa omologate in Gruppo 4 tra il 1/1/1966 e il 31/12/1969 classificate come Biposto Corsa dalla Commissione FIA.
- Vetture Gruppo C e IMSA GTP.

2.2.5 Vetture Gran Turismo Prototipo FIA (FIA GTP1)

2.2.5.1 Prototipi costruiti con l'intento di trarne futuri modelli di vetture GT, appartenenti ai Periodi E, F e G, e che all'epoca hanno partecipato a competizioni internazionali, secondo i regolamenti FIA.

2.2.5.2 Specifici esemplari di vetture GT modificati oltre i limiti previsti per il Gruppo 3 (1960-65) e che hanno corso in Gruppo 4 (1960-65).

2.2.5.3 GTP iscritte a Le Mans 1962 e vetture GTP della FIA (1963-65).

2.2.6 Vetture Gran Turismo Prototipo NON-FIA (NON-FIA GTP2)

2.2.6.1 Prototipi costruiti con l'intento di trarne futuri modelli di vetture GT (o prototipi realizzati all'epoca da un Costruttore, per lo sviluppo di un suo modello già esistente, aventi specifiche diverse da quelle del modello in produzione), che hanno partecipato, con specifiche di origine, a competizioni internazionali nel Periodo dal 1947 al 1971 incluso, sulla base di regolamenti diversi da quelli della FIA.

2.2.6.2 A parte le modifiche autorizzate dall'art. 5 (Sicurezza), sulle vetture GTP non possono essere effettuate altre modifiche che non fossero state effettuate sullo stesso modello di vettura nel Periodo di classificazione.

2.2.7 Vetture sperimentali

2.2.7.1 Vetture originali da competizione e vetture GTP, concepite all'epoca per la partecipazione a gare FIA e conformi alle norme internazionali riconosciute dall'AIACR o Allegato "C" o dell'Allegato J del Periodo, ma che, per una qualche ragione, non hanno mai partecipato a competizioni internazionali.

2.2.7.2 È obbligatorio fornire la prova della loro storia continua.

2.2.7.3 L'HTP deve essere approvato dalla Commissione Autostoriche FIA prima del suo rilascio.

2.2.8 Historic Special

2.2.8.1 Vetture costruite per competizioni (in circuito e in salita) durante un Periodo di Classificazione della FIA che non hanno un passato agonistico in una Formula Internazionale, ma che hanno gareggiato ad un livello inferiore ed hanno una storia significativa d'epoca a quel livello di competizione.

2.2.8.2 Le vetture devono rispettare l'art. 5 (Sicurezza) e non possono essere che Monoposto o Biposto corsa dei Periodi da A a GR (fino al 31.12.1971/1970 per le F3).

2.2.8.3 L'HTP dev'essere approvato dalla Commissione Autostoriche FIA prima d'essere rilasciato dall'ACI- CSAI.

2.3 Vetture stradali di produzione in serie

2.3.1 Sono sia vetture, Turismo e GT, progettate e costruite per utilizzo su strada, sia esemplari di tali vetture utilizzati in competizioni nei Periodi di classificazione in base ai regolamenti all'epoca vigenti.

2.3.2 In linea di principio, tali vetture sono suddivise in Turismo e Gran Turismo e derivate. Tuttavia le vetture ante 1947 vengono classificate separatamente stanti le particolari specifiche delle vetture di tale periodo, diverse da quelle dei periodi successivi.

2.3.3 Le vetture ante 1947 comprendono: a) le berline o qualsiasi altra vettura chiusa; b) le vetture aperte a quattro posti; c) le vetture aperte a due posti. Tutte queste vetture devono rispettare gli art. 5 (Sicurezza) e 7 (specifiche tecniche).

2.3.4 Vetture Turismo di Serie post. 1946 (T)

2.3.4.1 Sono vetture Turismo chiuse o aperte di grande produzione, con quattro posti (le vetture di cilindrata inferiore a 700 cc possono anche avere solo due posti), e comprendono:

- Modelli non omologati dalla FIA ma che hanno partecipato a rallies internazionali o a importanti gare internazionali in circuito prima del 31 dicembre 1960; quanto sopra dovrà essere certificato dalla ASN del paese di appartenenza del costruttore e approvato dalla FIA.
- Modelli omologati dalla FIA in Gruppo 1 o in Gruppo N dell'Allegato J dopo il 1° gennaio 1954;

2.3.4.2 Le Turismo dei Periodi E F e G1 devono conformarsi alle disposizioni contenute nell'Allegato VIII che segue.

2.3.5 Vetture Turismo da Competizione post. 1946 (CT)

2.3.5.1 Esistono due categorie di Vetture Turismo da Competizione:

- Modelli di serie limitata dei Periodi da E a I (1/1/1947-31/12/1981) derivati da un modello di vettura Turismo di Serie, modificati entro i limiti imposti dagli Allegati J dell'epoca, ivi comprese le vetture omologate dalla FIA in Gruppo 2 prima del 1966;
- Modelli dal 1/1/1966 in poi, omologati in Gruppo 2 o in Gruppo A e conformi alle relative disposizioni dell'Allegato J.

2.3.5.2 Le Turismo da Competizione dei Periodi E, F e G1 devono conformarsi alle disposizioni degli Allegati VIII e IX che seguono.

2.3.6 Vetture Gran Turismo di Serie post. 1946 (GT)

2.3.6.1 Modelli aperti o chiusi prodotti in piccola serie con almeno due sedili, che non possono essere classificati come Turismo.

2.3.6.2 I modelli non omologati del Periodo E devono essere conformi ad un modello definito in un catalogo e offerto in vendita al pubblico attraverso la rete ufficiale del Costruttore. La Commissione Auto storiche FIA si riserva di emettere omologazioni retrospettive con i dati tecnici fornite dalla ASN del paese di appartenenza del Costruttore.

2.3.6.3 Tutti gli altri modelli devono essere stati omologati in Gruppo 3 (1966-1981). Le vetture del Periodo G1 devono rispettare l'Allegato VIII della NS 14. Le vetture dal Periodo G2 in poi devono essere conformi all'Allegato J applicabile a questo Gruppo nel suo Periodo.

2.3.6.4 Devono essere stati prodotti nel relativo Periodo di classificazione nel numero minimo di esemplari, perfettamente identici tra loro nella carrozzeria e nelle parti meccaniche, richiesto all'epoca per l'omologazione.

2.3.6.5 Le Vetture GT dei Periodi E, F e G1 devono rispettare la normativa contenuta nell'Allegato VIII che segue.

2.3.7 Vetture Gran Turismo da Competizione post. 1946 (GTS)

2.3.7.1 Si tratta generalmente di vetture aperte o chiuse costruite in serie limitata, per lo più a due posti, che non possono essere classificate come Turismo e che hanno specifiche da competizione che vanno oltre quelle normali del modello di produzione.

2.3.7.2 Alle vetture derivate da un modello non omologato possono essere apportate solo modifiche effettuate nel Periodo, nei limiti dei regolamenti internazionali per vetture Gran Turismo in vigore all'epoca.

La concezione fondamentale e il disegno generale del telaio e della carrozzeria e del motore devono rimanere uguali a quelle del modello di serie corrispondente.

2.3.7.3 Devono essere modelli classificabili come Gran Turismo in Gruppo 3 (1960 -1965).

2.3.7.4 Se il modello non è stato omologato in Gruppo 3 (1960-1965) dalla FIA al momento della costruzione o quando è stato utilizzato in competizioni nel suo Periodo, l'ASN del Paese del Costruttore deve fornire la prova che almeno 100 esemplari identici dal punto di vista meccanico al modello in questione, sono stati costruiti nel suo Periodo di classificazione, così come definito all'Art.6.

2.3.7.5 A partire dal Periodo G, sono GTS solo i modelli omologati nei Gruppi 3, 4 (1970-1981) o in Gruppo B e che rispettano gli Allegati J dei rispettivi Periodi, per vetture dei Gruppi 3,4 o B.

2.3.7.6 In aggiunta:

- Sono ammesse le vetture Turismo Speciale Storiche che erano assimilate alle Gran Turismo nei Periodi E e F (1/1/1947-31/12/1965), sia con carrozzeria speciale, sia con carrozzeria di serie ma con parti meccaniche speciali.
- Questi modelli devono possedere uno specifico passato agonistico in uno dei Periodi di classificazione e le parti meccaniche speciali sono limitate a quelle autorizzate dall'Allegato J del Periodo per le vetture di Gruppo 3, nonché quelle previste dall'articolo 5 (Sicurezza).
- Tutte le modifiche devono rispettare la tecnologia dell'epoca così come era effettivamente applicata al modello in questione.
- Nel caso in cui questi modelli siano stati successivamente omologati nel Gruppo 3 dalla FIA, potranno utilizzare solo parti meccaniche previste nell'estensione della relativa Scheda di Omologazione in Gruppo 3.

2.3.7.7 Le vetture Gran Turismo da Competizione dei Periodi E, F e G1 dovranno rispettare la normativa contenuta negli Allegati VIII e IX che seguono.

2.3.8 Vetture Sport stradali/GT non omologate, di produzione limitata, post 1946 (GTP3)

2.3.8.1 Vetture aperte o chiuse a due posti dei Periodi E, F e G, conformi alle norme in tema di costruzione e circolazione vigenti all'epoca della loro costruzione nel Paese di appartenenza del Costruttore, costruite in meno di 100 esemplari identici.

2.3.8.2 Queste vetture devono non essere state usate in gare internazionali in una delle categorie o gruppi descritti in questo articolo 2.3, eccetto le GTP-3. Non sono ammesse altre modifiche se non quelle ammesse dall'Allegato IX che segue.

2.3.8.3 Per il rilascio dell'HTP. Le specifiche tecniche del periodo di ogni modello devono essere documentate dal proprietario e approvate dalla Commissione Autostoriche FIA.

2.3.9 Vetture Turismo e Gran Turismo Speciale post. 1946

2.3.9.1 Modelli derivati dai Gruppi 1 e 2, N o A dell'Allegato J dell'epoca, che hanno subito modifiche che vanno oltre quelle autorizzate per tali Gruppi.

2.3.9.2 Le vetture Turismo Speciale comprendono:

- a) Gruppo 3 (1957-59): Vetture Turismo con carrozzeria speciale o standard ma che hanno subito modifiche alla meccanica oltre i limiti imposti per il Gruppo 2, come definiti dall'Art. 264 dell'Allegato J del 1959.
- b) Gruppo 3 (1960-65): ricompreso nel Gruppo 3 per vetture GT. Sono vetture da Turismo con carrozzeria speciale o standard ma che hanno subito modifiche alla meccanica oltre i limiti imposti per il Gruppo 2 come definiti all'Art. 274 dell'Allegato J del 1965.
- c) Gruppo 5 (1966-69): Le modifiche autorizzate per le vetture che vanno dal 1966 al 1969 sono elencate nell'Art. 267 dell'Allegato J; l'edizione del 1969 è considerata quella di riferimento. Le modifiche autorizzate su questo tipo di vettura sono grosso modo simili a quelle consentite per le vetture Turismo Speciali (Gruppo 2 1970-1975), quando queste ultime vengono equipaggiate di opzioni con omologazione "100 esemplari".
- d) Gruppo 5 (1976-81): Le modifiche autorizzate sono indicate nell'Allegato J del Periodo; la versione del 1981 (Art. 251) sarà considerata come quella di riferimento.

2.3.10 Vetture Turismo Competizione Nazionale

2.3.10.1 Modelli di vetture di produzione dai periodi da E a J che non hanno un passato storico a livello internazionale ma che hanno avuto un significativo passato storico a livello nazionale in eventi maggiori per vettura turismo e che sono conformi alle regole nazionali relative a quelli eventi.

2.3.10.2 Tutti i modelli di vettura interessati devono essere approvati dalla HMSC FIA su segnalazione dell'ACI- CSAI.

2.3.10.3 Le specifiche meccaniche del periodo per ciascun modello devono essere documentate e sottoposte all'approvazione della HMSC FIA (rif. 7.2.5) e tutte le prescrizioni relative alla sicurezza devono essere conformi a quanto prescritto dall'art. 5.

2.3.11 Vetture Sport stradali / Gran Turismo Competizione Nazionale

2.3.11.1 Modelli di vetture di produzione Sport stradali / Gran Turismo dai periodi da E a J che non hanno un passato storico a livello internazionale ma che hanno avuto un significativo passato storico a livello nazionale in eventi maggiori per vetture di produzione Sport e/o Gran Turismo e che sono conformi alle regole nazionali relative a quelli eventi.

2.3.11.2 Tutti modelli di vettura interessati devono essere approvati dalla HMSC FIA su segnalazione dell'ACI- CSAI.

2.3.11.3 Le specifiche meccaniche del periodo per ciascun modello devono essere documentate e sottoposte all'approvazione della HMSC FIA (rif. 7.2.5) e tutte le prescrizioni relative alla sicurezza devono essere conformi a quanto prescritto dall'art. 5.

ART. 3 - CLASSIFICAZIONE DELLE VETTURE PER PERIODI E DEFINIZIONI

3.1 In generale, una vettura verrà classificata in base alle sue specifiche tecniche e non necessariamente in base alla sua data di costruzione.

3.2 Periodi di classificazione:

- A Prima del 1/1/1905.
- B Dal 1/1/1905 al 31/12/1918.
- C Dal 1/1/1919 al 31/12/1930.
- D Dal 1/1/1931 al 31/12/1946.
- E Dal 1/1/1947 al 31/12/1961 (dal 1/1/1946 per vetture Grand Prix e Formula 3 e fino al 31/12/1960 per Monoposto e Biposto corsa).
- F Dal 1/1/1962 al 31/12/1965 (dal 1/1/1961 per Monoposto e Biposto corsa e fino al 31/12/1966 per Formula 2), escluse Formula 3 e le Formule monomarca.
- GR Dal 1/1/1966 al 31/12/1971 per Monoposto e Biposto corsa (dal 1/1/1964 al 31/12/1970 per Formula 3).
- G1 Dal 1/1/1966 al 31/12/1969.
- G2 Dal 1/1/1970 al 31/12/1971.
- HR Dal 1/1/1972 al 31/12/1976 per Monoposto e Biposto corsa (dal 1/1/1971 al 31/12/1976 per Formula 3).
- H1 Dal 1/1/1972 al 31/12/1975.
- H2 Dal 1/1/1976 al 31/12/1976.
- IR Dal 1/1/1977 al 31/12/1982 per Monoposto e Biposto corsa escluse le Gruppo C e dal 1/1/1977 al 31/12/1985 per le F1 di 3 litri.
- I Dal 1/1/1977 al 31/12/1981 per Turismo e Gran Turismo omologate.
- IC Dal 1/1/1982 al 31/12/1990 per i Gruppi C e le IMSA.
- JR Dal 1/1/1983 al 31/12/1990 per Monoposto e Biposto corsa del periodo (escluse le F1 di 3 litri dal 1/1/1983 al 31/12/1985).
- J1 Dal 1/1/1982 al 31/12/1985 per Turismo e Gran Turismo, omologate.
- J2 Dal 1/1/1986 al 31/12/1990 per Turismo e Gran Turismo, omologate.
- KC Dal 1/1/1991 al 31/12/1993 per tutti i Gruppi C e le IMSA.
- Z Dal 1/1/1991 e due anni prima del 1° gennaio dell'anno in corso.

Nota: per le vetture dei periodi J, JR e Z vedere anche il precedente Cap. I, art. 4.

3.3 Specifiche del Periodo

3.3.1 Viene definita come "Specifiche del Periodo" la configurazione comprovata del modello così come è esistito nel suo Periodo di classificazione, in linea con l'Art. 1.2 della NS 14 comprovata in maniera ritenuta soddisfacente dalla FIA o dai Commissari Sportivi.

3.3.2 È vietata qualsivoglia aggiunta o modifica delle specifiche del Periodo di una vettura, a meno che non siano autorizzate espressamente dalle disposizioni della presente regolamento relative al Gruppo di appartenenza della vettura, o dalla FIA mediante decisioni pubblicate sul Bollettino Ufficiale della FIA concernenti lo specifico modello di vettura o le parti speciali in questione; o, infine, a meno che non siano imposte dall'Art. 5 (Sicurezza) che segue.

3.3.3 Generalità su componenti alternativi

Componenti alternativi a quelli d'origine possono essere o componenti del periodo che non provenivano dall'installazione all'origine da parte del costruttore (per esempio componenti originali da fornitori del periodo) o componenti fabbricati come replica (per esempio repliche di componenti originali montati dal costruttore o repliche di componenti originali da fornitori del periodo).

Componenti alternativi alle specifiche del costruttore originario possono essere utilizzati solo se erano ammessi dall'Allegato J del Periodo e/o dalla fiche di omologazione applicabile al modello interessato e se erano stati utilizzati all'epoca sullo stesso modello di vettura in una competizione iscritta al Calendario Internazionale.

Le libertà concesse nel periodo dall'Allegato J non conferiscono ora completa libertà di preparazione, ma autorizzano solo modifiche e/o componenti dei quali il concorrente è in grado di fornire prova documentale che sono stati effettivamente e **legalmente** usati nel periodo su particolari marche o modelli come risultato di quella libertà.

3.3.4 Tutte le parti e i componenti alternativi dell'epoca e le estensioni di omologa da prendere in considerazione devono essere specificate sull'HTP.

3.3.5 A meno di specifiche deroghe concesse dal presente regolamento, tutte le parti della vettura devono avere dimensioni uguali a quelle delle parti originali, con obbligo per il Concorrente di fornire la prova.

3.3.6 Tutte le modifiche devono rispettare la tecnologia dell'epoca così come era effettivamente applicata nella preparazione del modello in questione (per esempio, non può essere montato alcun tipo di limitatore di giri elettronico prima del Periodo H).

3.3.7 Per le vetture omologate, ai fini della determinazione delle specifiche del Periodo fanno fede solo i documenti di omologazione FIA originali, incluse le estensioni e le varianti, ma solo a condizione che siano state omologate durante il Periodo in questione. In aggiunta, l'utilizzo di specifiche autorizzate dall'All. J del periodo è ammesso alle stesse condizioni previste dall'art. 3.3.8., per le vetture non omologate.

Tutte le vetture del Periodo J1 devono essere conformi all'Allegato XI che segue.

3.3.8 Per le vetture non omologate, sono ammesse le seguenti prove (in ordine di priorità) in ordine alle Specifiche del Periodo:

- a) specifiche del costruttore contenute nelle sue pubblicazioni ufficiali (depliant pubblicitari, manuali di manutenzione, manuali di officina, elenco dei ricambi) ovvero riviste specializzate; tutto il predetto materiale deve essere stato pubblicato nel Periodo nel quale viene richiesta la classificazione della vettura.
- b) Prova che la specifica del costruttore è stata modificata per un Concorrente in occasione di una gara internazionale; documenti, disegni, schizzi o chiarimenti particolari elaborati nel Periodo (le specifiche pubblicate su riviste e periodici dell'epoca devono provenire da almeno due fonti diverse).
- c) Rapporti di esperti riconosciuti tali e rinomati, che abbiano ispezionato la vettura.
- d) Sono considerati di minor valore, sebbene possa esservi accordata una qualche rilevanza ai fini della risoluzione di specifici casi, i libri e gli articoli di riviste scritti fuori dal Periodo da autori rinomati.
Potranno esser prese in considerazione, per una particolare vettura, lettere recenti scritte da costruttori, meccanici, ingegneri, disegnatori, piloti e membri di equipaggi dell'epoca.
- e) Tutte le prove suddette devono riferirsi al modello e/o all'esemplare in questione.

3.4 Linee guida per riparazioni o sostituzioni di componenti per vetture originali da competizione.

3.4.1 La tecnologia, il tipo di materiale e i componenti usati per riparazioni, inclusi quelli ammessi dalle estensioni dell'omologazione, devono essere compatibili con quelli usati nel periodo per quel modello di vettura. In caso di strutture o componenti tubolari, il tipo di tubo usato è libero a condizione che le dimensioni esterne e lo spessore siano conformi alle specifiche del periodo e il materiale sia in conformità con l'art. 3.6.

3.4.2 Il metodo di giunzione dei materiali (saldatura, incollatura, rivettatura, chiodatura, etc) deve essere quello usato nel periodo.

3.4.3 Se le giunture erano saldate o unite per brasatura allora il metodo di saldatura o brasatura usato per unire i materiali è libero e intercambiabile.

3.4.4 Il materiale aggiunto deve essere conforme completamente alla forma ed essere in contatto con la struttura originale. Rinforzi aggiuntivi o controventature non sono ammessi a meno che non fossero autorizzati e usati nel periodo.

3.5 Linee guida per riparazioni di leghe di alluminio.

3.5.1 Le stesse norme si applicano a strutture costruite di alluminio ma dove vi sono fattori addizionali da essere presi in considerazione è fortemente raccomandato che ogni riparazione sia eseguita secondo le specifiche del produttore.

3.5.2 Tutte le riparazioni devono essere fatte in conformità con gli articoli che seguono.

3.5.2.1 Vi sono differenti famiglie di lega di alluminio a secondo del tipo di componente che deve essere riparato o ricostruito. Perciò è fortemente raccomandato di fare riferimento al corretto standard delle leghe di alluminio.

In generale per applicazioni automobilistiche sono usate le serie 5000 o 6000

3.5.2.2 Al fine di scegliere il corretto tipo di lega di alluminio, è fortemente raccomandato di analizzare le proprietà meccaniche e possibilmente anche le condizioni fisiche del materiale scelto o utilizzato dai costruttori dei pezzi e di fare riferimento a quelli per la scelta. Questa raccomandazione è molto importante e deve non essere disattesa perché, mentre la variazione massima della rigidità per differenti leghe di alluminio rimane intorno al 6%, il limite di resistenza può variare con un fattore di 6.

L'incorretta scelta delle proprietà e delle condizioni del materiale può determinare differenti performance dei componenti.

3.5.2.3 L'uso di leghe Alluminio/ Litio è proibito. In questo caso questa lega può ridurre il peso del 6% ed aumentare la rigidità del 16%.

3.5.2.4 I metodi di giunzione delle strutture di alluminio sono i seguenti:

- Saldatura (saldatura per fusione, etc)
- Brasatura,
- Soldering
- Incollaggio
- Accoppiamento meccanico.

3.5.2.5 È obbligatorio che le procedure ed i metodi di giunzione delle leghe di alluminio definiti dai produttori siano seguiti durante la riparazione e la ricostruzione al fine di mantenere la rigidità di giunzione originale.

3.5.2.6 È raccomandato seguire le specifiche standard per la qualità dei componenti fusi in terra. Esse definiscono il numero massimo di difetti ammessi per le fusioni in terra come il grado di qualità dei componenti. Differenti gradi significano differenti prestazioni dei componenti.

3.5.2.7 Per applicazioni di sicurezza (sospensioni, telaio, etc) il grado B della tabella "Discontinuity-level requirements" è la qualità permessa per parti in fusione in terra.

3.6 Linee guida per vetture replica e componenti replica.

3.6.1 Di seguito sono elencati alcuni suggerimenti per rendere più facile per il richiedente che intende riprodurre una vettura o dei componenti soddisfare quanto richiesto in questi articoli.

3.6.2 L'Art. 1.2 si applica anche in caso di replica di vettura o di componenti. Specificatamente l'Art. 1.2 contiene i principi su cui devono essere basate le vetture che gareggiano in competizioni storiche internazionali. Questo articolo definisce anche le condizioni di accettabilità delle repliche dei componenti.

3.6.3 I produttori dei componenti di ricambio saranno responsabili per ottenere ogni autorizzazione o licenza che può essere necessaria per riprodurre i componenti originali o una vettura completa. La FIA e l'ACI-CSAI non sono responsabili per infrazioni su possibili diritti registrati.

3.6.4 Non devono essere ottenuti vantaggi di prestazioni o di peso mediante l'utilizzo di qualunque materiale o componente alternativo.

3.6.5 Materiali.

3.6.5.1 I materiali usati devono essere gli stessi come stabilito negli Art. 3.7.3 e 3.7.4 e devono essere intesi come applicabili ad ogni tipo di componente.

3.6.5.2 La scelta di materiali alternativi per le vetture replica come per i componenti di sostituzione e replica devono rispettare le caratteristiche meccaniche e fisiche del materiale originario usato per quel componente.

3.6.5.3 Quanto sopra è fortemente raccomandato per quei componenti che sono correlati alle prestazioni o soggetti a stress e carichi alti o critici per la sicurezza ma non sono limitati a:

- Colonna dello sterzo,
- Sistema di frenatura,
- Triangoli delle sospensioni e altri componenti relativi alle sospensioni,
- Scheletri strutturali di chassis tubolari
- Etc.

3.6.5.4 È fortemente raccomandato che l'UTS (limite di resistenza a trazione) e la specifica gravità dei materiali rimanga tra più o meno 2% di quelli originali o che siano scelti nella lista dei materiali appropriati elencati nell'Allegato II dell'Appendix K o NS 14.

3.6.5.5 Per alcuni dei componenti di sicurezza suddetti possono essere richiesti dei test. In questo caso i test richiesti sono elencati nell'Allegato III dell'Appendix K o NS 14.

3.6.6 Tecnologia

3.6.6.1 La tecnologia usata, inclusa quella permessa con le estensioni tecnologiche, può essere moderna ma deve essere compatibile con quella usata nel periodo per quel modello di vettura.

3.6.6.2 A meno che non sia espressamente autorizzato dalla FIA i componenti che originariamente erano rivettati devono rimanere rivettati, i componenti saldati a punti devono rimanere saldati a punti, gli elementi originariamente incollati, devono mantenere lo stesso metodo di giunzione.

3.6.6.3

A) Con riferimento ai materiali e alla tecnologia usata, si raccomanda che la saldatura o l'assemblaggio dei componenti che sono soggetti ad alti carichi e stress o critici per la sicurezza siano eseguite da saldatori qualificati. Nondimeno essi devono essere ispezionati professionalmente circa eventuali rotture o difetti.

B) È anche fortemente raccomandato di condurre simili test sulle aree che sono vitali per l'integrità strutturale della vettura o per la sicurezza del pilota, usando metodi di test appropriati ai materiali ed al tipo di costruzione.

3.6.7 Dimensioni

3.6.7.1 Ogni componente o assemblaggio della vettura deve avere identiche posizioni e dimensioni del componente originale.

3.6.7.2 È fortemente raccomandato che sia fornita evidenza di ciò dal richiedente prima della richiesta dell'HTP.

3.7 Condizioni generali

3.7.1 La silhouette è la forma della vettura vista da ogni direzione, con i pannelli della carrozzeria in posizione.

3.7.2 Lo chassis è la struttura completa della vettura intorno a cui sono assemblati i componenti meccanici e la carrozzeria inclusa ogni parte strutturale di detta struttura.

3.7.3 Il termine "tipo di materiale" indica lo stesso materiale ma non necessariamente con le stesse specifiche.

3.7.4 Così, per esempio, "l'alluminio" è alluminio dal punto di vista del metallo, ma può essere di qualità diversa e contenere elementi assenti nell'alluminio usato in origine con l'esclusione dell'alluminio al berillio. Il magnesio può essere sostituito con l'alluminio.

3.7.5 Alcuni dati tecnici, linee guida sul loro uso, riparazione e ricostruzione tecniche sono elencati nell'Appendix II dell'Appendix K o NS 14. Questa sezione può fornire indicazioni nella selezione e uso appropriato di materiali e tecnologie alternative da impiegarsi nella sostituzione o riparazione dei componenti.

3.8 Tolleranze

3.8.1 A meno che non sia specificato diversamente sulla Scheda di Omologazione della vettura, e sull'Allegato J del Periodo di classificazione della medesima, si applicano le seguenti tolleranze:

3.8.2 qualsiasi rettifica, tranne alesaggio e corsa: +/-0,2%;

3.8.3 fusioni grezze: +/- 0,5%;

3.8.4 larghezza della vettura all'altezza degli assali anteriori e posteriori: + 1%, -0,3%;

3.8.5 passo: +/- 1,1%;

3.8.6 carreggiata: +/- 1%.

3.9 Carburanti e comburenti

3.9.1 Per tutte le vetture omologate, il carburante dev'essere benzina o gasolio, così come definiti all'Art. 252 par. 9.1 e 9.2 dell'Allegato J in vigore.

3.9.2 Per le vetture non omologate, ad eccezione di quelle indicate nell'art. 3.9.3 seguente, il carburante deve essere conforme all'art. 275,16 dell'Allegato J corrente.

3.9.3 Possono usare carburanti a base di alcool solo i modelli delle seguenti categorie:

- Tutte le vetture da corsa di Periodi C e D;

- Formula 1 1946-57;

- Formula 2 1947-53;

- Formula 3 1946-60;

- Indianapolis 1940-60.

- Ogni altra vettura non omologata per la quale venga fornita dimostrazione che ha usato all'epoca carburanti a base di alcool. La relativa deroga dovrà essere annotata nell'HTP.

3.9.4 Le vetture costruite secondo i regolamenti Formula 1 o 2 (1946-60) possono usare benzina con un numero di ottani più alto del carburante specificato all'art. 3.6.1.

3.9.5 È consentito aggiungere alle benzine additivi lubrificanti in percentuale massima del 2% (in volume). Per i motori a due tempi, la predetta percentuale può essere superata.

3.9.6 L'uso di additivi, aggiunti alla benzina per sostituire il piombo, è ammesso a condizione che siano normalmente disponibili sul mercato presso i dettaglianti. L'aggiunta di tali additivi non deve aumentare il numero di ottani della benzina oltre il limite di 90 MON o 102 RON.

3.9.7 Oltre all'aria atmosferica, non può essere aggiunto ai carburanti alcun comburente.

ART. 4 - DOCUMENTI D'IDENTITÀ DELLE VETTURE

4.1 Certificazione

4.1.1 Ogni veicolo che partecipi ad una gara ACI-CSAI o internazionale FIA dev'essere in possesso di un HPT FIA o ACI-CSAI.

Le vetture del periodo J1 e J2 devono avere esclusivamente l'HTP FIA.

Le vetture "Formula" ammesse nelle gare in salita o circuito, dovranno essere dotate di HTP FIA oppure HTP CSAI limitatamente alle Formule addestrative ACI-CSAI non riconosciute dalla FIA

Gli HTP CSAI rilasciati nel 2013 per le vetture dei Periodi J1 e J2 e validi nel 2013 solo nei Rally ACI-CSAI, continueranno ad essere validi fino al 31.12.2014 e solo nei Rally ACI-CSAI. Entro tale data dovranno essere trasformati in HTP FIA (vedere Allegato XII).

Questi documenti sono di natura puramente tecnica e non offrono alcuna garanzia o valutazione circa l'autenticità delle vetture.

Nota: La vettura in ogni momento della gara deve essere conforme all'HTP, sia per quanto riguarda le foto che la descrizione dei particolari meccanici.

4.1.2 Gli HTP FIA sono di proprietà della ASN che li ha rilasciati e possono essere ritirati in qualsiasi momento su ordine della Commissione Autostoriche della FIA o della Commissione Autostoriche ACI-CSAI . In questo caso l'ACI- CSAI deve consegnare l'originale dell' HT P alla FIA e ritirare la copia certificata in mano al richiedente.

Il rilascio di HTP FIA può essere richiesto all'ACI- CSAI - Commissione Autostoriche, solo da titolari di licenza ACI-CSAI in corso di validità.

È onere del richiedente compilare l'HTP prima di sottoporlo all'ACI-CSAI per il rilascio. Per la procedura di rilascio degli HTP FIA o ACI-CSAI vedi l'Allegato XII.

Sono valide solo le copie di HTP perforate dall'ACI- CSAI.

Inoltre, al fine di avere un collegamento tra l'HTP FIA e la vettura in esso descritta, la FIA ha adottato uno sticker, diviso in due parti, di cui la prima parte rimane sull'HTP mentre la seconda parte viene apposta sulla vettura. Tutti gli HTP che vengono rilasciati attualmente hanno già lo sticker. Gli HTP rilasciati dal 2004 a febbraio 2006, o comunque quelli privi di FIA Data Base number e di sticker, devono essere aggiornati secondo la procedura riportata nell'Allegato XII bis alla presente N.S. 14.

4.1.2.1 Validità HTP

Dal 1° Gennaio 2011 la validità dell'HTP FIA è fissata in 5 anni dalla data di rilascio.

Dopo i 5 anni, l'HTP FIA deve essere rinnovato, seguendo la stessa procedura del rilascio (vedere All. XII) .

Per HTP ACI-CSAI attualmente non è prevista una scadenza.

4.1.3 Esistono due tipi di HTP

4.1.3.1 L'HTP FIA (nuovo modulo di 26 pagine compilato dall'ACI-CSAI sulla base dei dati forniti dal richiedente.

4.1.3.2 L'HTP ACI-CSAI. (nuovo modulo di 26 pagine - Vedi art. - **4.1.8**).

4.1.4 Per le vetture omologate, all'HTP deve essere sempre allegata una copia autenticata dalla FIA della scheda di omologazione o della omologazione retrospettiva FIA.

4.1.5 Ogni vettura potrà avere un solo HTP valido.

4.1.6 Gli HTP FIA sono documenti internazionali e devono essere accettate da tutte le ASN.

Quando la proprietà della vettura è trasferita ad un Concorrente di nazionalità diversa da quella dell'ASN che l'ha rilasciata, l'HTP FIA dev'essere presentato all'ASN del nuovo Concorrente che deve riconoscerne la validità. La nuova ASN deve informare l'ASN di origine del cambio di proprietario e chiedere il trasferimento dell'originale della Fiche l'HTP FIA accompagnato dalla relativa documentazione.

La copia certificata dell'HT P originale deve essere ritirata dal precedente proprietario a cura dell'ASN che l'ha rilasciato e la copia originale deve essere cancellata. La nuova ASN deve rilasciare un nuovo HT P (sul modulo più recente) e apporre la propria numerazione nazionale. Il nuovo HT P deve essere inviato alla FIA per approvazione e per il rilascio del numero FIA di database.

4.1.7 Smarrimento dell'HTP: se un HTP FIA viene smarrito, è possibile richiederne all'ACI-CSAI una copia autentica a colori, previa consegna della relativa denuncia di smarrimento. L'ACI-CSAI annoterà sulla pag. 1 che è stata rilasciata un'altra copia dell'HTP FIA, come pure la data del rilascio a pag. 15.

4.1.8 HTP ACI-CSAI

4.1.9.1 L'HTP ACI-CSAI è valido unicamente per la partecipazione a competizioni nazionali

4.1.9.2 Può essere rilasciato a tutte le tipologie di vetture indicate nell'art. 4, Cap. I della NS 14, ad esclusione delle vetture di Gruppo N, A e B (omologate dal 1/1/1982) dei periodi J1 e J2 partecipanti alle gare in salita o in circuito o nei Rally.

4.1.9.3 Il rilascio dell'HTP ACI-CSAI può essere richiesto all'ACI- CSAI - Commissione Autostoriche solo da titolari di licenza ACI-CSAI in corso di validità. È onere del concorrente fornire dati, foto, e fiche di omologazione.

4.1.9.4 L'HTP ACI-CSAI è di proprietà dell'ACI- CSAI e può essere ritirato e/o annullato in qualsiasi momento in base a decisioni della Commissione Autostoriche.

4.1.9.5 L'originale dell'HTP CSAI viene custodito dall'ACI- CSAI. Al Concorrente viene rilasciata una copia autenticata. In caso di smarrimento o deterioramento della copia, il Concorrente può ottenerne un'altra recante sulla prima pagina la dicitura "DUPLICATO", a condizione che esso Concorrente produca denuncia di smarrimento ovvero riconsegna all'ACI- CSAI la copia deteriorata.

4.1.9.6 La procedura di rilascio dell'HTP ACI-CSAI è identica a quella prevista per l'HTP FIA.

4.2 Uso degli HTP

Nota: La vettura in ogni momento della gara deve essere conforme all'HTP, sia per quanto riguarda le foto che la descrizione dei particolari meccanici.

4.2.1 Gli HTP sono concepiti solo per due scopi: per l'uso da parte degli Ufficiali di Gara durante le gare, e per aiutare gli Organizzatori a predisporre la gara e le classifiche.

4.2.2 Per facilitare il compito degli Organizzatori, tutte le iscrizioni alle gare iscritte al Calendario Internazionale FIA o Nazionale CSAI DEVONO essere accompagnate da una fotocopia della prima pagina dell'HTP della vettura, con l'indicazione precisa della classe, periodo e categoria attribuiti alla vettura.

4.2.3 L'HTP va presentata alle verifiche tecniche della gara insieme alla vettura, e dev'essere a disposizione degli Ufficiali di gara per la durata della stessa. Solo uno dei Delegati Tecnici della FIA (o un Ufficiale nominato dalla FIA, in loro assenza) può annotare sull'HTP FIA commenti in inglese o in francese. (Nelle gare nazionali le eventuali annotazioni da parte degli Ufficiali di gara ACI-CSAI possono essere apposte solo sul Passaporto Tecnico ACI-CSAI oppure sulle 5 pagine aggiuntive all'HTP).

4.2.4 È onere del concorrente dimostrare la correttezza di tutti i dati riportati sull'HTP.

4.2.5 I Commissari Tecnici sono obbligati ad accettare gli HTP regolarmente rilasciate da una ASN ed autorizzare le vetture a partecipare alla gara in questione se sono in regola con il relativo HTP (salvo i casi al par. 4.3).

4.2.6 Gli Organizzatori che ammettono alle loro gare veicoli sprovvisti di HTP valido, rischiano l'esclusione delle proprie gare dal Calendario ACI-CSAI e/o FIA, oltre ad eventuali sanzioni supplementari da parte dell'ACI-CSAI e/o della FIA.

4.2.7 Per un HTP rilasciato, possono essere richieste delle estensioni come VARIANTI, se parte delle informazioni dell'HTP originale sono cambiate. Comunque le varianti possono essere rilasciate solo se le informazioni sulla prima pagina dell'HTP non risultano modificate. Se queste informazioni sono cambiate, occorre richiedere un nuovo HTP. Come riportato sulla prima pagina della VARIANTE, questa sarà valida per una o più categorie di gara, Hill-Climb, Rally, Racing. Il concorrente può usare le varianti come vuole, purchè siano usate nella giusta categoria della gara; queste regole servono solo per il rilascio delle VARIANTI, ma non sono necessari steacker FIA sull'HTP o sulla vettura.

4.3 Procedura in caso di non-conformità

Nota: La vettura in ogni momento della gara deve essere conforme all'HTP, sia per quanto riguarda le foto che la descrizione dei particolari meccanici.

4.3.1 Se una vettura, in sede di verifica, risulta non conforme al proprio HTP o alla scheda di omologazione e se l'irregolarità va al di là di quanto previsto dalla procedura del "bollino rosso" (Art. 4.4), è onere del Concorrente apportare alla vettura le necessarie modifiche per renderla conforme all'HT P.

4.3.2 Se non è possibile correggere l'irregolarità al momento della gara, i Commissari Sportivi o il Giudice Unico possono escludere la vettura ed inviare l'HTP all'esame della FIA con copia per l'ACI- CSAI (o dell'ACI- CSAI, se trattasi di HTP ACI-CSAI)

4.3.3 Se una vettura è in regola con l'HTP ma non con il presente Regolamento Tecnico, i Commissari Sportivi o il Giudice Unico possono escludere il Concorrente, annotare le ragioni dell'esclusione ed inviare l'HTP all'esame della FIA con copia alla CSAI (o della CSAI, se trattasi di HTP CSAI).

4.3.4 Gli HTP FIA possono essere annullate nei seguenti casi:

- a) Su richiesta alla FIA inoltrata dall'ACI- CSAI, accompagnata obbligatoriamente dai motivi che ne giustificano l'annullamento.
- b) Su richiesta alla FIA da parte degli Ufficiali FIA di una gara alla quale sia stata iscritta la vettura e giudicata non in regola con le disposizioni dell'Allegato K; essi devono annotare le loro ragioni sull'HTP, inviarla alla FIA con copia all'ACI- CSAI e sospendere la classifica della gara.
- c) Dalla FIA, che può sospendere o invalidare qualsiasi HTP FIA, informando della decisione l'ASN che ha rilasciato HTP e pubblicandola nel Bollettino della FIA in caso di ritiro.

4.3.5 Nei casi 4.3.4. (a). e 4.3.4. (b), il Concorrente conserva una fotocopia dell'HTP - con le dovute annotazioni dei Commissari Sportivi o dei Delegati FIA - che può essere utilizzata per le gare per un periodo massimo di 30 giorni. Spetterà alla FIA decidere sulla validità della vettura nei 30 giorni successivi alla ricezione dell'HTP. Durante tale periodo, i risultati o i punteggi ottenuti dalla vettura restano sospesi.

4.3.6 Se la FIA decide che l'HTP non è valido, lo stesso viene ritirato e l'eventuale rilascio di un nuovo HTP è soggetto a preliminare approvazione della FIA.

4.3.7 I Delegati FIA, in casi particolari, possono essere autorizzati dai Commissari Sportivi a trattenere gli HTP FIA per esaminarli ulteriormente durante la gara.

4.3.8 Solo per le gare nazionali:

Se nel corso delle verifiche prima, durante e dopo una gara:

- viene rilevato che una vettura presenta delle irregolarità formali, comunque tali da non influire sulle prestazioni, il Commissario Tecnico Nazionale

Delegato dall'ACI-CSAI deve trascriverle nel passaporto tecnico, ma la vettura può essere ammessa o non esclusa dalla competizione; la vettura dovrà essere regolarizzata per la gara successiva;

- viene rilevato che una vettura non corrisponde ai dettami del Regolamento Tecnico della N.S. 14 in generale o della sua categoria in particolare, il Commissario Tecnico Nazionale Delegato dall'ACI-CSAI deve riportare le ragioni dei concorrenti nel passaporto tecnico della vettura e i Commissari Sportivi devono escludere dalla competizione sia il concorrente che il conduttore; per la gara successiva dovranno essere regolarizzate la vettura e il suo HTP, se in questa intervengano modifiche, con le vidimazioni della Commissione Auto Storiche;
- viene rilevato che una vettura non è stata regolarizzata come richiesto alle lettere a) e b), il Commissario Tecnico Nazionale Delegato dall'ACI-CSAI deve ritirare l'HTP e consegnarlo ai Commissari Sportivi che provvederanno a trasmetterlo alla Commissione Auto Storiche, motivandone le ragioni. La Commissione provvederà alla sua revoca, a dichiararlo decaduto e ad annullarlo se trattasi di HTP CSAI; ovvero avvierà la procedura di revoca, se trattasi di HTP FIA;
- sorgono dei dubbi sulla originalità di una vettura o sulla sua conformità alla N.S. 14, il Commissario Tecnico Nazionale Delegato dall'ACI-CSAI deve annotare le sue riserve nel passaporto tecnico e consegnare l'HTP ai Commissari Sportivi che decideranno sul suo ritiro provvisorio; il Commissario Sportivo Nazionale Delegato dall'ACI-CSAI provvederà a trasmettere l'HTP alla Commissione Auto Storiche, motivandone le ragioni, per la valutazione dal caso; al concorrente deve essere rilasciata una fotocopia dell'intero HTP che gli consentirà l'iscrizione alle gare nei 30 giorni successivi, con questa annotazione sulla prima pagina a fianco del lato destro della foto: "Originale inviato all'ACI-CSAI per accertamenti. Copia valida per 30 giorni a partire dal (data). Il Commissario Sportivo Nazionale Delegato ACI-CSAI. (titolo della gara e firma leggibile)". Entro i 30 giorni la Commissione Auto Storiche esprimerà il suo giudizio in base al quale verrà deciso se l'HTP dovrà essere restituito oppure dichiarato decaduto ed annullato; in quest'ultimo caso i risultati ottenuti dal conduttore nella gara in cui è avvenuto il ritiro oppure i risultati ottenuti in gare successive dallo stesso conduttore o da altri conduttori che avessero utilizzato la fotocopia dell'HTP saranno annullati.

4.4 Procedura dei "bollini rossi"

4.4.1 Se una vettura si presenta alle verifiche tecniche con una irregolarità marginale, in rapporto al Regolamento Tecnico, e tale da non alterarne le prestazioni, il Delegato FIA (se presente, altrimenti uno degli Ufficiali della FIA) può apporre un "bollino rosso" sulla pag. 1 dell'HTP FIA ed indicare per iscritto le ragioni dell'irregolarità sulla pagina apposita. Il Concorrente deve eliminare dalla vettura l'irregolarità prima della gara successiva.

La stessa procedura si applica nel caso che l'HTP FIA venga presentato durante le verifiche senza lo sticker FIA.

Il "bollino rosso" può essere apposto nelle gare nazionali ACI-CSAI anche da un Commissario Tecnico Nazionale ACI-CSAI autorizzato dalla FIA per questo compito.

4.4.2 Tutti i "bollini rossi" verranno registrati nel data-base della FIA.

4.4.3 Se l'irregolarità non è corretta prima della gara seguente, i Commissari Sportivi potranno non ammettere la vettura alla gara, tranne in casi in cui la non eliminazione dell'irregolarità dipenda da forza maggiore riconosciuta come tale dai Commissari Sportivi.

4.5 Procedura dei "bollini neri"

4.5.1 Se una vettura, in qualunque momento di una gara, viene trovata non conforme agli standard di sicurezza richiesti, l'Eligibility Delegate FIA (o, in sua assenza, uno dei Commissari FIA) deve apporre sulla pagina 1 dell'HTP un "bollino nero" ed indicare per iscritto le ragioni dell'irregolarità sulla pagina apposita e consegnare immediatamente ai Commissari Sportivi una relazione riguardante tale irregolarità.

Se l'irregolarità non è corretta sul posto, i Commissari Sportivi escluderanno immediatamente la vettura dalla gara e relazioneranno sulla loro decisione alla FIA.

Il "bollino nero" può essere apposto nelle gare nazionali ACI-CSAI, se autorizzato dal Collegio dei Commissari Sportivi, anche da un Commissario Tecnico Nazionale ACI-CSAI autorizzato dalla FIA per questo compito.

4.5.2 L'applicazione del "bollino nero" sull'HTP è equivalente all'assoluta "non conformità" della vettura, con il risultato che il concorrente non sarà autorizzato a partecipare con detta vettura alla gara interessata e/o in altre gare. L'irregolarità sarà considerata eliminata solo quando l'Eligibility Delegate FIA ha verificato la correzione e ha riportato l'annotazione sulla pagina dell'HTP e come indicato nell'art. 4.7.1

4.5.3 Tutti i "bollini neri" verranno registrati nel data-base della FIA, dove saranno indicati con precisione le date di quanto il "bollino nero" ha iniziato ad avere effetto e di quando è stato cancellato.

4.6 Procedura d'Appello contro la decisione dell'ACI- CSAI

4.6.1 Se la CSAI rifiuta di rilasciare un HTP FIA, l'interessato ha il diritto di chiedere alla FIA di aprire una Procedura d'Appello.

4.6.2 Il candidato deve comunicare per iscritto alla Segreteria dell'ACI- CSAI (Via Solferino n. 32, 00184 Roma), entro 30 giorni dalla notifica del rifiuto, di voler proporre appello, chiedendo nel contempo all'ACI-CSAI di inviare alla FIA tutta la documentazione riguardante l'HTP.

4.6.3 L'ACI-CSAI deve soddisfare tale richiesta entro 14 giorni dalla notifica di appello.

4.6.4 La FIA informerà il candidato e l'ACI- CSAI della propria decisione.

4.5.5 All'atto dell'introduzione dell'appello sono dovute alla FIA dall'appellante (che depositerà il relativo importo presso la ACI-CSAI) le tasse di tale procedura. Se l'appello è accolto, le tasse saranno rimborsate.

4.7 Banche dati

L'ACI-CSAI conserva in una banca dati le informazioni sugli HTP FIA e CSAI rilasciati. Le informazioni riguardanti gli HTP FIA verranno inserite dalla FIA in un Data Base centralizzato (HCD).

ART. 5 - PRESCRIZIONI DI SICUREZZA

5.1 Le seguenti prescrizioni sono sempre obbligatorie, tranne che per i Percorsi di Regolarità, nei quali sono vivamente raccomandate.

5.2 La presentazione di una vettura alle verifiche tecniche equivale ad una dichiarazione da parte del Concorrente che la sua vettura può partecipare alla gara in tutta sicurezza. Le vetture vanno presentate alle verifiche pulite. I concorrenti devono tenere conto sia del fatto che i componenti delle vetture storiche sono soggetti a corrosione e/o ad usura sia delle conseguenze di ciò; per cui devono adottare ogni misura atta ad assicurare l'integrità e la sicurezza di tali componenti, pur nel rispetto delle specifiche originali.

5.3 Batteria e staccabatteria

5.3.1 È obbligatoria una protezione dei morsetti delle batterie contro i rischi di corto-circuito. Se la batteria è montata nell'abitacolo, deve essere di tipo a secco, deve essere ancorata saldamente e chiusa in un contenitore ermetico.

5.3.2 È obbligatorio un dispositivo di staccabatteria generale che isoli TOTALMENTE dalla batteria tutti i circuiti elettrici batteria, generatore, luci, clacson, accensione, ecc... (eccetto quelli che alimentano l'estintore) e spenga il motore.

Deve essere di tipo a prova di scintille e deve essere accessibile sia dall'interno che dall'esterno della vettura. Il comando esterno dello staccabatteria deve essere installato alla base dei montanti del parabrezza o a meno di 50 cm di distanza da questi punti. Sulle vetture con carrozzeria chiusa, l'interruttore può essere montato su di un finestrino laterale posteriore in Plexiglas, a condizione che venga a trovarsi dietro il sedile del pilota. L'interruttore dev'essere segnalato da una saetta rossa al centro di un triangolo blu con bordo bianco con base di almeno 120 mm.

Lo stacca batteria esterno va montato solo sulle vetture chiuse.

Lo stacca batteria interno deve essere facilmente raggiungibile dal pilota e dal navigatore seduto e con le cinture di sicurezza allacciate.

5.3.3 Sulle vetture dotate di accensione a magnete, dev'essere inserito un interruttore di massa sulla linea di bassa tensione del magnete stesso, che sia possibile azionare sia dall'interno che dall'esterno della vettura.

5.3.4 L'uso di batterie al litio è proibito.

5.4 Cavi, condutture e dispositivi elettrici

5.4.1 Le condutture di carburante e dell'olio e i cavi dei freni devono essere protetti all'esterno della scocca contro tutti i rischi di danneggiamento (sassi, corrosione, rotture meccaniche, ecc.) e all'interno contro ogni rischio d'incendio.

5.4.2 Le protezioni non devono essere tale da aumentare la rigidità strutturale della vettura.

5.4.3 Se sono mantenute le installazioni di serie, non è necessaria alcuna protezione aggiuntiva.

5.5 Sistema di alimentazione

5.5.1 Per tutte le vetture dei Periodi da A a E, i serbatoi di carburante DEVONO essere: un serbatoio standard, o un serbatoio omologato, o un serbatoio di sicurezza FT3. Si raccomanda di riempire i serbatoi con con schiuma di sicurezza conforme alle Specifiche Militari Americane MIL-B-83054 (materiale schermante) o sistemi antiesplorazione "D-STOP".

5.5.2 Per tutte le vetture dal Periodo F ad I il serbatoio è libero ma deve essere riempito di schiuma di sicurezza conforme alle Specifiche Militari Americane MIL-B-83054 (materiale schermante) o sistemi antiesplorazione "DSTOP".

La capacità massima dei serbatoi prevista nel Periodo non deve essere superata. I regolamenti del Periodo hanno la precedenza sulle informazioni indicate nella Fiche di Omologazione della vettura interessata.

5.5.3 Tutti i serbatoi di sicurezza devono essere conformi ai requisiti dell'Art. 253.14 dell'Allegato J (Serbatoi di Carburante di Sicurezza Approvati dalla FIA).

5.5.4 I sistemi di alimentazione sprovvisti di pompa elettrica o meccanica devono avere un dispositivo di chiusura del circuito chiaramente segnalato.

5.5.5 Sulle vetture che utilizzano un carburante diverso dalla benzina, per esempio il metanolo, deve esservi un disco arancione fluorescente del diametro di 75 mm su ogni tabella porta numero di gara. Si raccomanda di usare il colore arancione "Pantone 15-1354 TC Orange Crush"

5.5.6 Nessun sistema di prelievo rapido di carburante è obbligatorio per le vetture storiche, ad eccezione delle vetture di cui all'Allegato XI. Quando una vettura è dotata di un tappo carburante che fuoriesce dalla carrozzeria, il bocchettone di riempimento deve essere dotato di una valvola di sicurezza di non ritorno montata tra il tappo e il serbatoio il più vicino possibile al serbatoio.

Per tutte le vetture è raccomandato una valvola di sicurezza di non ritorno montata nel bocchettone il più vicino possibile al serbatoio.

5.5.7 Qualsiasi tubazione di carburante non in pressione che attraversi l'abitacolo deve essere adeguatamente protetta e, se non di metallo, deve essere di materiale resistente al fuoco e appropriato al carburante.

Le tubazioni attraverso le quali il carburante è alimentato sotto pressione in qualunque posizione devono, se non di metallo, essere di materiale resistente al fuoco e appropriate al carburante e in aggiunta:

- nelle vetture con motore ad iniezione, devono essere conformi all'art. 2.5.3. 3.2 dell'Appendix J oppure
- nelle altre vetture devono avere una pressione minima di scoppio di 100 psi

Le tubazioni possono essere collegate solo mediante raccordi filettati o raccordi approvati dalle case costruttrici.

5.6 Paratie ignifughe

5.6.1 A partire dal Periodo F, le paratie ignifughe sono obbligatorie; sono invece vivamente raccomandate per le vetture dei Periodi precedenti.

5.7 Estintori

5.7.1 Tutte le vetture che partecipano a gare in circuito, gare di velocità in salita devono essere equipaggiate quantomeno di un estintore manuale conforme all'art. 253.7.3 dell'Allegato J vigente. Quanto sopra vale anche per le vetture che partecipano ai rally che includono prove speciali.

5.7.2 In aggiunta all'estintore brandeggiabile, è obbligatorio un impianto di estinzione omologato dalla FIA, conforme all'Art.253.7.2 dell'Allegato J vigente (v. Allegato J, lista tecnica 16) per tutte le vetture che partecipano ai rally in cui sono previste delle Prove Speciali. È raccomandato per tutte le altre vetture. Per le Monoposto e le Sport Prototipo aperte, il dispositivo di azionamento esterno richiesto all'Art. 253.7. non è obbligatorio.

Nelle gare ACI-CSAI Nazionali, per le vetture BC dal Periodo HR in poi e le Silhouette (Gr.5), è obbligatorio un impianto di estinzione omologato FIA, conforme all'Art. 253.7.2. dell'Allegato J in vigore ed incluso nella Lista Tecnica FIA N. 16.

5.7.3 Le vetture che partecipano ai rally del campionato europeo FIA, in cui sono previste delle Prove Speciali, devono avere sia un estintore manuale ed un impianto di estensione conformi ai punti 5.7.1 e 5.7.2 suddetti.

5.8 Serbatoi di recupero dell'olio (non obbligatori nei rally)

5.8.1 La capacità minima dei serbatoi di recupero dell'olio è di 2 litri per tutte le vetture con cilindrata fino a 2 litri, e di 3 litri per tutte le altre vetture.

5.8.2 Se la vettura era dotata all'origine di un circuito chiuso di riciclaggio dei vapori dell'olio, tuttora utilizzato, non è necessario il serbatoio per il recupero dell'olio.

5.9 Carburatore

5.9.1 Tutte le farfalle devono essere munite di una propria molla di richiamo esterna, ad eccezione che per i carburatori doppio corpo con molla di richiamo interna.

5.10 Retrovisori

5.10.1 Sono necessari, in gara, due retrovisori con una superficie totale del vetro non inferiore a 90 cm².

5.10.2 Per i rallies, i retrovisori devono essere conformi al Codice della Strada vigente nel Paese di immatricolazione della vettura.

5.11 Dispositivi d'illuminazione

Nelle gare in circuito, i vetri di tutti i fari anteriori devono essere nastroati o coperti.

5.12 Parabrezza

5.12.1 Il parabrezza di tutte le vetture Turismo, GT, TC e GTS deve essere in vetro stratificato. In casi eccezionali, in cui un vetro stratificato non è disponibile per il modello in questione, può essere concessa una deroga per l'utilizzo di policarbonato trasparente (di spessore minimo di 5 mm) per la stagione in corso dall'Eligibility Delegate FIA.

Tutte le altre vetture possono usare plastica rigida trasparente.

5.13 Roll Over Protection Structure (ROPS)

Vedere Allegato V per i disegni e Allegato VI per i regolamenti.

5.14 Luci rosse posteriori

5.14.1 Tutte le vetture che erano equipaggiate all'origine di fari rossi posteriori "stop" azionati dall'impianto frenante, devono avere detti fari funzionanti alla partenza della gara.

5.14.2 Alla partenza della gara, tutte le Monoposto a partire dal periodo G, e tutte le vetture non monoposto non dotate di luci posteriori in origine, devono essere munite di un faro rosso di segnalazione funzionante, volto all'indietro, chiaramente visibile da dietro, montato a meno di 10 cm dall'asse centrale della vettura, con una superficie compresa fra 20 e 40 cm², saldamente fissato, che possa essere acceso dal pilota. Il faro può utilizzare lampadine a filamento incandescente di almeno 21 Watts di potenza, oppure LED di tipo "Tharsis" o "Dm Electronics". Questo tipo di faro è vivamente raccomandato per tutte le altre vetture.

5.15 Cinture di sicurezza

5.15.1 Per tutte le vetture dei Periodi F e successivi, sono obbligatorie cinture di sicurezza conformi all'Art. 253.6 dell'Allegato J vigente. In aggiunta per le seguenti vetture le cinture devono essere dotate anche di cinghie tra le gambe (cinture a 5/6 punti) conformi all'Art. 253.6 dell'Allegato J in vigore:

- a) Vetture Monoposto;
- b) Vetture Biposto Corsa;
- c) Vetture del Periodo H in poi partecipanti a Rallies FIA per conduttori partecipanti al Campionato Europeo FIA;
- d) Vetture del Periodo H in poi partecipanti a Rallies CSAI per le quali il montaggio di tali cinture è compatibile con i sedili utilizzati sulla vettura.

Nella fase di montaggio, è obbligatorio attenersi ai disegni 253.61 e 253.62 dell'Allegato J in corso di validità.

5.15.2 Nella configurazione con 2 bretelle per le spalle e 2 addominali, devono esserci due punti di attacco alla scocca per le bretelle addominali, e due punti, in posizione simmetrica rispetto al sedile, per le bretelle sulle spalle.

Le cinture di sicurezza non possono essere modificate in alcun modo.

5.15.3 Per tutto lo svolgimento dei rally, due taglierini per cinture devono essere a bordo delle vetture e devono essere facilmente accessibili a pilota e navigatore seduti con le cinture allacciate.

5.16 Appoggiatesta

5.16.1 È obbligatorio per le F1 di 3 litri del Periodo IR e successivi e per tutte le monoposto del Periodo JR e successivi. È vivamente consigliato per tutte le altre vetture (Art. 259.14.4, Allegato J vigente).

5.17 Cofano (solo per Turismo e Gran Turismo)

5.17.1 Dev'essere fissato adeguatamente e munito di almeno una chiusura di sicurezza supplementare. È obbligatorio eliminare le chiusure originali sostituendole con chiusure di sicurezza esterne al cofano.

5.17.2 Per le vetture del Periodo G e successivi, è necessario montare almeno due chiusure di sicurezza aggiuntive per bloccare il cofano anteriore e due per quello posteriore.

5.17.3 I meccanismi interni di chiusura originali devono essere smontati o resi non operanti.

5.18 Anelli di traino

5.18.1 Tutte le vetture, tranne le Monoposto, devono avere un anello di traino anteriore e uno posteriore, con le seguenti caratteristiche:

- diametro interno compreso fra 80 e 100 mm;
- saldamente fissato alla struttura anteriore e posteriore della vettura;
- deve essere collocato in maniera da poter essere usato quando la vettura è immobilizzata nella ghiaia;
- deve essere chiaramente visibile e dipinto in giallo, rosso o arancione.

5.19 Sterzo, volante amovibile.

5.19.1 Per motivi di sicurezza, le colonne dello sterzo in un unico pezzo possono essere sostituite con altre comprendenti giunti cardanici o dispositivi telescopici a condizione che siano conservate tutte le funzioni originali della colonna; tali colonne alternative devono provenire da veicoli omologati dalla FIA di cilindrata equivalente o superiore a quella della vettura in questione. A partire dal Periodo G, è obbligatorio rispettare i regolamenti del Gruppo cui appartiene la vettura.

5.19.2 È consentito installare volanti amovibili al posto di quelli originali.

5.20 Tests di verifica dello stato della vettura.

5.20.1 Obbligatorie per alcune categorie (v. Allegato III).

5.21 Riparazioni

Le riparazioni di parti in materiale composito devono essere effettuate secondo le modalità previste nell'allegato IV alla presente N.S.

5.22 Sedili

I sedili anteriori originali delle vetture GTS e Turismo da Competizione dei Periodi F e successivi possono essere sostituiti solo con sedili conformi alle specifiche del Periodo o con un sistema completo di sedili provvisto di valida omologazione FIA. Per gli altri Periodi tali ultimi sedili sono vivamente raccomandati.

Per le vetture GT e T dei periodi F e successivi, se i sedili originali anteriori sono sostituiti, deve essere utilizzato un sistema completo di sedili provvisto di valida omologazione FIA. Per gli altri Periodi, questi sedili sono vivamente raccomandati.

5.23 Volanti

5.23.1 È autorizzata la sostituzione del volante originale con altro di diametro e stile diversi, eventualmente anche smontabile.

ART. 6 - REGOLAMENTO TECNICO PER TUTTE LE VETTURE NON OMOLOGATE

6.1 Prescrizioni generali

6.1.1 Le vetture non omologate devono rispettare sia le specifiche originali del Periodo, sia l'art. 5 (Sicurezza).

6.1.2 In aggiunta a questo Art. 6, le vetture F 1 devono essere conformi a quanto previsto dall'Allegato X della NS 14/ Appendix K.

6.2 Telai monoscocca o di costruzione unitaria.

6.2.1 Il telaio deve rispettare il disegno e le dimensioni originali. Può essere aggiunto materiale per riparare materiali composti, ma è obbligatorio che i telai così riparati siano sottoposti a controlli professionali, i cui risultati devono essere riportati su di un certificato da allegare all'HTP.

6.2.2 Qualsiasi riparazione deve rispettare le prescrizioni dell'Allegato IV che segue. È vietata qualsiasi modifica del telaio, se non è conforme alle specifiche del Periodo, e devono essere mantenuti tutti i dispositivi di sicurezza prescritti dai regolamenti vigenti all'epoca in cui la vettura ha partecipato a competizioni.

6.3 Sospensioni anteriori e posteriori

6.3.1 La dimensione e posizione dei punti di attacco degli elementi di sospensione al telaio deve rispettare le Specifiche del Periodo. Il tipo di assale rigido o di sospensione indipendente e il rispettivo sistema di attacco devono rispettare le Specifiche del Periodo.

6.3.2 Il sistema di sospensione (tipo di molla, posizione delle ruote e degli assi) non può essere modificato e non possono essere aggiunti dispositivi supplementari di ancoraggio o di molleggio, a meno che non corrispondano ad una specifica del Periodo.

6.3.3 Le barre antirollio e gli ammortizzatori telescopici sono ammessi solo se corrispondenti a una Specifica di Periodo. Le barre antirollio devono essere di tipo monolitico su vetture dei Periodi E e F. Le vetture del Periodo G possono utilizzare barre antirollio tubolari, se viene provato che corrispondono ad una Specifica di Periodo per quel modello.

6.3.4 Gli ammortizzatori telescopici in alluminio e/o riempiti di gas possono essere montati solo su vetture del Periodo G e successivi, nonché sulle altre vetture per le quali viene provato che corrispondono a Specifiche del Periodo. Gli ammortizzatori a frizione possono essere registrabili.

6.3.5 I supporti delle molle regolabili possono essere montati solo se conformi ad una Specifica di Periodo per il dato modello di vettura.

6.3.6 I giunti delle sospensioni possono essere sostituiti con componenti non originali, a condizione che non vengano modificate le dimensioni della sospensione.

6.3.7 Giunti UNIBALL possono essere usati solo se previsti nelle Specifiche di Periodo. Possono invece essere usati sulle barre anti-rollio delle vetture di Periodo F a condizione che la geometria della sospensione non ne sia influenzata.

6.3.8 Le molle a passo variabile sono vietate, a meno che non venga comprovato che esse erano montate nel Periodo sul particolare modello di vettura.

6.3.9 Le vetture equipaggiate all'origine di sospensioni attive possono essere riconvertite ad un sistema non attivo in uso all'epoca.

6.3.10 Per alcune vetture sono obbligatori i test di controllo dei componenti delle sospensioni previsti dall'Allegato III, che segue.

6.4 Motore

6.4.1 I componenti e gli accessori del motore devono rispettare le Specifiche del Periodo, devono essere della stessa marca, modello e tipo montati all'origine e devono essere conformi ad una Specifica del Costruttore documentata.

6.4.2 L'alesaggio dei cilindri non può essere aumentato oltre i limiti imposti dalle Specifiche di Periodo, tranne che per le vetture dei Periodi A, B, C e D per le quali l'alesaggio può essere aumentato fino al 5%. Questa lavorazione può essere effettuata solo se rispetta i limiti di cilindrata della formula cui la vettura appartiene (v. Allegato I).

6.4.3 È vietato il riallesaggio, oltre la cilindrata effettivamente usata durante la vita agonistica della vettura, dei motori di capacità inferiore al limite della classe in cui la stessa vettura ha partecipato a competizioni internazionali nel Periodo di classificazione.

6.4.4 I motori di derivazione DFY possono essere utilizzati solo su vetture equipaggiate all'origine con motori Cosworth DFY. Le vetture equipaggiate all'origine con motori Cosworth DFV possono usare componenti di motori derivati DFV.

6.4.5 La corsa deve essere conforme ad una Specifica di Periodo.

6.4.6 L'albero motore, le bielle, i pistoni e le bronzine possono avere dimensioni maggiori di quelle della Specifica di Periodo, nei limiti consentiti dal blocco motore; devono essere realizzati nello stesso tipo di materiale, mentre il metodo di fabbricazione è libero.

6.4.7 Il numero delle valvole e la loro lunghezza non deve superare le specifiche del Costruttore, a meno che non vi sia la prova del loro effettivo utilizzo nel Periodo. Si possono utilizzare testate modificate se viene data la prova del loro effettivo utilizzo nel Periodo.

6.4.8 La cilindrata (o la cilindrata presunta) di auto con motore sovralimentato, turbocompresso, rotativo, a turbina o a vapore va moltiplicata per il coefficiente usato nel Periodo.

6.4.9 Deve essere rispettato l'ordine di accensione originale.

6.4.10 Gli alberi motore non provvisti originariamente di paraolio a labbro possono essere trasformati modificando i componenti esistenti oppure aggiungendo tali paraolio

6.5 Accensione

6.5.1 L'accensione elettronica può essere montata solo se corrisponde ad una specifica di Periodo, e solo su vetture dei Periodi F e successivi.

Le vetture del Periodo F con prova documentale di uso nel periodo di accensione elettronica possono usare una accensione elettronica non del periodo purché questo sistema sia comandato da contatti del ruttore dello spinterogeno, utilizza una bobina con una resistenza minima di 3 ohms, la corrente sia distribuita da un rotore e che la regolazione dell'accensione sia controllato interamente da sistema meccanico.

I sistemi multi spark e i sistemi dove la regolazione dell'accensione sia modificata elettronicamente non sono permessi. Eccezionalmente, quando esiste una prova che legalmente siano stati usati nel periodo metodi alternativi di distribuzione della corrente, questi possono essere usati purché il metodo sia completamente identico a quello del periodo.

Le vetture non omologate del Periodo GR possono utilizzare un contatto ottico o magnetico se utilizzato nel periodo. Un sistema a scarica capacitiva può essere utilizzato se esistono prove del periodo.

Le vetture del Periodo HR in poi possono usare bobine di accensione con una resistenza inferiore a 3 ohms e/o un sistema multi spark.

Sistemi di accensione elettronica che controllano la regolazione dell'accensione sono permessi se questa era una modifica del periodo.

6.5.2 È consentito il montaggio di un limitatore di giri elettronico solo su vetture dei Periodi F e successivi.

6.5.3 È vietato l'utilizzo di sistemi elettronici di gestione del motore sui motori DFV/DFY. Su tutte le altre vetture è consentito solo se conforme alle Specifiche del Periodo.

6.5.4 La marca di bobina, condensatori, spinterogeno o magneti è libera, a condizione che tali componenti siano conformi alle specifiche del Costruttore per quel particolare modello di vettura.

6.6 Lubrificazione

6.6.1 È consentita la modifica del sistema di lubrificazione (ad esempio da carter umido a carter secco), a condizione che tale modifica rientri fra le Specifiche del Periodo. (È vietato il carter secco per le Formula Junior ante 1961).

6.6.2 Il numero e il tipo delle pompe dell'olio utilizzate e la lunghezza delle tubazioni dell'olio devono essere conformi alle Specifiche del Periodo.

6.6.3 È consentito lo spostamento dei radiatori dell'olio motore, a condizione che non comporti una modifica della silhouette.

6.7 Sistema di alimentazione

6.7.1 È consentito l'uso di carburatori alternativi provenienti dallo stesso Periodo o da un precedente Periodo, ma a condizione che il loro numero, tipo generale e principio di funzionamento siano gli stessi di quelli originali, se usati nel periodo sul modello interessato.

6.7.2 Le vetture a iniezione possono essere convertite all'uso di carburatori dello stesso Periodo.

6.7.3 L'iniezione e/o la sovralimentazione sono ammesse solo se utilizzate nel Periodo, e a condizione che vengano utilizzati solo sistemi originali.

6.7.4 Pompe di carburante meccaniche possono essere sostituite con pompe elettriche, o viceversa.

6.7.5 I serbatoi di carburante devono rispettare l'Art. 5.5, non superare la capacità originale secondo la tabella allegata e conservare la posizione originale oppure essere alloggiati nel cofano posteriore.

Year	< 70cc	70cc-100cc	100cc-110cc	110cc-115cc	115cc-120cc	120cc-130cc	130cc-140cc	140cc-150cc	> 150cc	G 6 ever 2500	Group C	CF H/H Climò	Car-Am
1961		70	85	100	110	120	130	140	140				
1962		70	85	100	110	120	130	140	140				
1963		70	85	100	110	120	130	140	140				
1964		70	85	100	110	120	130	140	140				
1965	60	70	80	90	100	110	120	140	140				
1966	60	70	80	90	100	110	120	140	140				
1967	60	70	80	90	100	110	120	140	140				
1968	60	70	80	90	100	110	120	140	140				
1969	60	70	80	90	100	110	120	140	140				
1970	60	70	80	90	100	110	120	140	140				
1971	60	70	80	90	100	110	120	120	120				
1972	60	70	80	90	100	110	120	120	120				350
1973	60	70	80	90	100	110	120	120	120				400
1974	60	70	80	90	100	130	120	120	120				
1975	60	70	80	90	100	110	120	120	120				
1976	60	70	80	90	100	110	120	120	120	160			
1977	60	70	80	90	100	110	120	120	120	160			
1978	60	70	80	90	100	110	120	120	120	160			
1979	60	70	80	90	100	110	120	120	120	160			
1980	60	70	80	90	100	110	120	120	120	160			
1981	60	70	80	90	100	110	120	120	120	160			
1982	60	70	80	90	100	110	120	120	120	160	99	20	
1983	60	70	80	90	100	110	120	120	120	160	99	20	
1984	60	70	80	90	100	110	120	120	120	160	99	20	
1985	60	70	80	90	100	110	120	120	120	160	99	20	
1986	60	70	80	90	100	110	120	120	120	160	99	20	
1987	60	70	80	90	100	110	120	120	120	160	99	20	
1988	60	70	80	90	100	110	120	120	120	160	99	20	
1989	60	70	80	90	100	110	120	120	120	160	99	20	
1990	60	70	80	90	100	110	120	120	120	160	99	20	

6.8 Strumentazione

6.8.1 La strumentazione deve rispettare le Specifiche del Periodo. Tuttavia, è consentito l'utilizzo di sistemi di acquisizione di dati solo se riguardano: i giri del motore, la pressione e la temperatura dell'olio motore, la temperatura del liquido di raffreddamento e la pressione della benzina.

6.9 Cambio di velocità

6.9.1 Tutte le vetture devono conservare cambi di velocità conformi alle Specifiche di Periodo. Non sono ammessi cambi automatici, overdrives, e marce avanti supplementari, se non rientrano tra le Specifiche di Periodo del modello di vettura.

6.9.2 Il montaggio di cambi elettrici COTAL, o di cambi epicicloidali Wilson o cambi a quattro marce su vetture del Periodo C (1/1/1919 - 31/12/1930) che non ne erano equipaggiate all'origine, comporta la riclassificazione della vettura nel Periodo D (1/1/1931 - 31/12/1946).

6.9.3 I cambi di velocità costruiti secondo le specifiche del Periodo E (1/1/1947 - 31/12/1960) non possono essere montati su vetture costruite nei Periodi precedenti.

6.9.4 Il montaggio di un cambio di velocità alternativo è consentito solo se proveniente dallo stesso Periodo o da un Periodo anteriore.

6.9.5 Le vetture del Periodo F e GR con motore posteriore possono usare il cambio Hewland Mk8, a condizione che abbia lo stesso numero di marce in avanti di quello originale.

6.9.6 Le vetture equipaggiate all'origine con cambi semiautomatici possono essere convertiti ad un cambio manuale di tipo uguale a quello montato sullo stesso modello di vettura.

6.9.7 Gli alberi del cambio non provvisti originariamente di paraolio a labbro possono essere trasformati modificando i componenti esistenti oppure aggiungendo tali paraolio.

6.10 Differenziale

6.10.1 È consentito il montaggio di un differenziale autobloccante solo se rientrante tra le Specifiche del Periodo. Le vetture così equipaggiate fino al Periodo F compreso possono usare solo differenziali autobloccanti di tipo meccanico conformi alle Specifiche di Periodo.

6.10.2 È vietato il montaggio di differenziali autobloccanti su vetture dei Periodi A, B e C (fino al 31/12/1930). Sulle vetture del Periodo D (1/1/1931 - 31/12/1946) possono essere montati solo se conformi alle Specifiche del Periodo.

6.10.3 Non è consentito il montaggio di differenziali autobloccanti sulle Formula Junior o Formula 3 (1964-70).

6.11 Freni

6.11.1 Tutti i componenti dell'impianto frenante devono essere conformi alle Specifiche del Periodo, con le seguenti eccezioni:

6.11.2 Le vetture dei Periodi A, B e C (fino al 31/12/1930) equipaggiate in origine con freni su solo due ruote, possono essere convertite ad un sistema frenante su quattro ruote, solo se il Costruttore aveva montato detto impianto su modelli prodotti successivamente entro lo stesso Periodo, e a condizione che l'impianto sia conforme alle Specifiche di Periodo usate dal Costruttore.

6.11.3 È consentita la conversione a un diverso sistema di funzionamento meccanico o idraulico, a condizione che rientri fra le Specifiche del Periodo.

6.11.4 È consentito l'uso di freni a disco solo se corrispondono alla Specifica di Periodo del modello di vettura (stessa cosa per i dischi autoventilanti e per le pinze freni a pistoncini multipli).

6.11.5 I sistemi frenanti idraulici possono essere convertiti ad un funzionamento a doppio circuito operante simultaneamente sulle quattro ruote per mezzo di due circuiti idraulici distinti.

6.11.6 È consentita l'installazione di paratie d'aria scolate intorno ai dischi freno, per migliorarne il raffreddamento.

6.11.7 I circuiti idraulici possono essere realizzati con tubazioni di tipo "Aeroquip".

6.11.8 Le vetture equipaggiate d'origine con freni carbonio-carbonio possono essere convertite ad un sistema della stessa epoca, che utilizzi dischi in acciaio, pinze e pattini di attrito convenzionali.

6.12 Cerchi

6.12.1 È permesso solo l'utilizzo di cerchi conformi alle Specifiche di Periodo e del diametro originale utilizzato durante la carriera agonistica della vettura.

6.12.2 La larghezza dei cerchi non può essere aumentata, ma può essere diminuita per consentire il montaggio dei pneumatici reperibili sul mercato.

6.12.3 Periodi da A a D

È permesso l'utilizzo di cerchi da 19" per consentire il montaggio di pneumatici da corsa.

I cerchi per pneumatici a tallone (BE) o per pneumatici a fianchi dritti (SS) possono essere sostituiti con cerchi a base concava della stessa misura, secondo la seguente tabella:

Misura originale Sezione massima	Diametro minimo del cerchio Incavo del cerchio	Sezione massima Incavo del cerchio
26 x 3	19"	3,5"
710 x 90,28 x 4	19"	4,5"
760 x 90,810 x 90	21"	4,75"
30 x 3,30 x 3,5	21"	4,75"
815 x 105,820 x 120	21"	5,25"
880 x 120,32 x 4,5	21"	6"
730 x 130	17"	5,25"

Il diametro minimo autorizzato è di 16 pollici, a meno che si possa provare che, per la vettura in questione, sia stata usata all'epoca una misura inferiore.

La larghezza massima del cerchio non deve superare di più di 1 pollice la Specifica del Periodo.

6.12.4 Periodi E e F

Il diametro minimo ammesso è quello conforme a Specifiche del Periodo.

La larghezza massima dei cerchi deve rispettare le Specifiche del Periodo e non deve eccedere la misura di 5½ (6½ per le vetture di Periodo F), a meno che non venga fornita la prova della conformità alle Specifiche del Periodo di una dimensione maggiore.

Nel caso non esistano Specifiche di Periodo o venga richiesta una larghezza del cerchio superiore a 5½ per il Periodo E e 6½ per il Periodo F, la Commissione Autostoriche della FIA indicherà le dimensioni consentite.

La larghezza massima del cerchio nelle vetture Formula Junior del Periodo E è di 127 mm (5 pollici) e di 165 mm (6,5") per quelle del Periodo F.

È vietato l'uso di cerchi scomponibili, a meno che non si provi che erano una Specifica del Periodo.

6.12.5 Periodo G e successivi

È consentito l'uso di cerchi più stretti rispetto alla specifica originale.

Per alcune categorie di vetture, i cerchi devono essere sottoposti ai tests prescritti nell'Allegato III che segue, anche se nuovi.

I cerchi originali realizzati in materiali diversi possono essere sostituiti con cerchi realizzati in uno solo dei materiali originali, a condizione che vengano conservati disegno e dimensioni del cerchio originale.

6.12.6 Pneumatici

Devono rispettare l'art. 8 che segue.

6.13 Carrozzeria

6.13.1 La vettura deve conservare la silhouette originale del Periodo in cui ha gareggiato e non deve avere condotti, prese d'aria, deflettori o sportelli aggiuntivi. L'aggiunta del rollbar/rollcage non è considerata una modifica della silhouette.

6.13.2 I ricambi della carrozzeria devono seguire fedelmente la forma originale di quelli costruiti all'epoca per quel particolare telaio e devono essere del materiale originale.

6.13.3 Per le vetture dei Periodi da A a D, è autorizzato il montaggio di una carrozzeria alternativa realizzata nello stesso materiale e avente lo stesso peso di quella originale, purché il disegno sia conforme ad una carrozzeria montata all'epoca sul medesimo modello di vettura. In tal caso, il proprietario deve informarne la CSAI inviando foto che ritraggono le due fiancate, l'anteriore, il frontale e gli interni.

6.13.4 Il tonneau cover deve essere in materiale flessibile, a meno che non si provi con fotografie d'epoca che esso costituiva un componente della carrozzeria, nel qual caso i bordi del tonneau cover vanno protetti con materiale antiurto. È permesso lo smontaggio dei sedili dei passeggeri.

6.13.5 Per le vetture Formula Uno, la carrozzeria deve avere la livrea utilizzata nella carriera agonistica internazionale della vettura, se consentito dalle leggi vigenti nel Paese che ospita la gara.

6.14 Appendici Aerodinamiche

6.14.1 Possono essere montate solo se conformi alle Specifiche del Periodo.

6.14.2 I dispositivi impiegati devono essere conformi, quanto a disegno, posizione e dimensioni, a quelli usati durante la vita sportiva internazionale della vettura.

6.14.3 Per le Monoposto non è ammesso alcun dispositivo aerodinamico che era montato su parti non sospese della vettura e/o poteva essere regolato dall'abitacolo.

6.14.4 Le vetture equipaggiate all'origine di appendici aerodinamiche possono gareggiare prive delle stesse.

6.14.5 Le vetture che conservano all'epoca (durante il 1981 e il 1982) con le cosiddette "minigonne" fisse, quest'ultime possono conservare il metodo di fissaggio e il disegno generale, ma devono essere modificate in modo da rispettare l'altezza dal suolo minima di 40 mm. Sono vietate le bandelle di gomma.

6.15 Impianto elettrico

6.15.1 Il montaggio di alternatori è consentito solo sulle vetture del Periodo F e successivi, a condizione che siano conformi alle Specifiche del Periodo.

6.15.2 Il voltaggio della batteria e di tutti gli accessori elettrici può essere modificato da 6 a 12 volts. Il tipo, la marca e la capacità (amperaggio/ore) della batteria sono liberi. La posizione originale della batteria può essere modificata; se la batteria è collocata nell'abitacolo, dev'essere fissata saldamente e essere contenuta in un apposito vano isolato e a tenuta stagna.

6.16 Luci

6.16.1 Le vetture equipaggiate all'origine con impianti di illuminazione devono conservarli funzionanti.

6.17 Passo, carreggiata, distanza del suolo

6.17.1 Passo.

Il passo deve rispettare le Specifiche del Periodo.

6.17.2 Carreggiata.

Le carreggiate devono rispettare le Specifiche del Periodo.

6.17.3 Distanza dal suolo: Per tutte le vetture fino al Periodo D incluso, tutte le parti sospese devono trovarsi ad una distanza dal suolo minima di 100 mm. Per le vetture dei Periodi E ed F la distanza dal suolo minima è 60 mm, in modo tale che un blocco di altezza 60 mm. possa essere inserito sotto la vettura da ogni lato.

6.17.4 Tutte le vetture dei Periodi G e successivi devono rispettare le Specifiche del Periodo.

6.17.5 La distanza dal suolo va misurata senza il pilota a bordo e, se necessario, con il serbatoio del carburante vuoto, ma con gli stessi cerchi ed i pneumatici utilizzati in gara (salve le sostituzioni di pneumatici o cerchi danneggiati in gara).

6.18 Peso

6.18.1 Il peso minimo di una vettura dev'essere quello previsto per la sua categoria dal regolamento originario o, se il peso non è specificato nel regolamento di origine, il peso pubblicato ufficialmente nel periodo durante la gara, quando una vettura viene sottoposta al controllo del peso, può esserne rimosso solo il carburante, mentre non può essere aggiunta alcuna sostanza liquida, solida o gassosa.

6.18.2 Il peso minimo per le vetture Formula 3 del periodo GR è di Kg 400.

6.19 - Formula Junior

6.19.1 - Vi sono due " Specifiche del Periodo:

6.19.1.1 - Periodo FIA FJ/1 (Classi A, B, C) - dal 1° Gennaio 1958 al 31 Dicembre 1960.

6.19.1.2 - Periodo FIA FJ/2 (Classi D, E) - dal 1° Gennaio 1961 al 31 Dicembre 1963.

6.19.2 – Sterzo

6.19.2.1 La colonna dello sterzo in unico pezzo può essere sostituita, per motivi di sicurezza, con una in più pezzi dotati di snodi universali oppure a scorrimento telescopico a condizione che le funzioni originali siano conservate.

6.19.2.2 Sebbene non sia un particolare del periodo, per motivi di sicurezza è permesso utilizzare un volante a sganciamento rapido.

6.19.2.3 Sebbene sia preferibile che sia utilizzato un volante originale del periodo, può essere montato un volante alternativo di diametro differente e/o stile.

6.19.3 Chassis

6.19.3.1 Non è permesso cambiare la misura del diametro o dello spessore dei tubi o dei pannelli nella riparazione dello chassis. Il diametro e le misure di ogni tubo o pannello usato deve essere come l'originale (per esempio se lo chassis era costruito originariamente con tubi in pollici , ogni tubo dello chassis sostituito deve essere in pollici)

6.19.3.2 Per le vetture del Periodo E (Categoria FJ/1) è fortemente raccomandato un arco di sicurezza e, se questo era montato in origine, deve essere conforme o con specifiche superiori di quando era usato nelle competizioni nel periodo.

6.19.3.3 Per le vetture del Periodo F (Categoria FJ/2) deve essere montato un arco di sicurezza conforme alle specifiche del periodo oppure all'art. 277 dell'Allegato J 1993 .

6.19.3.4 A titolo di chiarimento, gli chassis usati in tutte le vetture devono avere provenienza conformemente alla Sezione 2 del regolamento Sportivo del FIA Lurani Trophy - Eligible Cars. Se è necessario sostituire o ricostruire qualunque chassis, la maggior parte dello chassis originale deve essere utilizzato e deve essere trapiantato nel nuovo chassis che deve essere costruito come una copia esatta dello chassis originale inclusi i materiali usati ed il metodo di costruzione.

6.19.4 Sospensioni anteriori e posteriori

6.19.4.1 Gli uniball possono essere usati se sono una specifica del periodo. Gli uniball possono anche essere usati sulle barre antirollio delle vetture del Periodo F purchè la geometria delle sospensioni non sia interessata.

6.19.4.2 Cuscinetti sferici sugli ammortizzatori non sono permessi nel Periodo E a meno che fossero una specifica del periodo per quella vettura.

6.19.5 Motore

6.19.5.1 Il volume non deve essere superiore a 1100 cc .

6.19.5.2 Le specifiche del motore devono essere valide per tutto il periodo della Formula Junior e non devono essere limitate al periodo delle due categorie individuali. Per esempio:

6.19.5.2.1 I blocchi motore Ford 109E e 105E sono entrambi permessi per la Categoria FJ/1.

6.19.5.2.2 I motori Ford, B.M.C. e D.K.W. di 1100 cc sono ammessi nella Categoria FJ/1 al posto di motori similari di 1000 cc, sebbene i richiedenti siano incoraggiati di mantenere il motore di 1000 cc su quei chassis dove erano montati all'origine.

6.19.5.3 Le vetture motorizzate con motori B.M.C. possono utilizzare le teste cilindri con numero di fusione 12G940 in sostituzione della testa originale.

6.19.5.4 I motori ammessi sono i seguenti:

	Cm3	Corsa (mm)	Alesaggio d'origine (mm)
Morris Minor/A35/Sprite	948	76,2	62,92
Mini Cooper 61-63	997	81,5	62,42
Morris Minor Sprite / Midget	1098	83,72	64,58
Mini Cooper XSP FJ	1071	68,26	70,61

6.19.5.5 Non è permesso utilizzare un motore con una corsa di 62mm, come usato nei motori della Cooper 970 S dal 1964 (F3).

6.19.5.6 Le vetture motorizzate con motori FIAT possono usare i monoblocchi dei motori tipo 103 "D" ed "H" che hanno un alesaggio standard di 68mm (equivalente a 1098 cc) per sostituire il blocco originale 1100/103. L'uso dei monoblocchi più recenti 103P e 103R è proibito.

6.19.5.7 Il monoblocco FIAT 1100 103 tipo G (che ha un alesaggio standard di 72 mm, purchè questo sia ridotto a 68 mm) può essere usato anche per sostituire il monoblocco 1100/103 che ha il numero seriale 103H.

6.19.5.8 Le vetture motorizzate con motori Ford devono usare i blocchi motore riportanti i codici di fusione 105E o 109E. L'uso di motori più recenti , con cinque supporti di banco, è proibito.

6.19.5.9 - I blocchi motore costruiti in Inghilterra dalla Geoff Richardson Engineering . con specifiche identiche alle originali sono consentiti in entrambe le Categorie FJ/1 e FJ/2.

6.19.5.10 Ogni vettura delle Classi B o C, equipaggiata con le testate Richardson ,che potrebbe essere inclusa in quelle classi, devono essere incluse nella Classe D a causa dell'uso delle testate Richardson .

6.19.5.11 Un coperchio del motore deve essere montato ed adeguatamente fissato.

6.19.5.12 Nel Periodo E (Categoria FJ/1) l'asse a camme deve essere mosso tramite catena ;non è ammesso per nessuna vettura l'uso di ingranaggi , a meno che non possa essere provato che sia stato usato nel periodo su quella vettura.

6.19.5.13 Nel periodo E (Categoria FJ/1) non è ammesso l'uso di cinghia dentate per la pompa dell'acqua. L'unica cinghia accettabile per la pompa

dell'acqua e quella a "V".

6.19.6 Accensione

6.19.6.1 L'accensione elettronica è ammessa sulle vetture costruite dopo il 31/12/1960 (p.e. solo FJ/2) purchè il sistema utilizzi puntine platinato oppure sia un sistema magnetico (Effett Hall) e che usi un rotore ed un distributore per interrompere la corrente ad alta tensione. Il sistema Lucas AB14 è il solo sistema di accensione elettronica accettato e la bobina deve avere una resistenza di 1 ohm.

6.19.6.2 Le bobine delle vetture FJ1 devono avere una resistenza di 3 ohm.

6.19.6.3 Un limitatore di giri elettronico può essere usato sulle vetture Formula Junior Storiche.

6.19.7 Lubrificazione

6.19.7.1 Il numero ed il tipo delle pompe e la lunghezza delle tubazioni esterne dell'olio usate devono essere conformi alle specifiche del periodo.

6.19.7.2 La pompa dell'olio deve essere montata nel posto d'origine. La cinghia della pompa dell'olio deve essere come l'originale.

6.19.7.3 Sui motori a carter umido (Periodo F J/1) non è ammesso l'uso di una pompa dell'olio montata frontalmente.

6.19.7.4 Non è ammesso cambiare il sistema di lubrificazione del motore da carter umido a carter secco per le vetture della Categoria FJ/1 (pre 1961).

6.19.8 Alimentazione

6.19.8.1 Con l'eccezione dei motori a 2 tempi, possono essere aggiunti al carburante composti addizionali di lubrificazione, non eccedenti il 2% in volume.

6.19.8.2 Non è permesso cambiare la posizione del serbatoio carburante.

6.19.9 Carburatori e filtri aria

6.19.9.1 E' fortemente raccomandato che le vetture di entrambe le Categorie (FJ/1 e FJ/2) mantengano la marca , il modello ed il tipo di carburatori originali come montati nel periodo ma, salvo ulteriori decisioni del paragrafo 6.19.9 , è permesso usare i carburatori Weber con le specifiche del periodo per sostituire i carburatori SU o AMAL.

6.19.9.2 La misura massima ammissibile dei carburatori quando sono usati una coppia di carburatori doppio corpo orizzontale è 40 (p.e. 40 DCOE)

6.19.9.3 La misura massima ammissibile dei carburatori quando è usata un singolo carburatore doppio corpo orizzontale è 45.

6.19.9.4 La misura massima ammissibile dei carburatori quando è utilizzata una coppia di SU è 1 1/2".

6.19.9.5 La misura massima ammissibile dei carburatori quando è utilizzato un carburatore SU singolo è 13/4"

6.19.9.6 Non è permesso utilizzare un carburatore Weber 42DCOE o un carburatore di misura equivalente di ogni altro costruttore.

6.19.9.7 I condotti di aspirazione possono essere di alluminio , acciaio o acciaio inox e possono essere in fusione o di costruzione saldata.

6.19.9.8 Non è permesso utilizzare la testa F3 MAE verticale Cosworth/Richardson. E' permesso solo usare i carburatori verticali su quelle vetture come usato nel periodo (p.e. Terrier T4 S2 o Ausper T4).

6.19.9.9 Le ghiottine esterne sono proibite.

6.19.9.10 Non è permesso montare una sonda lambda.

6.19.10 Sistema di raffreddamento

6.19.10.1 E' vivamente raccomandato che non devono passare fluidi attraverso i tubi dello chassis nei veicoli con struttura tubolare .

6.19.10.2 Non è permesso montare una pompa dell'acqua elettrica al posto di una meccanica.

6.19.11 Cambio

6.19.11.1 Con riferimento ai paragrafi 6.19.11.3 e 6.19.11.4 le vetture con motore posteriore costruite dopo il 31/12/1960 (Categoria FJ/2) originariamente equipaggiate con cambi di velocità diversi da Hewland o VW, contrariamente alle condizioni generali dell'Art. 6.9.5 NS 14, non possono montare cambi di velocità VW o Hewland.

6.19.11.2 Tutte le vetture che hanno un HT P FIA in questa configurazione contraria alle specifiche del periodo sono caldamente incoraggiate a riconvertirsi al loro originale e corretto cambio di velocità , e questo deve avvenire prima del 1° gennaio 2015.

6.19.11.3 A meno di specifiche eccezioni, la Lotus 20 o 22 o la BMC Mk2 che possono provare con evidenza che la vettura era equipaggiata con un cambio VW o Hewland fino oppure prima del 31.12.2000, possono utilizzare un cambio VW o Hewland, purchè il numero di marce in avanti sia identico al numero usato nel periodo.

6.19.11.4 Le vetture con motore posteriore costruite dopo il 31/12/1960 (Categoria FJ/2), originariamente equipaggiate con un cambio VW o Hewland, possono usare lo Hewland Mk 6 o Hewland Mk 8, che utilizzavano la scatola cambio della Volkswagen Maggiolino, purchè il numero di marce in avanti sia identico al numero usato nel periodo. In tutti i casi queste vetture sono incoraggiate ad usare il cambio originale.

6.19.11.5 Cambio Renault tipo 318

Tale cambio montato sulle vetture FJ/1 del Periodo E può essere modificato per accettare ingranaggi a denti dritti a condizione che siano rispettati i seguenti

punti

1. La scatola esterna originale del cambio ed il carter finale siano conservati (non sono permessi modifiche al profilo di fusione).
2. I carter dell'albero di uscita devono essere conformi al disegno dell'epoca (p.e. come il disegno originale Renault Lotus)
3. Gli ingranaggi (numero dei denti di corona e pignone Renault) originali devono essere conservati.
4. Al punto di ingresso dell'albero di entrata deve essere mantenuto il manicotto cilindrico.
5. I punti centrali tra l'albero primario ed il secondario devono rimanere conformi all'originale.
6. La posizione dei selettori degli ingranaggi devono rimanere gli stessi come nella scatola originale.
7. IL meccanismo del selettore deve uscire dalla scatola del cambio nella stessa posizione come il disegno originale (p.e. nella parte posteriore della scatola)
8. Solo quattro rapporti in avanti sono permessi (ad eccezione per quelle vetture per le quali è provato che sono state equipaggiate con la conversione a cinque velocità da Jean Redele),
9. Il carter in acciaio pressato può essere sostituito da coperchi in alluminio fusi o lavorati.

6.19.11.6 La retromarcia non è obbligatoria.

6.19.11.7 Ogni vettura delle Classi A, B o C, che hanno montato un cambio alternativo al cambio originale ma entrambi della stessa marca e di costruzione pre-1963, e che d'altronde potrebbero essere eleggibili in quelle classi, ma a causa del cambio alternativo, saranno trasferite alla Classe D.

6.19.11.8 A meno di specifiche eccezioni, ogni vettura con motore anteriore equipaggiata con il cambio B.M.C serie "A", può utilizzare un cambio con scatola-cambio con le nervature al posto di un cambio con scatola-cambio liscia, purchè il numero di marce in avanti sia identico al numero usato nel periodo.

6.19.12 Differenziale e frizione

6.19.12.1 Se di fornitura originale, non è permesso sostituire giunti di accoppiamento a "ciambella" in gomma Metalastic (Rotoflex) sugli alberi di trasmissione con giunti di accoppiamento universali tipo Hardy-Spicer e alberi di trasmissione scanalati scorrevoli (usati insieme).

6.19.12.2 Non è permesso utilizzare il tipo moderno di giunti a velocità costante sull'albero di trasmissione.

6.19.13 Freni

6.19.13.1 I freni a disco sono permessi solo se sono una specifica del periodo e (con una eccezione) sono solo utilizzabili sulle vetture FJ2.

Le dimensioni ed il tipo dei freni devono essere come da specifiche originali e non devono essere aumentate. Questo vale sia per i freni a disco che per i freni a tamburo.

6.19.13.2 I freni a disco ventilati non sono permessi. I freni a disco non devono essere modificati, per esempio fessure o scanalature sulla superficie del disco o fori trasversali non sono ammessi.

6.19.14 Cerchi

6.19.14.1 La larghezza massima del cerchio nelle vetture Formula Junior del Periodo E (FJ1) è di 127 mm (5 pollici) e di 165 mm (6,5 pollici) per quele del Periodo F (FJ2)

Le larghezze sopra riportate sono le misure MASSIME per la categoria. Le vetture DEVONO usare le stesse larghezze o inferiori come quelle originariamente usate sulle vetture nel periodo.

6.19.14.2 La sostituzione dei cerchi a raggi con cerchi a disco e viceversa non è permessa.

6.19.14.3 I cerchi scomponibili non sono accettabili a meno che non siano una specifica del periodo.

6.19.14 Pneumatici

6.19.15.1 Le vetture di Formula Junior devono usare pneumatici Dunlop Vintage con disegno R5 o precedente oppure sezione L con mescola 204 e disegno CR 65 o precedente.

6.19.15.2 Le vetture che hanno la larghezza dei cerchi di 3,5 " o inferiore e per le quali non esistono pneumatici della gamma Dunlop Vintage, possono usare pneumatici tessili o radiali reperibili sul mercato, con profilo non inferiore a 75%, codice di velocità non inferiore a "S" e marchiate E o DOT. E' onere del concorrente consultare il Costruttore sull'idoneità di tali pneumatici per l'utilizzo in competizione.

Nota: Questo riguarda alcune Stanguellini, Volpini e altre vetture Italiane precedenti.

6.19.15 Peso

6.19.16.1 Il peso minimo limite è di Kg. 400. Questo peso limite si riduce a Kg. 360 per le vetture di cilindrata 1000 cc o inferiore. I pesi sopra menzionati saranno controllati con la vettura in ordine di marcia, per esempio con gli accessori richiesti da questi regolamenti, ma con il serbatoio benzina vuoto.

6.19.17 Altezza da terra

6.19.17.1 Tutte le parti sospese della vettura devono avere una distanza minima dal suolo di 60mm, in modo tale che un blocco di 800mm x 800mm x 600 mm possa essere inserito sotto la vettura da ogni lato, in ogni momento della gara. Questa misura deve essere fatta senza il pilota a bordo ma con cerchi e pneumatici utilizzati in gara.

6.19.17.2 Questa misura riguarda tutti i componenti sospesi, incluso la coppa dell'olio sulle vetture del Periodo FJ1, tubo di scarico, punti interni di ancoraggio delle sospensioni, tutta la carrozzeria e i bulloni di montaggio fissati attraverso il pavimento della vettura.

ART. 7 - REGOLAMENTO TECNICO PER LE VETTURE DI PRODUZIONE

7.1 Disposizioni generali

7.1.1 Gli articoli che seguono sono applicabili alle vetture Turismo di Serie, Turismo Competizione, GT e GTS, come definite agli art. 2.2 e 2.3.

7.1.2 Tutte le vetture devono rispettare l'art. 5 (sicurezza).

7.2 Schede di Omologazione e di Ricognizione

7.2.1 Quando la FIA ha introdotto l'Allegato J nel 1954 per le vetture Turismo e Gran Turismo, le caratteristiche delle vetture erano indicate nelle Schede di Ricognizione o di Omologazione compilate dalle ASN. A partire dal 1958 (per le GT) e dal 1960 (per le Turismo), le ASN hanno fornito all'ACI-CSAI della FIA le informazioni necessarie per compilare Schede e rilasciare tali Schede. Tutte le Schede di Ricognizione o di Omologazione approvate dalla FIA saranno definite "Schede di Omologazione".

7.2.2 È noto che certe vetture da Turismo e Gran Turismo del Periodo E non erano omologate nel Periodo, o che le relative Schede di omologazione potevano non includere tutte le opzioni del Periodo.

7.2.3 Per le vetture non omologate all'epoca, la Commissione Autostoriche FIA ha facoltà di compilare "Schede di Omologazione Retrospective", sulla base dei dati forniti dall'ASN del Costruttore della vettura.

7.2.4 Le Schede di Omologazione Retrospective dovranno essere approvate dalla Commissione Autostoriche FIA prima di essere aggiunte all'elenco delle Schede di Omologazione della FIA.

7.2.5 Le specifiche del periodo per vetture Turismo e Sport stradali / Gran Turismo senza passato sportivo internazionale ma approvate dalla HMSC, saranno dettagliate in schede descrittive specifiche per ciascun modello. Le schede descrittive saranno compilate dall'ACI-CSAI, riesaminate dal Technical Working Group e dalla Vehicle Compliance Sub Commission della FIA e approvate dalla HMSC FIA.

7.2.6 Per le vetture dei Periodi E, F e G1 (1-1-47/31-12-1969), gli HTP FIA o CSAI saranno rilasciati in base alla normativa, pubblicata negli Allegati VIII e IX.

7.3 Regolamento tecnico per le vetture di produzione

7.3.1 Le vetture T, TC, GT e GTS dei periodi E F e G1 (1/1/1947-31/12/1969) devono rispettare gli allegati VIII e IX della NS 14.

7.3.2 Le vetture T, GT, TC e GTS dal Periodo G2 in avanti devono rispettare l'ultimo Allegato J pubblicato nel Periodo in cui esse sono classificate, come previsto dall'art. 3, anche per quanto concerne l'eventuale coefficiente di calcolo della cilindrata e le dimensioni delle flange di riduzione per le vetture col turbo dei Periodi J1 e J2.

Nei rally, le vetture del Periodo J2 con una cilindrata più alta di quella permessa nell'Allegato J del 1990, possono essere accettate secondo le specifiche dell'Allegato J 1989.

7.3.3 Per le Turismo di serie, sono autorizzate esclusivamente le modifiche espressamente consentite dalle norme dell'Allegato J corrispondente al periodo e applicabili alle vetture dei Gruppi 1 o N e dalla relativa scheda di omologazione, con l'esclusione delle varianti di omologa specificate come "valide per il solo gruppo 2".

7.3.4 Per le GT sono consentite solo le modifiche espressamente autorizzate dall'Allegato J corrispondente al Periodo, per i Gruppi 3 e dalla relativa scheda di omologazione con l'esclusione delle estensioni di omologazione specificate come "valide per il solo Gruppo 4".

7.3.5 Le TC e le GTS dei Periodi G2 e successivi devono rispettare la Scheda di omologazione con le estensioni e le varianti omologate nel Periodo di riferimento; sono inoltre autorizzate le modifiche espressamente consentite dall'Allegato J del corrispondente Periodo.

7.3.6 In aggiunta, per le sole TC, GTS e Turismo Speciale (Gr.5):

- Il servofreno può essere scollegato o rimosso.
 - Il lunotto e i vetri laterali devono essere in vetro temperato o in materiale rigido trasparente (LEXAN 400) di spessore minimo di 5 mm. I sistemi di apertura verticale dei vetri laterali può essere sostituito con uno ad apertura scorrevole orizzontale.
È ammesso rinforzare il telaio e/o la carrozzeria per aggiunta di materiale. Il materiale aggiunto deve seguire ("sposare") la struttura originale e deve essere a contatto con essa in ogni punto. Altre forme, profili, fazzoletti o rinforzi non sono permessi a meno che sia provato che essi erano usati e autorizzati nel periodo.
 - Se l'Allegato J del corrispondente Periodo autorizza la sostituzione dei dischi freno, deve essere mantenuto il tipo di disco originale (pieno, scolpito, ventilato).
 - È autorizzata la rimozione dei rivestimenti del pavimento e del tetto; i pannelli delle porte possono essere sostituiti.
 - I fari retrattili possono essere resi fissi ed il loro meccanismo rimosso, ma il funzionamento dei fari deve essere garantito
- Gli alberi motore e gli alberi del cambio non provvisti originariamente di paraolio a labbro possono essere trasformati modificando i componenti esistenti oppure aggiungendo tali paraolio.

Le vetture del Periodo F, omologate con un sistema accensione elettronica, e le vetture dei Periodi G1 e G2 possono usare una accensione elettronica non del periodo purché questo sistema sia comandato da contatti del rottore dello spinterogeno, utilizza una bobina con una resistenza minima di 3 ohms, la corrente sia distribuita da un rotore e che la regolazione dell'accensione sia controllato interamente da sistema meccanico.

I sistemi multi spark e i sistemi dove la regolazione dell'accensione dell'accensione sia modificata elettronicamente non sono permessi.

Le vetture dei Periodi G1 e G2 con accensione elettronica, possono utilizzare un contatto ottico o magnetico.

Le vetture del Periodo H1 in poi possono usare bobine di accensione con una resistenza inferiore a 3 ohms e/o un sistema multi spark.

Sistemi di accensione elettronica che controllano la regolazione dell'accensione sono permessi se questa era una modifica del periodo.

7.3.7 Tutte Le vetture TC del Periodo H, per le quali viene rilasciato un HTP a partire dal 1/1/2011 non possono utilizzare le parti di carrozzeria in fibra di vetro cancellate dalla loro Scheda d'omologazione a decorrere dal 1/1/1972. Dette parti possono essere utilizzate fino al 31/12/2011 solo dalle vetture dotate di HTP rilasciato entro il 31/12/2010.

7.3.8 Per Tutti i Periodi: Sono permesse le modifiche della carrozzeria standard autorizzate dall'Allegato J del corrispondente Periodo, a condizione che la nuova configurazione di carrozzeria rispetti interamente una configurazione utilizzata nello stesso Periodo sullo stesso modello di vettura in competizioni internazionali svoltesi secondo i regolamenti della FIA. La dimostrazione di quanto sopra deve essere fornita dal concorrente mediante una foto d'epoca, allegata all'HTP e timbrata dalla CSAI.

Nei casi in cui i regolamenti dell'epoca consentono la modifica delle carreggiate per vetture TC e GTS, la dimensione della carreggiata modificata deve corrispondere ad una dimensione effettivamente utilizzata in gara dal modello di vettura e nello stesso Periodo di classificazione dell'esemplare attuale. È onere del concorrente fornire la prova documentale di quanto sopra. In ogni caso, il battistrada dei pneumatici deve essere coperto dalla carrozzeria.

7.3.9 I cerchi originali costruiti con materiali diversi possono essere sostituiti con cerchi realizzati con uno solo di tali materiali, a condizione che vengano conservati il disegno e le dimensioni originali.

7.3.10 Per le vetture TC e GTS dei Periodi H2 ed I è ammesso il montaggio di barre-duomi tra i punti di attacco superiori delle sospensioni alla scocca sia sull'asse anteriore che posteriore.

7.4 Vetture di Gruppo B

7.4.1 Le vetture di Gruppo B, che la FIA ha all'epoca bandito dai rallies per motivi di sicurezza, possono essere utilizzate solo per gare in circuito, gare in salita, per dimostrazioni o parate, ed il loro HTP deve essere verificato dalla commissione FIA prima del rilascio.

Queste vetture sono le seguenti:

Audi	Sport Quattro S1	Fiche di Omol. Nr. B-264
Austin Rover	MG Metro 6R4	Fiche di Omol. Nr. B-277
Citroen	BX 4TC	Fiche di Omol. Nr. B-279
Ford	RS 200	Fiche di Omol. Nr. B-280
Fuji	Subaru XT 4WD Turbo	Fiche di Omol. Nr. B-275
Lancia	Delta S4	Fiche di Omol. Nr. B-276
Peugeot	205 T 16	Fiche di Omol. Nr. B-262

Le altre vetture di Gruppo B sono ammesse a tutte le manifestazioni agonistiche senza limitazioni.

7.4.2 I dispositivi meccanici vietati dalla FIA all'epoca per motivi di sicurezza possono essere utilizzati solo in dimostrazioni o parate.

ART. 8 - PNEUMATICI

8.1 Disposizioni generali

8.1.1 Tutte le vetture che partecipano a competizioni internazionali o nazionali devono rispettare gli articoli che seguono, a meno che i regolamenti di particolari gare o serie approvati dalla FIA/ACI-CSAI non dispongano diversamente. Eventuali deroghe possono essere autorizzate solo dalla FIA che sarà l'arbitro finale di ogni disputa nelle gare.

8.1.2 In tutti i casi, si precisa che è specifico onere del concorrente verificare presso il Costruttore l'idoneità del pneumatico all'uso in gara che se ne intende fare.

8.1.3 Se non diversamente regolamentato nella NS14 e nei limiti di quanto è reperibile sul mercato, la larghezza, il diametro esterno, l'aspetto estetico e il disegno del battistrada dei pneumatici deve essere conforme a quanto utilizzato sulla vettura o su vetture similari nel periodo di classificazione della vettura stessa.

8.1.4 Non è consentito l'uso di dispositivi di riscaldamento dei pneumatici.

8.1.5 Non è consentito l'uso di miscele che possano modificare le reazioni del battistrada.

8.1.6 La mescola delle gomme dev'essere evidenziata in giallo sul fianco dei pneumatici. I pneumatici AVON possono avere un numero di codice al posto della mescola.

8.1.7 È vietato l'utilizzo di pneumatici concepiti per uso motociclistico.

8.2 Pneumatici per tutte le vetture (escluse le Formule Storiche FIA coperte dall'Art. 8.3) nelle gare in circuito e in salita.

8.2.1 Le vetture dei **Periodi A e B** devono usare pneumatici di misura appropriata all'epoca della vettura.

8.2.2 Le vetture dei **Periodi da C a E** devono usare pneumatici della gamma Dunlop Vintage esclusivamente con mescola 204 e con disegni del tipo R5 o di tipo precedente. Quando non sono disponibili sul mercato pneumatici Dunlop con specifiche idonee possono essere utilizzati pneumatici stradali con profilo non inferiore a 75%, con codice di velocità "S" o superiore e con marchio "E" o "DOT".

Solo nelle gare in salita sia FIA che ACI-CSAI le vetture T, GT, TC, GTS e GTP possono utilizzare pneumatici con marchio "E" o "DOT" con profilo non inferiore a 70%, o comunque conforme alle Specifiche del Periodo, qualora esse prescrivono un profilo maggiore.

Le vetture TC, GTS e GTP possono usare pneumatici Dunlop di sezione L, con disegno del tipo CR65 o precedente e mescola 204 oppure 404 se la gara è dichiarata "bagnata"

8.2.3 Le vetture **del Periodo F** devono usare pneumatici da corsa Dunlop Vintage, sezioni "L" o "M" con disegni del tipo CR65 o di tipo precedente e con mescola 204 oppure 404 se la gara è dichiarata "bagnata".

Quando non sono disponibili sul mercato pneumatici Dunlop con specifiche idonee possono essere utilizzati pneumatici stradali conformi all'art. 8.4.2.

Solo nelle gare in salita sia FIA che CSAI le vetture T, GT, TC, GTS e GTP possono utilizzare pneumatici conformi all'art. 8.4.2.

Solo nelle gare in Circuito CSAI, le vetture T,GT,TC,GTS e GTP del periodo F possono utilizzare pneumatici conformi all'art. 8.4.2.

8.2.4 Le vetture dei **Periodi G1, G2 e GR** possono usare pneumatici da corsa Dunlop Vintage, sezione "L" o "M" con mescola 204 oppure 404 se la gara è dichiarata "bagnata", o Post Historic con mescola 484, oppure pneumatici da corsa Goodyear "Blue Streak", o Avon Slicks scolpiti a mano con disegno "Historic Allweather". Le vetture T, TC, GT, GTS e GTP possono usare anche pneumatici conformi all'art. 8.4.2, marchiati "E" o "DOT".

Solo nelle gare CSAI nazionali le vetture TC e GTS del Periodo G2 possono utilizzare pneumatici consentiti per il Periodo H1, nel qual caso anche per loro vige la norma delle altezze da terra previste per il periodo H1.

8.2.5 Le vetture dei **Periodi H1 e HR** e successivi possono usare slicks e pneumatici da pioggia. Le vetture T, TC, GT, GTS e GTP possono usare anche pneumatici conformi all'art. 8.4.2, marchiati "E" o "DOT", conformemente agli standards vigenti nel Paese in cui si svolge la gara, con un diametro esterno minimo conforme a quanto fissato dall'art. 8.4.2.

8.2.6 Le vetture con cerchi di misura 3.5" o inferiore per i quali non sono reperibili idonei pneumatici della gamma Dunlop Vintage, possono usare pneumatici tessili o radiali reperibili sul mercato, con profilo non inferiore a 75%, codice di velocità non inferiore a "S" e marchiate "E" o "DOT". È onere del concorrente consultare il Costruttore sull'idoneità di tali pneumatici per l'utilizzo in competizione.

8.2.7 Le vetture costruite per le gare "CanAm" possono usare pneumatici slicks non intagliati.

8.2.8 Le vetture Widi, Gilby e Rejo con specifiche tecniche ante 31/12/1960 possono usare pneumatici Dunlop Racing di sezione "L", con mescola 204 e disegno CR65 oppure mescola 404 se la gara è dichiarata "bagnata".

8.2.9 Tutte le vetture T, TC, GT e GTS dei Periodi da E in poi possono usare pneumatici conformi all'Art. 8.4.2 nelle gare in circuito di durata non inferiore a 2 ore e nelle relative prove ufficiali.

8.3 Pneumatici per le vetture di Formula nelle gare in circuito e salita.

8.3.1 Le Formula Junior devono usare o Dunlop Vintage con disegno R5 o precedente o Sezione "L" con mescola 204 e disegno CR65 o precedente.

8.3.2 Le Formula 1 Storiche devono rispettare la regolamentazione di cui all' App XIII.

8.3.3 Formula 3 di 1000 cc Periodo GR

- Le vetture costruite entro il 31/12/1965 ed equipaggiate di motori "side draft" e con cerchi di diametro di 13" e larghezza massima di 6,5" possono usare o AVON ACB9 con mescola A37, codice n. 7660 (anteriore) e 7661 (posteriore), oppure Dunlop L CR65, con mescola 204 o 404 se la gara è dichiarata "bagnata".
- Le vetture costruite dopo il 31/12/1965 e/o le vetture con motore "downdraft" e/o con cerchi più larghi di 6,5" possono usare pneumatici sia Dunlop che Avon con le seguenti specifiche:
 - a) sull'ascritto, slicks Avon A37 con scolpiture "Historic All-weather", codice 7342 (anteriore) e 7343 (posteriore);
 - b) sul bagnato slicks Avon, con mescola A37 con scolpiture "Classic Formula Wet", codice 7714 (anteriore) e 7715 (posteriore);
 - c) in alternativa a a) e b), Dunlop "L" o "M" disegno CR65 o "Post Historic", con mescola 204 oppure 404 se la pista è dichiarata bagnata

8.3.4 Formula 3 di 1600 cc e 2000 cc (1972/1984).

Devono utilizzare Avon racing di misure 7,5/21,0x13" (anteriore) e 9,2/22,0x13" (posteriore), con le seguenti specifiche:

- a) sull'asciutto, slicks con mescola da asciutto A37, codice 7342 (anteriore) e 7343 (posteriore);
- b) sul bagnato, slicks scolpiti col disegno "Classic Formula Wet" e mescola A27, codice 7277 (anteriore) e 7278 (posteriore).

8.3.5 Formula 2 di 1600 cc e 2000 cc.

Devono usare o pneumatici elencati all'art. 8.4.2 che segue, oppure Avon racing con le specifiche di cui all'art. 8.3.4.

8.3.6 Le monoposto appartenenti a formule nazionali o internazionali diverse da quelle di cui agli articoli che precedono (**8.3**) devono utilizzare pneumatici conformi alle specifiche di periodo, come definite all'art. **8.2**.

8.4 Pneumatici per le vetture partecipanti a Rallies

8.4.1 I pneumatici che possono essere usati nei rallies su asfalto (ed anche nelle prove speciali di rallies su circuito o su percorsi in salita ed in gare miste) sono limitati ai pneumatici stradali, con marchio "E" in base alla normativa vigente nel paese in cui si svolge il rally. In Italia è accettata solo la marchiatura "E".

Essi devono avere un diametro minimo esterno corrispondente al periodo di appartenenza della vettura in funzione dei cerchi utilizzati (vedi Art. 8.4.2) e non essere marchiati "not for highway use" oppure "For racing only". Per i rally su terra, così dichiarati dal Direttore di Gara, non è necessaria nessuna marchiatura "E" sui pneumatici.

È vietata qualsiasi alterazione, modifica o adattamento (ivi inclusi anche tagli aggiuntivi) dei pneumatici oltre quelli previsti dal fabbricante.

Le vetture devono essere presentate alle verifiche ante-gara con il marchio "E", stampigliato sui pneumatici, evidenziato a cura del concorrente per un immediato riconoscimento con un colore giallo. L'evidenziatura deve essere visibile durante tutto il rally.

8.4.2 La tabella che segue riporta le misure minime del diametro esterno della ruota completa, fissate in funzione dei diversi Periodi e della misura del cerchio, che devono essere rispettate:

Diametro del cerchio	Periodo	Diametro della ruota col pneumatico
10"	F	490 mm
11" e 12"	F	530 mm
da 10" a 12"	G	490 mm
da 10" a 12"	H + I	480 mm
13"	F	545 mm
13"	G	530 mm
13"	H	490 mm
13"	I	480 mm
14"	F	580 mm
14"	G	560 mm
14"	H + I	530 mm
15"	F	630 mm
15"	G	590 mm
15"	H	570 mm
15"	I	550 mm
16"	H	580 mm
16"	I	570 mm
17"	H	600 mm
17"	I	580 mm
18"	H + I	625 mm
19"	I	630 mm

8.4.3 Se sorgono dubbi o contestazioni in ordine alla misura di un pneumatico utilizzato dal concorrente, le misurazioni vanno eseguite su di un pneumatico identico a quello utilizzato sulla vettura in verifica montato su di un cerchio identico a quelli utilizzati su detta vettura - a freddo e gonfiato alla pressione prescritta dal fabbricante.

8.4.4 La Commissione Autostoriche FIA si riserva la facoltà di autorizzare l'uso di pneumatici con profili inferiori a quelli consentiti nei rispettivi Periodi, nei casi in cui vi è la prova del loro utilizzo su di un particolare modello o esemplare di vettura.

8.4.5 Prima di utilizzare un pneumatico a carcassa radiale con codice di velocità inferiore a "S" (velocità massima 180 km/h o 112 mph), è necessario consultare il fabbricante circa l'idoneità del medesimo. Ciò è particolarmente necessario se si partecipa a gare su terra con pneumatici "Mud & Snow" ("M+S") poiché questi hanno raramente una specifica di velocità superiore a Q (velocità massima 160 km/h - 100 mph).

8.4.6 Le vetture dei periodi E e precedenti equipaggiate con cerchi di larghezza di 3,5"o inferiore, e/o diametro da 17" o più, possono utilizzare pneumatici stradali a carcassa tessile o radiale con profilo non inferiore a 75%. Si raccomanda di consultare il fabbricante per quanto riguarda l'idoneità del pneumatico all'uso in gara.

8.4.7 Va tenuto presente che il codice di velocità dei pneumatici a carcassa tessile varia in funzione del diametro della ruota. I codici di velocità di questi pneumatici sono tre. Esistono anche pneumatici che non sono marcati ed hanno dunque il codice di velocità più basso. Le relative specifiche sono indicate nella tabella seguente:

Indice di velocità (km/h/mpg)	Misura della ruota (pollici)		
	10	12	13 e più
---	120/75	135/85	150/95
S	150/95	160/100	175/110
H	175/110	185/115	200/125
V	Non prodotto	Non prodotto	210+/130+

8.4.8 I pneumatici invernali del tipo "M + S" a carcassa tessile hanno il codice di velocità più basso fra quelle indicate qui in alto. I pneumatici chiodati sono soggetti alla legislazione del Paese in cui si svolge la gara.

8.4.9 - Quantitativi pneumatici utilizzabili nei Rally Auto Storiche valevoli per i Titoli Nazionali

Fermo quanto precede in tema di pneumatici, nelle sole gare su asfalto valide per il Campionato Italiano Rally Auto Storiche, si applicano, per tutte le vetture, le seguenti ulteriori limitazioni:

- Possono essere utilizzati solo pneumatici omologati stradali, marchiati 'E', privi di qualsiasi limitazione d'uso.
- Il numero totale massimo di pneumatici utilizzabili per gara sarà di 8 (senza alcuna distinzione tra pneumatici da asciutto o da bagnato) per le gare con chilometraggio complessivo di prove speciali inferiore a km. 100 e sarà di 12 (senza alcuna distinzione tra pneumatici da asciutto o da bagnato) per le gare con chilometraggio complessivo di prove speciali superiore a km. 100.

	fino a 100 KM di P.S.	oltre 100 di KM P.S.
Nr. Pneumatici	8	12

In sede di verifica tecnica ante gara, ciascun concorrente sarà obbligato a far identificare e registrare ai Commissari Tecnici tutti gli pneumatici che intende utilizzare (massimo 8 od, ove del caso, 12) e, a tal fine, gli pneumatici da identificarsi dovranno obbligatoriamente essere muniti di codice a barre.

Al fine di assicurare il rispetto della presente norma, i Commissari Sportivi sono vivamente invitati a disporre efficaci controlli durante lo svolgimento delle singole gare.

Resta precisato che la disciplina che precede non troverà applicazione nelle gare di Campionato Italiano valide anche per il Campionato Europeo; nel corso di queste gare, infatti, troverà applicazione, anche in tema di pneumatici e per tutti i concorrenti, la vigente normativa Fia.

Si ritiene utile e si raccomanda che i costruttori di pneumatici, prima dell'inizio del Campionato 2014, provvedano ad illustrare ai concorrenti i prodotti da essi realizzati nel rispetto della presente disciplina."

Per tutte le altre gare l'utilizzo degli pneumatici non è soggetto a limitazioni di numero.

ALLEGATO I:

ELENCO DELLE CATEGORIE E DELLE FORMULE AMMESSE ALLE GARE INTERNAZIONALI DI VELOCITÀ

Vetture conformi ai regolamenti internazionali del loro Periodo di costruzione o di competizione, stabiliti, salvo diversa indicazione, dall'AIACR o dalla FIA e conformi alle prescrizioni dell'Allegato K.

Period A

Models belonging to the period before 1/1/1905

PA/H	Heavy motor cars built for the Paris-Amsterdam-Paris race of 1898, weight over 400kg
PA/L	Light motor cars built for the Paris-Amsterdam-Paris race of 1898, weight 200 to 400kg.
GB/H	Heavy cars built for the Gordon Bennett Cup, weight less than 1000kg.
GB/L	Light cars built for the Gordon Bennett Cup, weight 400 to 650kg.
GB/V	Voiturettes built for the Gordon Bennett Cup, weight 250 to 400kg.

Period B

Models belonging to the period between 1/1/1905 and 31/12/1918 inclusive

GP1	Grand Prix cars 1906, as GB/H.
GP2	Grand Prix cars 1907, no weight limit, fuel cons. inferior to 30 litres per 100km.
GP3	Grand Prix cars 1908-1910, max. piston area 755cm ² , min. dry weight 1100kg.
GP4	Grand Prix cars 1911.
GP5	Grand Prix cars 1912, max. overall width 1750mm.
GP6	Grand Prix cars 1913, weight 800 to 1100kg, max. fuel cons. 20 l/100km.
GP7	Grand Prix cars 1914, max. 4500cm ³ , min. weight 1100kg.
V1	Voiturettes 1906, min. weight 700kg, maximum bore: 120mm single cyl., 90mm twin cyl.
V2	Voiturettes 1908, min. weight 700kg, maximum bore: 100mm single cyl., 80mm twin cyl., 65mm for 4 cylinders.
V3	Voiturettes 1909, min. weight 700kg. Single cylinder engines: max. bore 120mm and max. stroke 124mm, or max. 100mm x 250mm; 2 cylinder engines: max. 95mm x 95mm, or max. 80mm x 192mm; 4 cylinder engines: max. 75mm x 75mm, or max. 65mm x 145mm.
V4	Voiturettes 1911, maximum 3000cm ³ , min. weight 800kg.
V5	Voiturettes 1913, maximum 3000cm ³ .
IN1	Indianapolis cars of the specification of the years 1911-1918.

HS1 Historic Specials built in period.

Period C

Models belonging to the period between 1/1/1919 and 31/12/1930 inclusive

GP8	Grand Prix cars built 1921, min. weight 800kg, max. 3000cm ³
GP9	Grand Prix cars built 1922-25, min. weight 650kg max. 2000cm ³ .
GP10	Grand Prix cars built 1926-1927, min. weight 600kg (1926) and 700kg (1927), max. 1500cm ³ , min. body width 850mm.
GP11	Grand Prix cars built 1928, weight 550kg to 750kg.
GP12	Grand Prix cars built 1929-1930, min. weight 900kg, min. body width 1000mm.
V6	Voiturettes built 1920, max. 1400cm ³ .
V7	Voiturettes built 1921-1925, max. 1500cm ³ .
IN2	Indianapolis cars complying with the regulations of their year of manufacture or competition.
HS2	Historic Specials built in period.
SAL1	Saloon cars up to 3000cm ³
SAL2	Saloon cars over 3000cm ³
OT1	Open four-seat Touring Cars up to 3000cm ³
OT2	Open four-seat Touring Cars over 3000cm ³
OS1	Open two-seat cars up to 1100cm ³
OS2	Open two-seat cars 1100cm ³ to 1500cm ³
OS3	Open two-seat cars 1500cm ³ to 3000cm ³
OS4	Open two-seat cars over 3000cm ³

Period D

Models belonging to the period between 1/1/1931 and 31/12/1946 inclusive.

Single-seat	
GP13	Grand Prix cars 1931-1933.
GP14	Grand Prix cars 1934-1937, min. weight 750kg, min. body width 850mm.
GP15	Grand Prix cars 1938-1939, max. 3000cm ³ S, 4500cm ³ U/S, min. weight 850kg.
V8	Voiturettes 1934-1939, max. 1500cm ³ S.
V9	Voiturettes 1946, max. 1100cm ³ S 2000cm ³ U/S, (Formula B in 1947-48 in some countries)
IN3	Indianapolis cars complying with their period specification
HS3 Historic Specials built in period.	
SAL 3	Saloon cars up to 3000cm ³
SAL 4	Saloon cars over 3000cm ³
OT 3	Open four-seat Touring Cars up to 3000cm ³
OT 4	Open four-seat Touring Cars over 3000cm ³
OS 5	Open two-seat cars up to 1100cm ³
OS 6	Open two-seat cars 1100cm ³ to 1500cm ³
OS 7	Open two-seat cars 1500cm ³ to 3000cm ³
OS 8	Open two-seat cars over 3000cm ³

Periods E - J

GT, GTS cars for Period E1 (1947-1954), are classified as GT1 or GTS1 under 2 litres and GT2 or GTS2 over 2 litres.

Grand Touring (GT) and Competition Grand Touring (GTS) cars for all Periods E2-J2 can be established by the following table:

	E2	F	G1	G2	H1	H2	I	J1	J2
Up to 1150cm ³	3	8	13	18	23	28	33	38	43
1150 - 1300cm ³	4	9	14	19	24	29	34	39	44
1300 - 1600cm ³	5	10	15	20	25	30	35	40	45
1600 - 2500cm ³	6	11	16	21	26	31	36	41	46
Over 2500cm ³	7	12	17	22	27	32	37	42	47

Class numbers to be prefixed GT or GTS as appropriate. e.g. GTS15

Touring (T) and Competition Touring (CT) cars for all periods after 1947 can be established by the following table:

	E	F	G1	G2	H1	H2	I	J1	J2
Up to 1150cm ³	1	6	11	16	21	26	31	36	41
1150 - 1300cm ³	2	7	12	17	22	27	32	37	42
1300 - 1600cm ³	3	8	13	18	23	28	33	38	43
1600 - 2500cm ³	4	9	14	19	24	29	34	39	44
Over 2500cm ³	5	10	15	20	25	30	35	40	45

Class numbers to be prefixed T or CT as appropriate. e.g. T15

Formula One cars for the Periods E-J can be established by the following table:

Formula 1	1946-1953	1954-1960	1961-1965	1966-1985
	F1/1	F1/2	F1/3	F1/4

Formula 2 cars for the Periods E-J can be established by the following table:

Formula 2	1947-1953	1956-1960	1964-1966	1967-1971	1972-1984
	F2/1	F2/2	F2/3	F2/4	F2/5

Indianapolis cars for the Periods E-J can be established by the following table:

Indianapolis cars	1947-1956	1957-1971	1972-1981
	IN4	IN5	IN6

Formula 3 cars for the Periods E-J can be established by the following table:

Formula 3 cars	1946-1960	1964-1970	1971-1973	1974-86
	F3/1	F3/2	F3/3	F3/4

Formula Junior cars for the Periods E-J can be established by the following table:

Formula Junior	1958-1960	1961-1963
	FJ/1A with engine in front of the Driver and fitted with Fiat or Lancia Engine.	FJ/2D with engine in front of or behind the Driver, fitted with drum brakes on all four wheels, as original specification.
	FJ/1B with engine in front of the Driver, and fitted with engines other than FIAT or Lancia.	FJ/2E with engine in front of or behind the Driver, fitted with disc brake(s).
	FJ/1C with engine behind the Driver.	

Tasman cars for the Periods E-J can be established by the following table:

Tasman cars	1961-1965	1966-1969	1970-1981
	TM/1	TM/2	TM/3

Cars defined as two-seat racing cars for the Periods E-J can be established by the following table:

	E	F	G	H	I	J
Up to 750cm ³	1	7	13	25	37	43
750 - 1100cm ³	2	8	14	26	38	44
1100 - 1500cm ³	3	9	15	27	39	45
1500 - 2000cm ³	4	10	16	28	40	46
2000 - 3000cm ³	5	11	17	29	41	47
3000 - 5000cm ³	6	12	18	30	42	48
Over 5000cm ³	49	50	51	52	53	54

Class numbers to be prefixed by TSRC, e.g. TSRC14.

Periods E and F Grand Touring Prototype cars (GTP)
Cars defined under Articles 2.2.5 and 2.2.6: **GTP 1, GTP 2 and GTP 3.**

Historic Special Cars for Periods E-GR can be established by the following table:

Period E	Period F	Period GR
HS4	HS5	HS6

Single Seater cars built to a National Formula for the Periods E-J can be established by the following table:

Period E	Period F	Period G	Period H	Period I	Period J
NF1	NF2	NF3	NF4	NF5	NF6

Group 5 Special Touring and Grand Touring Cars:

Up to 1150cm ³	HST1
1150-1300cm ³	HST2
1300-1600cm ³	HST3
1600-2500cm ³	HST4
Over 2500cm ³	HST5

Other Period F single-seat racing cars:

IC1 Intercontinental Formula 1961-1965, 2000-3000cm³

Other Period G single-seat racing cars:

FV/1 Formula Vee cars 1964-1971 (1285cm³)
 FF/1 Formula Ford cars 1967-1971 (1600cm³)
 F5/1 Formula 5000 cars 1969-1971 (5000cm³)
 FG/1 Formula France cars 1966-1971 (1300cm³)
 FA/1 Formula «A» cars (USA) 1968-1971 (5000cm³)
 FB/1 Formula «B» cars (USA) 1967-1971 (1101-1600cm³) & Formula Atlantic cars (Europe) built 1970-1971 (1101cm³-1600cm³ but allowing BDA engine)
 FC/1 Formula «C» cars (USA) 1967-1971 (1100cm³)
 FS/1 Formula Skoda cars 1970-1971 (1107cm³)

Period G cars in specific American categories 1966-1971:

Can-Am (= Canadian-American Challenge Cup)
CAN/1G Can-Am cars

NASCAR (= National Association for Stock Car Auto Racing)
NAC/1 NASCAR cars (<=7030cm³ = 429 cu in)
NAC/2 NASCAR cars (<=5866cm³ = 358 cu in)

Trans-Am
TA/U Trans-Am cars (<=2000cm³)
TA/O Trans-Am cars (>2000cm³)

Formula Libre cars for the Periods E-J will be noted FL.

Period H

Group 6 Two-seat racing cars
S2/1 Sports 2000 1972-1975 (2000cm³)

Other Period H Single-Seat Racing Cars 1972-1976

F5/2a Formula 5000 (5000cm³)
 FB/2a Formula «B» cars (USA) 1972-1976 (1100-1600cm³), Formula Atlantic cars (Europe) built 1972-1976 (1100-1600cm³ but allowing BDA engine) and Formula Mondiale
 FV/2a Formula Vee (1285cm³)
 FE/1a Formula Easter (1600cm³)
 FF/2a Formula Ford (1600cm³)
 FF/3a Formula Ford 2000 cars (2000cm³ - Period HR 1975-1976)
 FW/1a Formula Super Vee 1971-1976 (1584cm³)
 FS/1a Formula Easter 1972-1976 (1300cm³)
 FS/2a Formula Skoda 1972-1976 (1107cm³)
 FR/1a Formula Renault (1600cm³)
 IN/4a Indianapolis cars 1972-1976

Period H cars in specific American categories 1972-1976:

Can-Am (= Canadian-American Challenge Cup)
CAN/1H Can-Am cars

IMSA (= International Motor Sports Association)
IT/1 IMSA Touring cars (≈ FIA Group 1)
IT/2 IMSA Touring cars (≈ FIA Group 2)
IGT/3 IMSA GT cars (≈ FIA Group 3)
IGT/4 IMSA GT cars (≈ FIA Group 4)
ITO IMSA Touring cars (>2500cm³)

ITU IMSA Touring cars (<=2500cm³)
IGTO IMSA GT 2500 cars (>2500cm³)
IGTU IMSA GT 2500+ cars (<=2500cm³)

	<p>IROC (= International Race of Champions) IR/1 Porsche Carrera RSR</p> <p>NASCAR (= National Association for Stock Car Auto Racing) NAC/2 NASCAR cars ($\leq 5866\text{cm}^3 = 358\text{ cu in}$)</p> <p>Trans-Am TA/U Trans-Am cars ($\leq 2000\text{cm}^3$) TA/O Trans-Am cars ($> 2000\text{cm}^3$) TA/C Trans-Am Challenge cars (2500cm^3)</p>
<p>Period I</p> <p>Group 5 Group 6 S2/2</p> <p>Special production cars derived from Groups 1-4 Two-seat racing cars Sports 2000 cars belonging to the period 1976 - 1981 (2000cm^3)</p> <p>Other Period I single-seat racing cars 1977-1981:</p> <p>F5/2b Formula 5000 1977-1981 (5000cm^3) FB/2b Formula «B» cars (USA) 1977-1981 ($1100-1600\text{cm}^3$), Formula Atlantic cars (Europe) built 1977-1981 ($1100-1600\text{cm}^3$ but allowing BDA engine) & Formula Mondiale</p> <p>FV/2b Formula Vee 1977-1981 (1285cm^3) FF/2b Formula Ford 1977-1981 (1600cm^3) FF/3b Formula Ford 2000 cars (2000cm^3 - Period IR1 1977-1980) FF/3c Formula Ford 2000 cars (2000cm^3 - Period IR2 1981-1982) FW/1b Formula Super Vee 1977-1981 (1584cm^3) FS/1b Formula Easter 1977-1981 (1300cm^3) FS/2b Formula Skoda 1977-1981 ($1048 - 1107\text{cm}^3$) FR/1b Formula Renault 1977-1981 (1600cm^3) FA/2a Formula Fiat Abarth cars (2000cm^3)</p> <p>Any cars complying with Appendix J regulations of the period, any formula of the period or homologated within the period. For single-seat and two-seat racing cars belonging to the period between 1/1/82 and 31/12/90 plus touring and GT cars belonging to the period or homologated from 1/1/82-31/12/90, a full list will be published in the FIA Official Bulletin.</p>	<p>Period I cars in specific American categories 1977-1981:</p> <p>CanAm (=SCCA Can-Am Challenge) CAN/2 Can-Am cars ($\leq 2000\text{cm}^3$) CAN/3 Can-Am cars ($2000 - 5000\text{cm}^3$)</p> <p>IMSA (= International Motor Sports Association) IGTO IMSA GT 2500+ cars ($> 2500\text{cm}^3$) IGTU IMSA GT 2500 cars ($\leq 2500\text{cm}^3$) IGTX IMSA GT Experimental cars (\approx FIA Group 5)</p> <p>IROC (= International Race of Champions) IR/2 Chevrolet Camaro</p> <p>NASCAR (= National Association for Stock Car Auto Racing) NAC/2 NASCAR cars ($\leq 5866\text{cm}^3 = 358\text{ cu in}$)</p> <p>Trans-Am TRA/1 Trans-Am cars ($\leq 2000\text{cm}^3$) TRA/2 Trans-Am cars ($> 2000\text{cm}^3$)</p> <p>Period IC</p> <p>Period IC cars in specific American categories 1982-1990:</p> <p>IMSA (= International Motor Sports Association) IGTO IMSA GT 2500+ cars ($> 2500\text{cm}^3$) IGTU IMSA GT 2500 cars ($\leq 2500\text{cm}^3$) IGTX IMSA GT Experimental cars (\approx FIA Group 5)</p>
<p>Period J</p> <p>Group B – Group B cars belonging to the period 1982-1986</p> <p>Other two-seat racing cars</p> <p>Group C S2/3 Sports 2000 cars 1982-1990 GC/1a Group C cars 1982-1988 GC/1b Group C cars 1989-1990 (3500cm^3) GC/2a Group C Junior and C2 cars 1982-1988 GC/2b Group C2 cars 1989-1990</p> <p>SN/2500 Sport Nazionale cars 1983-1990 (2500cm^3 Alfa Romeo engine) SN/3000 Sport Nazionale cars 1989-1990 (3000cm^3 Alfa Romeo engine)</p> <p>Other single-seat racing cars</p> <p>F1/5 Formula 1 cars 1986-1988 F1/6 Formula 1 cars 1989-1990 F3000/1a Formula 3000 cars 1985-1990 (3000cm^3) F3/5 Formula 3 cars 1987-1990 (2000cm^3) FV/2c Formula Vee cars 1982 (1300cm^3) FF/2c Formula Ford cars 1982-1990 (1600cm^3) FF/3d Formula Ford 2000 cars (2000cm^3 - Period JR 1983-1990)</p> <p>FW/1c Formula Super Vee cars 1982 (1584cm^3) FS/1c Formula Easter cars 1982-1990 (1300cm^3) FR/1c Formula Renault cars 1982-1990 (1600cm^3) FO/1a Formula Opel Lotus / Vauxhall Lotus / GM / Chevrolet cars 1988-1990 (2000cm^3) FM Formula Mondial cars (1600cm^3) IN/7 Indianapolis cars 1982-1990</p>	<p>Period I cars in specific American categories 1982-1986:</p> <p>CanAm (=SCCA Can-Am Challenge) CAN/2 Can-Am cars ($\leq 2000\text{cm}^3$) CAN/3 Can-Am cars ($2000 - 5000\text{cm}^3$)</p> <p>Period KC</p> <p>Group C - Two-seat racing cars 1991-1993: GC/3a Group C cars 1991-1992, Category 1 ($\leq 3500\text{cm}^3$) GC/3b Group C cars 1991, Category 2 GC/4a Group C3 cars 1991-1993 ($\leq 2500\text{cm}^3$) GC/5a Group CN cars 1993 ($\leq 3000\text{cm}^3$)</p>

	<p>Period KC cars in specific American categories 1991-1993:</p> <p>IMSA GTP 1991-1992: IGTP/1a Type 1 IMSA GTP cars (conventional engine 2-valve)</p> <p>IGTP/2a Type 2 IMSA GTP cars (conventional engine 4-valve <=5000 cm³ or multi-valve <=3500cm³)</p> <p>IGTP/3a Type 3 IMSA GTP cars (Type 1 engine with 1 or 2 restricted turbochargers <=3000cm³)</p> <p>IGTP/4a Type 4 IMSA GTP cars (Type 2 engine with 1 or 2 restricted turbochargers <=3000cm³)</p> <p>IGTP/5a Type 5 IMSA GTP cars (rotary engines type 13G, 13J, 26B)</p> <p>IMSA GTP Light 1991-1992: IGTP/1b Type 1 IMSA GTP Light cars (conventional engine 2-valve <=3400cm³)</p> <p>IGTP/2b Type 2 IMSA GTP Light cars (conventional engine 4-valve <=3000cm³, <=6-cylinder)</p> <p>IGTP/5b Type 5 IMSA GTP Light cars (rotary engine type 12A, 12B)</p> <p>IMSA GTP 1993 IGTP/1c Type 1 IMSA GTP cars (conventional engine 2-valve)</p> <p>IGTP/2c Type 2 IMSA GTP cars (conventional engine 4-valve <=6000cm³)</p> <p>IGTP/3c Type 3 IMSA GTP cars (Type 1 engine, 1 or 2 restricted turbochargers <=3000cm³)</p> <p>IGTP/4c Type 4 IMSA GTP cars (Type 2 engine, 1 or 2 restricted turbochargers, <=3000cm³)</p> <p>IGTP/5c Type 5 IMSA GTP cars (rotary engines type 13J, 26B)</p> <p>IMSA GTP Light 1993 IGTP/1d Type 1 IMSA GTP Light cars (conventional engine 2-valve <=3400cm³)</p> <p>IGTP/2d Type 2 IMSA GTP Light cars (conventional engine 4-valve <=3000cm³, <=6-cylinder, or race engine <=3000cm³; <=4-cylinder)</p> <p>IGTP/5d Type 5 IMSA GTP Light cars (2-rotor rotary engines type 12A, 13B9 or 3-rotor rotary engine type 13G, 20B)</p> <p>IMSA Super Car ISC Street legal exotic sports cars (Eligibility according to the Article 11.10.8 of the IMSA Regulations)</p>
<p>Cars in categories specific to the Le Mans 24 Hours:</p> <p>LM/C1A Category I «Le Mans» type cars, aspirated <=3500cm³</p> <p>LM/C1T Category I «Le Mans» type cars, turbocharged <=3000cm³</p> <p>LM/C2A1 Category II «Le Mans» type cars, aspirated <=3500cm³</p> <p>LM/C2A2 Category II «Le Mans» type cars, aspirated >3500cm³</p> <p>LM/C2T1 Category II «Le Mans» type cars, turbocharged <=3000cm³</p> <p>LM/C2T2 Category II «Le Mans» type cars, turbocharged >3000cm³</p> <p>LM/C3A Category III «Le Mans» type cars, aspirated <=3000cm³</p> <p>LM/C3T Category III «Le Mans» type cars, turbocharged >3000cm³</p> <p>LM/C4A1 Category IV «Le Mans» type cars, aspirated <=3000cm³</p> <p>LM/C4A2 Category IV «Le Mans» type cars, aspirated >3000cm³</p> <p>LM/C4T1 Category IV «Le Mans» type cars, turbocharged <=3000cm³</p> <p>LM/C4T2 Category IV «Le Mans» type cars, turbocharged >3000cm³</p>	<p>Period Z</p> <p>For cars not less than two years old prior to January 1 of the current year and of the following categories: Formula 1, Formula 3000, Group C, Formula Indy/CART, GT1, IRL, Champcar, Indy Lights, GP2, Formula Nissan V6, Formula Renault WS 3.5, A1GP, Superleague Formula, Auto GP, Formula Nippon, GT1, «Le Mans» type cars (for the cars not defined under the previous categories), Group B cars and World Rally Cars. Owners of Period Z cars are encouraged to apply for HTPs.</p>

ALLEGATO II:

MATERIALI RACCOMANDATI DA USARSI PER SOSTITUZIONI O RICOSTRUZIONI

N.B. - L'allegato completo è disponibile sul sito internet FIA.com

ALLEGATO III:
TEST DELLE CONDIZIONI STRUTTURALI DELLE VETTURE BIPOSTO CORSA
E MONOPOSTO DI CILINDRATA OLTRE 2 LITRI
DAL PERIODO GR IN AVANTI

ART. 1 - PARTICOLARI DA VERIFICARE

1.1 I seguenti particolari di tutte le vetture elencate nell'articolo 7 seguente devono essere verificati sull'integrità strutturale e corrosione mediante test non distruttivi:

- triangoli tubolari delle sospensioni;
- particolari delle sospensioni in lega leggera;
- colonna e bracci dello sterzo, al completo;
- componenti dello sterzo in lega leggera;
- cerchi in lega leggera;
- chassis tubolare in lega di alluminio.

1.2 Solo per le vetture di **Formula Uno** dal periodo GR in avanti, in aggiunta devono essere sottoposti a verifica sulle condizioni strutturali i seguenti particolari:

- articolazione di attacco delle sospensioni;
- aste di comando e manovelle;
- mozzi delle ruote;
- montanti delle sospensioni, sia fusi che fabbricati;
- forcelle o piastre degli attacchi delle sospensioni;
- pedale del freno;
- barra di bilanciamento del pedale del freno;
- rollhoop saldati (nel caso della struttura rollhoop si una parte integrale dello chassis/monoscocca, deve essere controllato senza la necessità di rimuovere la struttura dallo chassis/monoscocca.

1.3 È fermamente raccomandato che ispezioni simili siano fatte anche su componenti che sono vitali per l'integrità della vettura ma che possono essere non inclusi nella lista sopradetta.

1.4 I particolari nuovi o ricambi devono rispettare questo allegato.

Art. 2 - Tutti i sopradetti componenti (inclusi, onde evitare dubbi, i ricambi) devono essere testati e certificati usando metodi appropriati al materiale e al tipo di costruzione del componente in questione. Ogni componente deve essere chiaramente identificato ed etichettato indelebilmente o marchiato.

Art. 3 - Il certificato dei test/dichiarazione del costruttore deve essere allegata all'HTP (Historic Technical Passport).

Art. 4 - I test devono essere effettuati secondo l'uno o l'altro dei seguenti standard:

4.1 Ispezione visiva

Metodo BSEN 970: 1997 (o versione corrente o secondo standard equivalente riconosciuto dalla ASN (Federazione Nazionale) del richiedente)

4.2 Liquidi penetranti

BSEN 571-1:1997 (o versione corrente o secondo standard equivalente riconosciuto dalla ASN (Federazione Nazionale) del richiedente))

4.3 Magnetico

BS 6072: 1981 (o versione corrente o secondo standard equivalente riconosciuto dalla ASN (Federazione Nazionale) del richiedente))

4.4 Raggi X

BSEN 1435: 1997 (o versione corrente o secondo standard equivalente riconosciuto dalla ASN (Federazione Nazionale) del richiedente))

Art. 5 - Ogni nuova richiesta di HTP (vedi le categorie interessate nell'art. 7 dell'Appendix K FIA) deve essere accompagnata da un certificato valido che dimostra che tutti i componenti elencati nell'Articolo 1 sono stati sottoposti con esito positivo ai test sulle condizioni strutturali.

Art. 6 - Categorie di vetture interessate da questi standard:

- Biposto Corsa oltre 2000cc dal Periodo GR in avanti, ad eccezione delle vetture BC Sport Nazionale con motore Alfa Romeo 2500cc, dotate di HTP CSAI Nazionale;
- Monoposto oltre 2000 cc dal Periodo GR in avanti;

A meno che non sia raccomandato diversamente dal costruttore della vettura che vorrebbe che tali test siano fatti con più frequenza, il certificato sarà valido dalla data del rilascio per un periodo di:

- due anni per le vetture di formula 1 dal periodo GR in avanti;
- tre anni per tutte le altre vetture.

Chiarimenti:

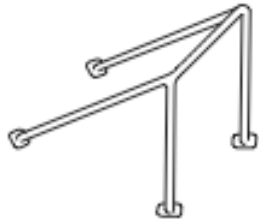
- 1) La Società o il responsabile delegato alla verifica dell'integrità strutturale dei componenti con Prove non Distruttive, deve fornire al proprietario della vettura un certificato o lettera su carta intestata (non sono accettate fotocopie) che attesti che i componenti elencati numericamente sul certificato/lettera sono stati testati secondo gli standard previsti al punto 4.
- 2) I componenti montati sulla vettura devono essere etichettati o marchiati in modo indelebile secondo la numerazione del certificato.
- 3) Gli eventuali pezzi di ricambio vanno testati ed inseriti nel certificato.
- 4) Il certificato deve contenere il nominativo, la firma, il livello di qualificazione per esami con Prove non Distruttive del tecnico che ha effettuato le verifiche.

ALLEGATO IV:
VERIFICHE E RIPARAZIONI DI STRUTTURE COMPOSITE

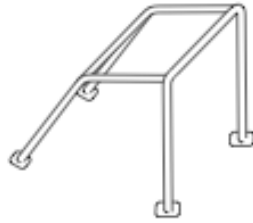
N.B. - L'elenco completo è disponibile sul sito internet FIA.com

ALLEGATO V
Disegni dei Rollbar/Rollcage di cui all'Art.5.13 e/o Allegati VI A e B

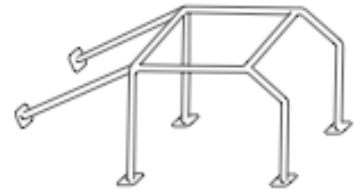
Notare che i numeri dei disegni si riferiscono ai disegni sopra i numeri



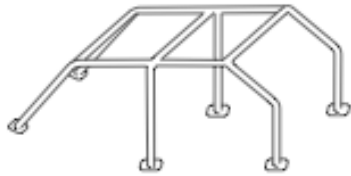
K-1



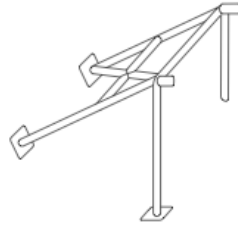
K-2



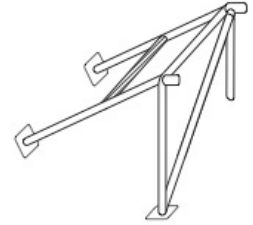
K-3



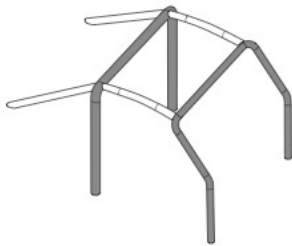
K-4



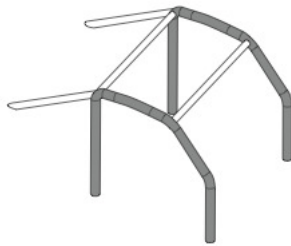
K-5



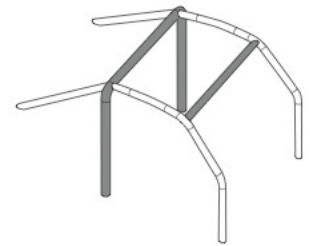
K-6



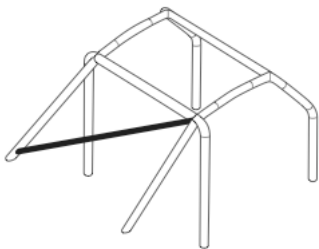
K-8



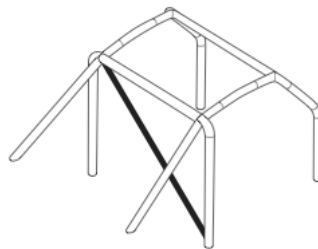
K-9



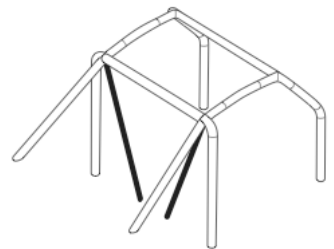
K-10



K-11



K-12



K-13



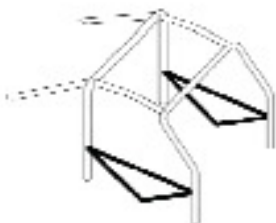
K-14



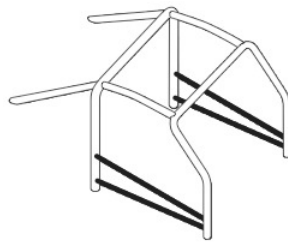
K-15



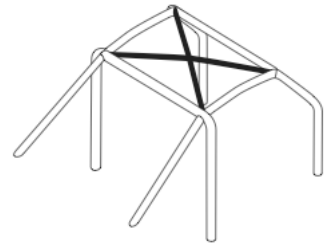
K-16



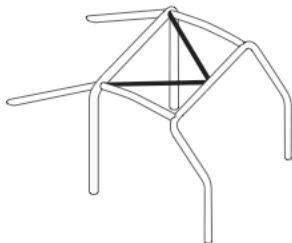
K-17



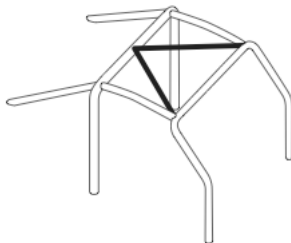
K-18



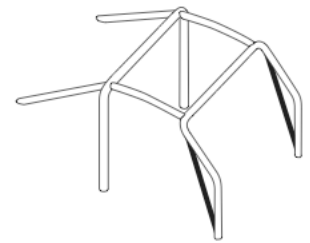
K-19 (è accettata anche una sola diagonale)



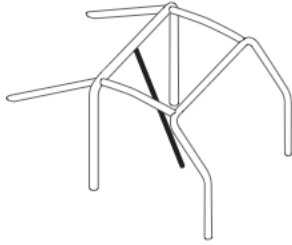
K-20



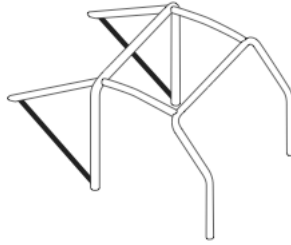
K-21



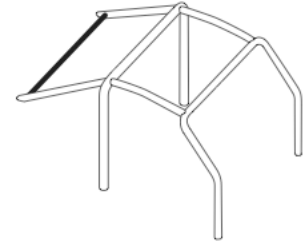
K-22



K-23



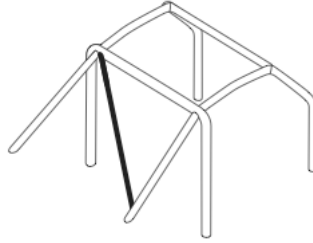
K-24 (la giunzione sull'arco principale può essere anche a livello della barra portiera)



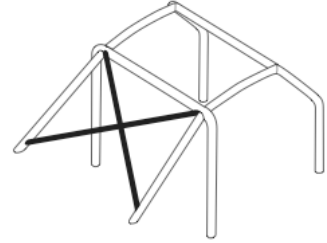
K-25



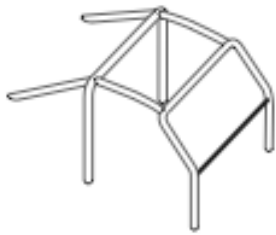
K-26



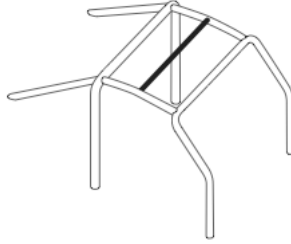
K-27



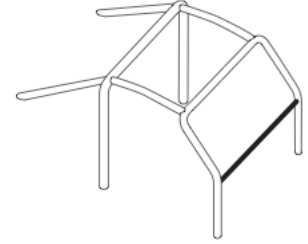
K-28



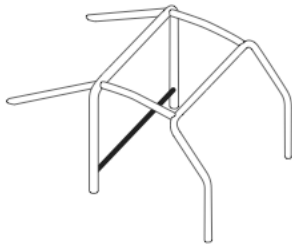
K-29



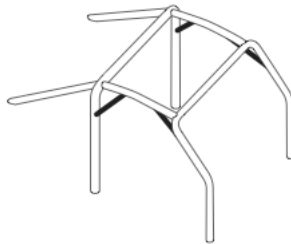
K-30



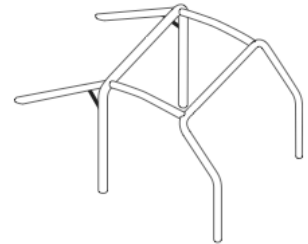
K-31



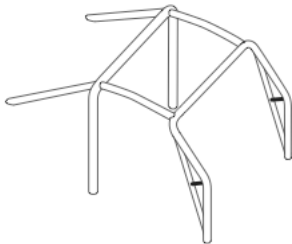
K-32



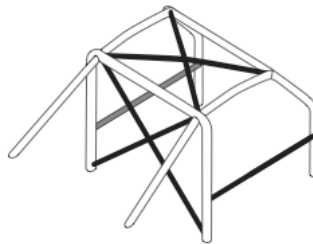
K-33



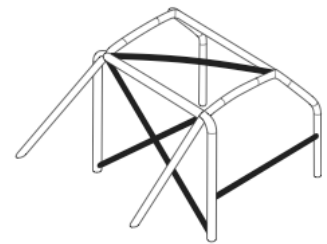
K-34



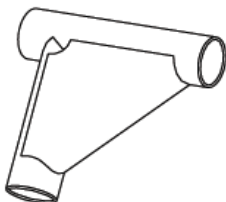
K-35



K-36

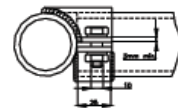


K-37

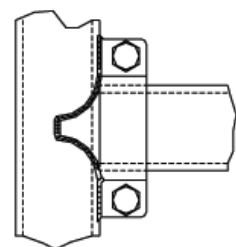


K-38

K-38

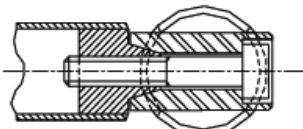


Direction d'application de la charge
Direction of applied load



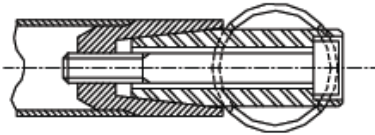
K-39

K-39



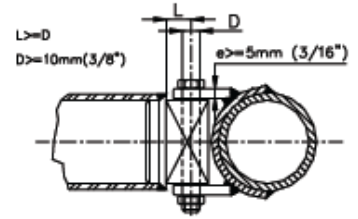
K-40

K-40



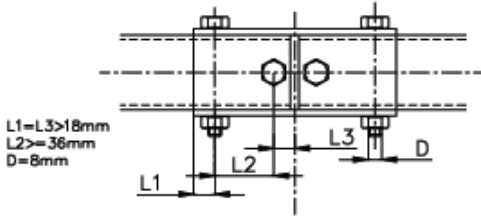
K-41

K-41



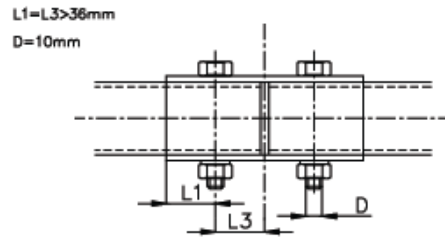
K-42

K-42



K-43

K-43

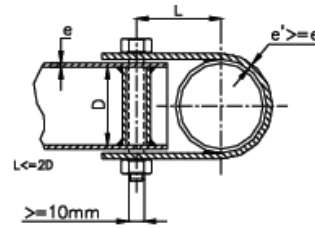


K-44

K-44

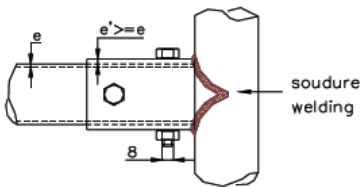
L doit être minimum
La largeur de la patte doit
être d'au moins 25mm

L must be minimum
The clamp width must
be at least 25mm



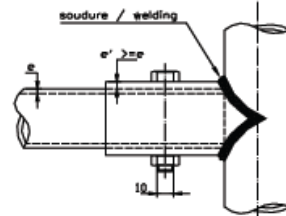
K-45

K-45



K-46

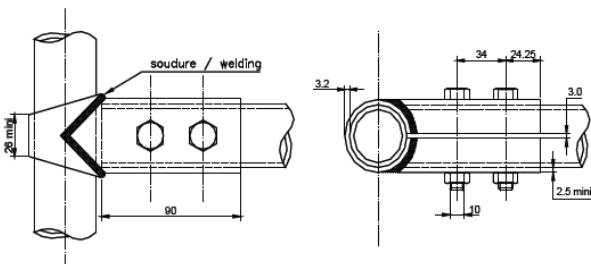
K-46



Dessin / Drawing N° 253-36

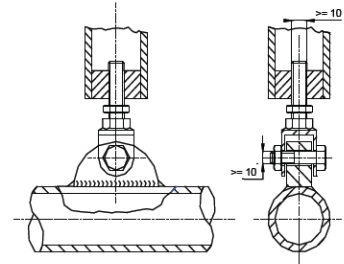
K-47

K-47



K-48

K-48



K-49

K-49

Periodi	A - E	F	G1	GR	G2	H/HR/I/IR	J/JR
Tutte le vetture	1.1.3	1.1.3	1.1.3	1.1.3	1.1.3	1.1.3	1.1.3
Tutte le vetture	1.1.4	1.1.4	1.1.4	1.1.4	1.1.4	1.1.4	1.1.4
T/CT		1.1.5 (c)	1.1.5 (c)		1.1.5 (c)	1.1.5 (c)	1.1.5 (c)
GT / GTP /GTS		1.1.5 (c)	1.1.5 (c)		1.1.5 (c)	1.1.5 (c)	
F1		1.1.5 (a)		1.1.5 (b)		1.1.5 (b)	1.1.5 (b)
Biposto e Monoposto escluso F1		1.1.5 (b)		1.1.5 (b)		1.1.5 (b)	1.1.5 (b)
Gruppo B (oltre 1600cc)							1.1.5 (d)

1.1.1 Anche quando il presente articolo non lo richiede, una appropriata struttura di protezione è fortemente raccomandata per tutte le altre vetture storiche quando adatti allo scopo.

Una struttura di protezione (ROPS) è una struttura multi-tubolare con congiunzioni e punti di fissaggio rigidi capace di sopportare carichi che si scaricano in essi dalla struttura di protezione, disegnata per offrire adeguata protezione all'equipaggio e prevenire serie deformazioni in caso di collisione o di ribaltamento.

1.1.2 Requisiti

- a) Per le vetture dei Periodi da A a E: si raccomanda il montaggio di rollbars/rollcages previsti dagli articoli che seguono eccetto per le vetture dotate di rollbar/rollcages all'origine che devono avere come requisito minimo un ROPS quantomeno con le stesse specifiche di quelli che venivano usati sulla vettura in gara nel loro Periodo.
È fortemente raccomandato che la struttura in tutte le vetture aperte sia come minimo 5 cm al di sopra del casco del pilota e co-pilota sempre.
- b) Per le vetture di tutti gli altri Periodi: è obbligatorio l'uso di un rollbar/rollcages che garantisca un adeguato livello di protezione: Questi rollbar/rollcages devono essere costruiti secondo le specifiche fissate in questo articolo.

È fortemente raccomandato che la struttura in tutte le vetture aperte sia come minimo 5 cm al di sopra del casco del pilota e co-pilota sempre.

I telai tubolari non sono considerati roll-bar

Specificità e/o eccezione all'art. 1.1.2 (b):

Per le vetture GT, GTS e GTP del periodo F partecipanti a gare in circuito e salita (con esclusione dei rally): è obbligatorio che essi siano equipaggiate, come minimo, con rollbar/rollcages con specifiche usate sulla vettura quando questa era usata nelle competizioni del periodo o, dove possibile, un rollbar/rollcage conforme ai disegni K1 o K2.

- c) Un ROPS conforme alle specifiche del periodo è definito come uno che fu usato in gara nel periodo sull'attuale marca e modello di vettura. Il concorrente deve fornire prova delle specifiche del periodo, quando viene richiesto.

1.1.3 Quando è montato un ROPS, il sedile posteriore può essere modificato o rimosso dalla vettura.

I tubi non devono trasportare fluidi od altro al loro interno.

I rollbar/rollcage non deve impedire eccessivamente l'entrata e l'uscita del pilota e del co-pilota.

I montanti possono occupare lo spazio dell'equipaggio passando attraverso il cruscotto ed i pannelli, come attraverso i sedili posteriori.

1.1.4 I ROPS in titanio non sono permessi a meno che non sia provato che furono usati nel periodo sullo specifico telaio interessato.

In ogni periodo sono vietati i ROPS in alluminio, a meno che non siano una parte della struttura originale integrale della vettura, (ad es. Porsche Carrera 908, 917).

Quando premesso, il montaggio di un ROPS del periodo in alluminio o titanio deve essere annotato sull'HTP.

Comunque, quando è possibile e senza che sia compromessa l'integrità strutturale della vettura, un ROPS in alluminio deve essere sostituito con una struttura in acciaio identica all'originale nel disegno e nella costruzione usando materiale conforme all'articolo 1.2.4

Si ricorda soprattutto che la fabbricazione di acciai trattati termicamente ed acciai con alto tenore di carbonio possono causare problemi e che una cattiva fabbricazione può causare una diminuzione della resistenza (cricca d'allungamento) ed un'assenza di duttilità.

Quando un ROPS costruito in alluminio è descritto in una estensione della fiche di omologazione applicabile alla vettura interessata o era parte delle specifiche originali, il disegno originale di questa struttura può essere mantenuto ma il materiale usato deve essere acciaio, in conformità con l'articolo 1.2.4 oppure un nuovo rollbar/rollcage può essere montato in modo conforme con questo regolamento.

1.1.5 - Specifiche

Le specifiche della struttura installata devono essere descritte nella scheda specifica di descrizione della protezione, che deve essere allegata, come Appendice, a tutti gli HTP rilasciati dopo il 1° gennaio 2014.

- a) **Per le Formula 1 del periodo F (1/1/1961-31/12/1965):** se il ROPS è parte integrante della struttura del veicolo, può essere utilizzato al posto di uno previsto da questo Articolo.
- b) **Le Monoposto e Biposto dal Periodo F in poi** devono essere dotate di un ROPS conforme:
- alle specifiche del Periodo (se un ROPS era richiesto dai regolamenti) o
 - all' articolo 1.2.5.2 di questo regolamento.

In ogni caso, eccetto per i ROPS di concezione strutturale libera e certificati di resistere ai valori minimi di stress come previsto nell'Art. 1.2.5.2, il diametro dei tubi sia dell'arco principale e degli altri elementi deve essere non inferiore a quelli riportati nell'articolo sopradetto e la struttura deve essere, in ogni momento, minimo 5 cm al di sopra dei caschi del pilota e del co-pilota.

Estensioni aggiunte sopra la struttura principale per aumentare l'altezza sono proibite a meno che siano previste in certificato del rollcage di un ASN o FIA.

Per le vetture conformi interamente alle specifiche post 1968: la larghezza interna del rollbar deve essere almeno 38 cm misurata tra i due montanti verticali del rollbar. Essa deve essere misurata orizzontalmente e parallelamente alle spalle del pilota, ad una distanza di 60 cm (lungo la spina dorsale del pilota) a partire dalla base rigida del sedile.

Queste dimensioni sono raccomandate per le vetture conformi interamente alle specifiche pre-1969. Per stabilire le specifiche del ROPS richiesto, si fa riferimento a "Year asserted" riportato sull'http (vedere Disegno K-62 – Allegato V).

Le vetture del Gruppo C devono essere conformi alle specifiche del Periodo.

Se nel periodo era usato un rollbar anteriore, ne deve essere montato uno conforme alle specifiche del periodo.

Le traverse devono essere fissate tra l'arco centrale, ad una distanza dalla sua sommità di non più di un terzo della distanza tra la sua sommità e la base di fissaggio inferiore, ed un punto solido dello chassis.

Queste traverse non devono impedire l'uscita degli occupanti dalla vettura.

c) Per le vetture T, CT, GT, GTS e GTP dal Periodo F in poi.

Le specifiche minime del ROPS sono quelle previste da disegno K3, con una diagonale obbligatoria (orientamento optional) e barre antintrusione sulle portiere conformi con l'Allegato V.

Le vetture IMSA e NASCAR devono rispettare i propri regolamenti del periodo.

Non sono permessi tubi attraverso la paratia motore/abitacolo o fissati a meno di 10 cm dei punti di attacco delle sospensioni anteriori a meno che non siano conformi all'omologazione o alle specifiche del Periodo.

d) Vetture Gruppo B oltre 1600 cc e/o con alimentazione forzata devono essere equipaggiate con un ROPS che deve comprendere come minimo i seguenti 6 elementi obbligatori:

1. Traversa diagonale, una opzione fra i disegni K-11, K-12, K-13, K-14, K-27 o K-28 o, in alternativa, K-61 insieme con K21. Il disegno K11 può essere usato solo quando una delle altre opzioni è inapplicabile.
2. Traverse delle portiere, una opzione fra i disegni K-15, K-16, K-17 o K-18.
3. Rinforzi del tetto, una opzione fra i disegni K-19, K-20 o K-21.
4. Rinforzo del montante del parabrezza, K-22.
5. Traversa trasversale K-31.
6. Traversa trasversale K-32.

Le seguenti vetture devono usare uno specifico ROPS (Rollcage) approvato dalla HMSC FIA (Commissione FIA Autostoriche):

1. Lancia 037 Gruppo B (Omologazione B 210)
2. Renault 5 Turbo Gruppo B (Omologazione B 205, B 234, B 267)

Elementi addizionali non descritti ma omologati nel periodo per il modello interessato possono essere utilizzati.

e) Tutte le altre vetture devono essere equipaggiate con un ROPS conforme alle specifiche del periodo, all'omologazione del periodo o all'Allegato VI.

f) Per le vetture per le quali non è possibile seguire i requisiti sopra-esposti può essere eccezionalmente prevista una deroga soggetta all'approvazione della HMSC (Commissione FIA Autostoriche). Tale deroga deve essere allegata all'HT P.

La seguente vettura deve usare uno specifico ROPS approvato dalla FIA:

- Citroen VISA 1000 Piste - Gruppo B (Omologazione nr. B-258)

1.2 Costruzione del ROPS (eccetto per le Monoposto e Biposto Corsa).

1.2.1 Requisiti generali per la costruzione del ROPS.

- a) Il ROPS può essere a contatto con la scocca senza che ciò sia considerato un punto di attacco, a condizione che non vi sia un fissaggio permanente fra il ROPS e la scocca.
- b) Le barre laterali possono essere posizionate solo a livello del tetto, oppure fra gli elementi verticali su entrambi i lati delle aperture degli sportelli anteriori (lato guida e lato passeggero). Gli elementi che attraversano le aperture degli sportelli non devono intralciare l'entrata o l'uscita. Il loro fissaggio non deve avere sistemi di pre-tensionamento del ROPS (una "barra" è un pezzo di tubo che forma il ROPS fra le giunture con altri tubi o fra una giuntura ed un punto di attacco). Punti regolabili (p.e. come disegno K-49) devono essere resi inoperanti mediante saldatura.
- c) È vietato l'inserimento nei punti di attacco o nelle giunture di meccanismi di regolazione che consentano il pre-tensionamento del ROPS.
- d) I ROPS delle vetture con telaio a traliccio centrale o realizzato interamente in fibra di vetro o in tubi di alluminio devono essere sottoposti alla preventiva approvazione della FIA, per il tramite della CSAI.

1.2.2 Roll Over Protection Structure (ROPS)

Un ROPS può essere:

- a) Costruito in conformità con i requisiti richiesti dai seguenti articoli. Gli elementi usati nel periodo sulla marca e modello di vettura interessato possono essere adottati.
- b) Omologati o certificati da un ASN conformemente ai regolamenti di omologazione per le strutture di sicurezza: sono accettati solo gli elementi mostrati nell'Allegato 5.
Possono essere adottati giunzioni smontabili omologate dalla FIA o elementi usati nel periodo sulla marca e modello interessato.
Una copia autenticata del documento di omologazione o certificato, approvato da un ASN e firmato da un tecnico qualificato rappresentante il costruttore, deve essere presentato ai Commissari Tecnici.

Ogni nuovo ROPS omologato da una ASN e venduto dopo il g. 01.01.2003, deve essere identificato individualmente tramite l'apposizione da parte del costruttore di una placca di identificazione che non deve essere né riproducibile né rimovibile (esempio: incassatura, incisione, adesivo auto distruttibile).

La placca d'identificazione deve riportare il nome del costruttore, il numero di omologazione o del certificato della fiche d'omologazione o del certificato dell'ASN ed il numero di serie unico del costruttore

Un certificato con gli stessi numeri deve essere a bordo della vettura e deve essere presentato ai Commissari Tecnici .

- c) Omologato nel periodo dalla FIA conformemente ai regolamenti di omologazione per le strutture di sicurezza.
Esso deve essere oggetto di una estensione (VO) alla fiche di omologazione della vettura omologata dalla FIA.
L'identificazione del costruttore ed il numero di serie deve essere chiaramente visibile su tutti i ROPS omologati e venduti dopo il 1°/01/1997.
La scheda di omologazione del ROPS deve specificare dove e come sono indicate le informazioni, e l'acquirente deve ricevere un certificato numerato corrispondente.

Ogni modifica di un ROPS omologato o certificato è vietata, ad eccezione dell'aggiunta di una barra orizzontale per il fissaggio delle cinture di sicurezza o il montaggio sulle barre delle portiere di un sistema smontabile omologato dalla FIA .

E' considerata una modifica ogni operazione fatta sulla gabbia di sicurezza mediante lavorazione, saldatura, che comporta una modifica permanente del materiale della struttura di sicurezza.

Ogni riparazione su un struttura di sicurezza omologata o certificata, danneggiata a seguito di un incidente, deve essere fatta dal costruttore del ROPS o con la sua approvazione.

1.2.3 Specifiche

1.2.3.1 Armatura di sicurezza

Le armature di sicurezza devono essere concepite e costruite in modo che, dopo essere stata costruite correttamente , possano prevenire la deformazione della carrozzeria e possano ridurre il rischio di danni alle persone a bordo del veicolo.

Le caratteristiche essenziali di un'armatura di sicurezza derivano da una costruzione

Le caratteristiche essenziali delle armature di sicurezza derivano da una costruzione accurata, da un adattamento alla vettura, da fissaggi adeguati e da un montaggio più che ben fatto sulla carrozzeria.

L'armatura di sicurezza non deve essere mai utilizzata come tubazione per liquidi.

L'armatura di sicurezza deve essere costruita in maniera tale che essa non rechi intralcio per l'accesso ai sedili anteriori e non occupi lo spazio previsto per il pilota e copilota. Comunque, elementi dell'armatura possono occupare lo spazio dei passeggeri anteriori attraversando il cruscotto e le imbottiture laterali, così come nella parte posteriore attraversando le imbottiture o i sedili posteriori. Il sedile posteriore può essere abbattuto.

1.2.3.2 Disegno

Una volta definita la struttura di base (K-4, K-8, K-9 o K-10), essa deve essere completata con elementi obbligatori e rinforzi come previsto dall'Art. 1.1.5 , ai quali possono essere aggiunti elementi e rinforzi opzionali.

1.2.3.3 Specifiche tecniche

Tutti gli elementi obbligatori specificati nell'art. 1.1.5 come tutti gli elementi facoltativi e/o i rinforzi incorporati devono essere conformi alle specifiche seguenti.

1.2.3.3.1 Fissaggio del ROPS alla carrozzeria.

Fissaggio minimo dell'armatura di sicurezza:

- per ciascun montante della centina principale o laterale
- per ciascun montante della centina anteriore
- per ciascun montante della traversa longitudinale posteriore

Per le vetture fino al Periodo G1, il ROPS non deve avere più di SEI punti di ancoraggio, a meno che non sia una specifica del periodo. Punti supplementari di ancoraggio sono permessi se essi diventano necessari a seguito dell'uso di rinforzi conformi ai disegni K-13 (6+2 punti di fissaggio), K-17 (6+2 punti di fissaggio), o K-23 (6+1 punti di fissaggio).

Dal Periodo G2 in poi, il ROPS può avere più di SEI punti di fissaggio.

Il fissaggio dei montanti delle barre anteriori, delle barre principali e barre laterali deve essere fatto con tre bulloni come minimo. Il fissaggio dei puntoni posteriori deve essere fatto con due bulloni come minimo.

I punti di fissaggio sulla scocca dell'arco anteriore e dell'arco principale devono essere rinforzati con una piastra di acciaio di almeno 3 mm di spessore e con una superficie di 120 cm², saldata alla carrozzeria e i punti di fissaggio dei puntoni posteriori sulla scocca devono essere rinforzati con una piastra di acciaio di almeno 3 mm di spessore e con una superficie di 60 cm² , saldata alla carrozzeria.

Le varie possibilità sono illustrate nei disegni da K-52 a K-60.

Devono essere utilizzati bulloni a testa esagonale o similari, di 8 mm di diametro minimo (qualità minima 8-8 secondo le norme ISO). I dadi devono essere autobloccanti o montati con rondelle.

Come alternativa ai bulloni, i montanti e i puntoni possono essere saldati alle piastre di rinforzo.

Questi fissaggi rappresentano il minimo. E' permesso aumentare il numero dei bulloni o saldare i ROPS d'acciaio alle piastre di rinforzo come alternativa ai bulloni.

1.2.3.3.2 Rinforzi del ROPS

Il diametro, lo spessore ed il materiale dei rinforzi devono corrispondere alle norme fissate per i roll-cage . Essi possono essere o saldati in posizione o installati mediante connessioni amovibili.

1.2.3.3.2.1 Rinforzi d'angolo

È autorizzato rinforzare gli angoli superiori tra la centina principale e i collegamenti longitudinali con la centina anteriore, come pure gli angoli superiori posteriori delle centine laterali, come rappresentato nei disegni K-33 e K-34.

1.2.3.3.2 Traverse e rinforzi facoltativi.

Salvo indicazioni contrarie previste dall'articolo 1.1.5, le traverse ed i rinforzi rappresentati nei disegni da K-19 a K-28 e da K-29 a K-35 e K-61, sono facoltativi e possono essere installati a piacere del fabbricante della struttura di sicurezza

Essi devono essere saldati od installati tramite delle connessioni smontabili.

Tutte le traverse ed i rinforzi sopra menzionati possono essere utilizzati separatamente o combinati fra di loro.

1.2.3.3.3 Rivestimento di protezione

I punti del ROPS che possono venire in contatto con i corpi degli occupanti devono essere protetti con rivestimento a lenta combustione

Nelle zone in cui i caschi degli occupanti possono venire a contatto con il ROPS, il rivestimento di protezione deve essere conforme alla norma FIA 8857-2001 tipo A (vedi Lista tecnica n. 23 "Imbottitura di protezione delle armature di sicurezza omologata dalla FIA").

Applicazione: per tutte le categorie

1.2.3.3.4 Giunzioni amovibili

Nel caso in cui delle giunzioni amovibili siano utilizzate nella costruzione del ROPS, queste devono essere conformi o simili ad un tipo approvato dalla FIA (vedere disegni da K-39 a K-49). I bulloni e i dadi devono essere di un diametro minimo sufficiente e della migliore qualità (qualità minima 8.8).

1.2.3.3.5 Istruzioni di saldatura

Le saldature devono essere fatte lungo tutto il perimetro del tubo.

Tutte le saldature devono essere della migliore qualità possibile e di una penetrazione totale (preferibilmente saldature ad arco, soprattutto sotto gas inerte). Anche se un buon aspetto esteriore non garantisce con sicurezza la qualità di un lavoro, le saldature con un cattivo aspetto non sono mai il segno di un buon lavoro.

Quando vengono usati acciai trattati termicamente, le prescrizioni speciali dei fabbricanti devono essere seguite (elettrodi speciali, saldatura sotto protezione di gas).

Si ricorda soprattutto che la fabbricazione di acciai trattati termicamente ed acciai con alto tenore di carbonio possono causare problemi e che una cattiva fabbricazione può causare una diminuzione della resistenza (cricca d'allungamento) ed un'assenza di duttilità.

1.2.4 Prescrizioni sui materiali

Sono autorizzati solo tubi a sezione circolare.

Specifiche dei tubi da utilizzare:

Materiale	Resistenza Minima alla trazione	Dimensioni Minime (mm)	Dimensioni Minime (mm)	Utilizzazione
		Periodo F - G2	Dal Periodo H1 in poi	
Acciaio al carbonio non legato (vedi di seguito) trafilato a freddo senza giunzioni contenente al massimo lo 0.3% di carbonio	350 N/mm ²	38 x 2,5 (1,5" x 0,095") o 40 x 2,0 (1,6" x 0,083")	45 x 2,5 (1,75" x 0,095") o 50 x 2,0 (2,0" x 0,083")	Centina principale o Centine laterali secondo la costruzione
			38 x 2,5 (1,5" x 0,095") o 40 x 2,0 (1,6" x 0,083")	Semi archi laterali e altre parti dell'armatura di sicurezza (Salvo indicazioni contrarie degli articoli che seguono)

Le vetture del Periodo H1 con un HT P rilasciato prima del 1°/01/2010 possono usare tubi di dimensioni minime come per i Periodi F-G2

Queste dimensioni rappresentano le minime ammesse

E' autorizzato solo l'acciaio. Nella scelta dell'acciaio occorrerà prestare attenzione alla buona qualità dell'allungamento e alla adeguata saldabilità.

Per un acciaio non legato, il tenore massimo degli elementi addizionali deve essere dell'1,7% per il manganese e dello 0,6% per gli altri elementi.

I tubi devono essere curvati a freddo con un raggio di curvatura (misurata sull'asse del tubo) di almeno tre volte il diametro del tubo.

Se il tubo è ovalizzato durante questa operazione il rapporto tra il piccolo e il grande diametro deve essere di almeno 0,9.

La superficie in corrispondenza della curvatura deve essere uniforme e priva di ondulazioni o di fessure.

Ogni trattamento dei tubi (p.e. cromatura) è vietato, ad eccezione della verniciatura.

1.2.5 Regolamenti per le vetture

1.2.5.1 Vetture di produzione T e GT

È permesso spostare la scatola dei fusibili per consentire il montaggio del ROPS

1.2.5.2 Vetture Monoposto e Biposto Corsa.

Resistenza

Al fine di ottenere una sufficiente resistenza del rollbar, sono lasciate al costruttore due possibilità:

- a) Il ROPS , di concezione strutturale completamente libera, deve essere capace di assorbire lo stress minimo indicato nell'art. 275.15.3.3 , ovvero
- 7,5 w verticalmente
 - 5,5 w longitudinalmente nelle due direzioni
 - 1,5 w lateralmente
- Dove W = Kg. 740

Quando è usata l'opzione a) deve essere presentato un certificato attestante la solidità del ROPS.

- b) I tubi e i bracci devono avere un diametro minimo almeno di 1" 3/8 (35 mm) ed uno spessore di almeno 0,090" (2 mm).
Il materiale deve essere cromo-molibdeno SAE 4130 o SAE 4125 (o equivalente in DIN, NF, etc). o acciaio trafilato a freddo a basso tenore di carbonio senza giunzioni.
Deve esserci almeno un braccio dalla sommità del rollbar verso la parte posteriore, con una inclinazione non superiore a 60° sull'orizzontale, fissato alla struttura della vettura.
Il diametro ed il materiale del braccio deve essere lo stesso utilizzato per il rollbar.
Nel caso di due bracci, il diametro di ognuno di essi può essere ridotto a 20/26 mm. (interno/esterno).
Le giunzioni mobile tra la sommità del rollbar e il braccio devono essere conformi ai disegni da K-39 a K-49.

Sono ammessi bracci rivolti verso la parte anteriore solo se usati nel periodo oppure se non è possibile montare dei bracci verso la parte posteriore.

Applicazione: per tutte le categorie

ALLEGATO VII: SPECIFICHE DI PARTICOLARI MODELLI

ABARTH mod.li 1000:

quale pezzo di ricambio per ogni tipo di vettura equipaggiata con un motore FIAT Abarth di 982,2 cc. è autorizzato l'impiego del blocco motore e testata dell'Autobianchi A 112 Abarth prima serie (Tipo A 112 A 1, fiche di omologazione FIA n° 5518).

Gli attacchi del condotto di aspirazione possono essere modificati solo dal lato testa cilindri. Il condotto di scarico deve rimanere d'origine.

AC mod. COBRA:

il montaggio di giunti Unibal sulle sospensioni di questa vettura è autorizzato.

AC 289 COBRA con balestre.

Peso minimo senza hard-top: Kg. 965

Peso minimo con hard-top: Kg. 985

E' permesso montare uni-ball sulle sospensioni di queste vetture.

ACE BRISTOL e ACE 2.6

ACE Bristol

Periodo E

ACE 2.6

Periodo F

ALFA ROMEO mod. GIULIA SPRINT GTA:

la modifica dei condotti di aspirazione sulle testate a doppia accensione della GTAM per riportarli, mediante l'aggiunta di materiali, alle dimensioni di quelli della GTA è proibita.

ALFA ROMEO mod. li 1900 SPRINT e SUPER SPRINT:

per consentire loro il montaggio di cerchi da 15" invece dei cerchi originali da 400 mm è permesso l'allargamento delle carreggiate di 3", ma alla sola condizione che le ruote non sporgano dai parafranghi e tutto ciò senza alcuna modifica alla carrozzeria.

ALFA ROMEO Giulietta ti (fiche di omologazione 1138):

Possono essere usati i seguenti cerchi:

- cerchi originali in acciaio usati dal 1963 sulla Giulia 1600 (4,5" x 15" - peso Kg. 8)
- cerchi in lega usati nel "Trofeo Giulietta" (4,5" x 15" - peso kg. 6 - prodotti da Techno Meccanica Bedin)

ALPINE mod. A 110 1300 (1296 cm³):

per essere ammessa alla categoria GTS nel Periodo F deve essere conforme alle specifiche della fiche di omologazione FIA n° 222 del 1966.

Carreggiate e larghezza cerchi così omologati sono:

- carreggiata anteriore mm. 1250 e posteriore mm. 1222,
- canale dei cerchi 4,5 pollici.

ASTON MARTIN mod. li DB4:

- mod.li DB4: possono essere equipaggiati con i motori della GT,
- mod.li DB4 GT: Le pinze per freni anteriori Girling C in acciaio e Girling CR in alluminio sono accettate come specifiche del periodo.

ASTON MARTIN mod. DB4 GT ZAGATO:

la carreggiata posteriore massima ammessa è di mm. 1440 e il peso minimo di Kg. 1206.

AUDI - Audi Quattro - fiche omolog. 671

In alternativa alla iniezione elettromeccanica Pierburg omologata, può essere usato solo il sistema originario omologato: Bosch K Jetronic.

AUSTIN HEALEY mod. SPRITE:

per le versioni Mark I dei Periodi E ed F è autorizzata la tolleranza di 1" sulla larghezza delle carreggiate. Sono ammesse, in sostituzione delle pinze freno anteriori originali, quelle marca GM/ATE montate di serie sulla OPEL Omega 2000 S.W. del 1980 con pistoni da 38 mm.

AUSTIN HEALEY mod. SPRITE MK2 e TURNER CLIMAX:

Sono ammesse, in sostituzione delle pinze freno anteriori originali, quelle marca GM/ATE montate di serie sulla OPEL Omega 2000 S.W. del 1980 con pistoni da 38 mm

AUSTIN HEALEY mod. li 100 e 3000:

per le vetture dei Periodi E ed F le carreggiate massime ammesse sono queste: anteriore mm. 1270 e posteriore mm. 1285.

AUSTIN HEALEY mod. 3000 MARK II e III:

le vetture rientranti nella categoria GT del Periodo F (omologazione n. 57) possono montare carburatori SU o Weber; le vetture rientranti nella categoria GT del Periodo E (omologazione n. 25) possono montare solo carburatori SU; tuttavia, se viene comprovato che un esemplare particolare del Periodo E abbia gareggiato con carburatori Weber entro il 31 dicembre 1961, tale esemplare può essere classificato nella categoria GTP FIA o GTP B del Periodo E, altrimenti, con i carburatori Weber il modello deve essere classificato nel Periodo F. Eventuali cambi di categoria e/o di Periodo devono essere autorizzati dalla CSAI e registrati sulla HVIF/HTP.

AUSTIN HEALEY mod. 3000 MK II e III:

su questa vettura è consentito l'utilizzo della testata in alluminio prodotta in Inghilterra dalla Denis Walsh Racing soltanto se corrisponde alle fiche di omologazione FIA n° 57 o 163 e riporta nella fusione la scritta "Denis Walsh Racing".

BMC AUSTIN/MORRIS mod.li MINI:

Le testate che portano il numero di fusione 12G940 sono autorizzate soltanto sui motori Cooper S di 970 cc., 1070 cc. e 1275 cc..

A seguito della costruzione della testa-cilindri "Swiftune" 12G940, è possibile l'uso di questa testa-cilindri di ricambio sui modelli 970, 1070 e 1275S, 1275 Sprite/ Midget e BL Marina. Queste teste-cilindri devono essere marchiate in modo visibile con la parola "Swiftune" nella fusione.

Il blocco motore originale della BMC Mini Cooper S può essere sostituito con il blocco (numero di fusione 12G1279) usato sulle Austin 1300 cc. (omologazione nr. 5335).

BMC AUSTIN/MORRIS mod.li MINI COOPER:

il montaggio dei codolini sui parafranghi è consentito soltanto per le vetture del Periodo G.

BMW mod.li 328:

non possono essere equipaggiati con i cambi di velocità della Volvo M40, poiché costruiti dopo la 2ª Guerra Mondiale, ma soltanto con quelli di origine.

BMW 2002:

a partire dal Periodo H, per le vetture TC, è autorizzato il montaggio di cerchi da 15" e 14"

CHEVROLET Monza:

nei Periodi H e successivi possono essere montati cerchi da 15".

CHEVRON

B19 & B21

- Con motore Ford Cosworth FVC: In periodo G
- Con motore Ford Cosworth FVC o BDG: in periodo H

B23

- Con motore Ford Cosworth FVC o BDG: in periodo H

Chrysler

PLAYMONT Variant :

L'alesaggio corretto è 92.1mm e non 90.6 come erroneamente riportato sulla Fiche di Omologazione 1249.

DIVA mod. 1650 cc:

questa auto non è accettata con GTS.

DKW mod. F12:

i carburatori che sono stati omologati per questa vettura sono i Solex 40C1B, Weber 45DC0E e Weber 42DC0E8, riportati sulla fiche FIA n° 1164.

ERA GRAND PRIX (E-TYPE):

Un compressore ROOTS può essere usato in sostituzione del compressore originale Zoller.

FERRARI mod. 250 GT:

le carreggiate massime ammesse sono di mm. 1435 anteriormente e mm. 1414 posteriormente per le vetture del Periodo E, di mm. 1445 anteriormente e mm. 1450 posteriormente per le vetture del Periodo F.

FERRARI 275 LM - 330 P2 - 330 P4 Spyder:

queste vetture nel periodo F possono conservare i rollbar d'origine anziché le strutture richieste dall'Art. 5.13 della NS 14.

FIAT 500 (e derivate):

Solo per vetture FIAT 500 (e derivate) della Classe 700 di Gruppo 5 in possesso di HTP CSAI, è autorizzato l'utilizzo di cambi di velocità con più di 4 marce (oltre la RM) e di testate multivalvole con assi a cammes in testa. Non è consentito il raffreddamento ad acqua. È vietato qualsiasi elemento elettronico tipo: alimentazione, sonde lambda, accensioni

FIAT 8 V:

In GTS, se vengono usati i cerchi da 15", ammessi, è autorizzata una tolleranza di 3" sulle carreggiate anteriori e posteriori, sempre che le ruote siano coperte dalla carrozzeria non modificata.

FIAT 1100:

I blocchi motore FIAT 1100 delle serie D ed R sono accettati in sostituzione dei blocchi-motore 1100/103 avente il numero di serie 103H.

FORD

- Motori Ford Lotus Twin Cam: i soli supporti di banco autorizzati nei motori delle vetture del Periodo F sono quelli semi-circolari conformi alle specifiche originali del Periodo stesso; i supporti di banco semicircolari in ghisa riprodotti in Inghilterra dalla Classic Motorsport Ltd. sono ammessi come pezzi di ricambio per i motori di 1558 cc. in questione. Tutti i pezzi di ricambio portano il nr. 95.1.

- Blocco Motore Ford BDG: sulle vetture del Periodo H il blocco motore originale in ghisa può essere sostituito, a motivo della sua irreperibilità, con un blocco in alluminio corrispondente alle specifiche del Periodo.

- Motori Ford Cosworth FVA-FVC: il blocco motore costruito in Inghilterra dalla Geoff Richardson Ltd. è accettato come pezzo di ricambio per i motori delle vetture Sport e di Formula 2 del Periodo G.

Tutti i pezzi di ricambio portano il nr. 95.3

- Motori Ford BDA: L'utilizzo del motore Ford BDA è autorizzato sulle vetture Formula 2 del Periodo G.

- In Formula Junior Categoria FJ/2 le testate costruite in Inghilterra dalla Geoff Richardson Ltd. con specifiche identiche alle testate Cosworth Ford 105E/109E sono consentite per sostituire le testate originali sulle Monoposto di Formula Junior.

Motori Ford 289 8V: su tale motore, nei Periodi F e G, sono permessi solo i bilancieri originali prodotti per i motori FoMoCo, in ghisa e ruotanti su una semi-sfera. La regolazione della distribuzione deve essere attuata tramite catena, senza nessun dispositivo di regolazione.

L'ordine di accensione deve rimanere quello d'origine: 1 - 5 - 4 - 2 - 6 - 3 - 7 - 8 (il cilindro nr. 1 è sulla destra, vicino al radiatore).

Falcon

- I cerchi tipo "Cragar" con cinque razze sono permessi nel Periodo F.
- L'unico cambio permesso su tali vetture del Periodo F è Ford. Borg-Warner come specificato sulla fiche di omologazione nr. 1250.

Mustang:

- I cerchi tipo "Cragar" con cinque razze sono permessi nel Periodo F.
- L'unico cambio permesso su tali vetture del Periodo F è Ford T&C.

Mustang Fastback:

- Non essendovi alcuna prova che all'epoca sia stato omologato, questo modello non può essere accettato nel Periodo F come Turismo, Turismo Competizione, GT e GTS a meno che non sia usato come base per la vettura Shelby GT 350.

Mustang 289:

- Nel Periodo F può essere utilizzato solo l'albero motore che produce una corsa di 72,8 mm.
- L'unico cambio permesso su tali vetture del Periodo F è Ford T&C.

Lotus Cortina:

Ogni tipo di pastiglia freni compatibile con la pinza originale è permessa sulle vetture Turismo di serie se la superficie di attrito rimane quella omologata.

Cortina GT:

I freni posteriori conformi a quelli descritti nella Fiche di Omologazione nr. 5024 (Ford Cortina GT) possono essere usati in Periodo F in sostituzione di quelli descritti sulla Fiche di Omologazione nr. 1225 per la Ford Cortina GT.

Ford mod. GT 40 Mark 1:

- nel periodo F le dimensioni massime dei cerchi sono le seguenti:
- GTP: ant. 6,5" x 15" post. 8" x 15".
- TSRC: ant. 8" x 15" post. 10" x 15".
- Nel Periodo GR la vettura è classificata come TSRC (Biposto Corsa).

Questa vettura è classificata nella categoria GTP se appartiene al Periodo F e nella categoria TSRC (Biposto Corsa) se appartiene al Periodo G.

Shelby mod. GT 350:

- Per questa vettura sono riconosciute valide due fiches di omologazione FIA: la n° 191 "Mustang Shelby GT 350", con carreggiata anteriore e posteriore di mm. 1448 e la n° 504 "Ford Shelby GT 350", con carreggiata anteriore di mm. 1488 e posteriore di mm. 1473 (la pagina n° 11 di quest'ultima fiche non è riconosciuta come valida poiché non è stata timbrata né datata dalla FIA).

Cobra V8

- È permesso montare gli uniball sulle sospensioni di queste vetture.

ESCORT RS 1600/1800/2000:

I diametri massimi dei cerchi accettati nel Periodo H, per le vetture TC, sono i seguenti:

- RS 2000 (omologazione nr. 5566): 13"

- RS 1600/1800 (omologazione nr. 1605): 15"

ESCORT RS 1600 (Fiche di omologazione 1605)

Sulle vetture del Gr.2, appartenenti al Periodo H1, è autorizzato l'uso del radiatore acqua in alluminio (TWG FIA 31.10.2012).

ESCORT Twin Cam ed ESCORT 1300 GT

È ammesso l'uso delle pinze freni dell'Alfa Romeo Alfetta in sostituzione di quelle indicate su:

- Fiche Omologazione nr. 1524 (estensione 29/28V)
- Fiche Omologazione nr. 5211 (estensione 32/31V)

I numeri di queste pinze freni sono: ATE 132384 - 0003.2 L (0004.2 Re)

GODFREY mod. Era Grand Prix (E-Type):

Un compressore Roots può essere utilizzato in sostituzione dell'originale Zoller.

ISO mod. GRIFO A3C / BIZZARRINI:

per queste vetture, i roll-bars originari possono essere usati in sostituzione delle strutture di sicurezza previste nell'art. 5.13 della NS 14.

JAGUAR mod. D TYPE

Una vettura del Periodo E può essere considerata appartenente tanto al Periodo E, se monta un motore di 3,4 litri, quanto al Periodo F, se monta un motore di 3,8 litri.

JAGUAR mod. E TYPE 3.8:

- L'utilizzo della scatola del cambio in lega leggera non è permesso.
- L'impiego dei cambi E Type è ammesso sulle vetture equipaggiate in origine con i cambi D Type.
- Le vetture del Periodo E devono conformarsi alla fiche di omologazione FIA n° 34 (6A) del 1961 e quelle del Periodo F alle fiche n° 100 (6B) del 1963 oppure alla fiche n° 184 del 1964;
- Valvole: ciascuna delle misure delle valvole indicate sulla fiche di omologazione può essere utilizzata per l'una o l'altra delle testate omologate;
- In mancanza di una prova certa che una diversa configurazione diversa era corrente nei Periodi stessi, i tubi dei collettori di scarico devono passare tra il motore e il telaio anteriore;
- Il montaggio del telaio ausiliario posteriore deve corrispondere a quello di origine e può essere effettuato su articolazioni in nylon, con esclusione di giunti Unibal.
- La fiche di omologazione n° 100 (6B) stabilisce che la larghezza massima del canale delle ruote è di mm. 203,2 mentre per quanto riguarda le carreggiate quella anteriore è di mm. 1350 e quella posteriore di mm. 1410;
- Vetture GTS del Periodo F: è autorizzato l'impiego, quale pezzo di ricambio, del blocco motore in alluminio fabbricato in Francia dalla Société ATS di Arcueil, che deve portare il numero di serie del tipo ATS 95/02/***
- Vetture GTS del Periodo F: Il solo cambio di velocità a 5 rapporti autorizzato è il cambio ZF con scatola in ghisa corrispondente alle specifiche del Periodo.
- È consentito l'utilizzo di una testata a grand'angolo (GTS, fiche di omologazione n° 100)
- Se si utilizza un sistema con una pompa di iniezione, deve essere del sistema a farfalla Lucas dell'epoca (GTS - fiche n° 100);
- Sono accettate quattro configurazioni di carrozzeria "Lightweight", ma al momento in cui una di queste viene scelta deve essere pienamente rispettata (GTS - fiche n° 100).
- Lo smontaggio dei paraurti non è obbligatorio nelle gare in circuito o in salita (Allegato IX Art. 12).

JAGUAR mod. E TYPE 4.2:

è autorizzata a concorrere nel Periodo F soltanto in versione standard (fiche di omologazione FIA n° 506), senza le opzioni del modello 3.8 litri.

LANCIA mod. AURELIA B 20:

quando monta cerchi da 15" questa vettura è autorizzata all'aumento della carreggiata originale di 1".

LANCIA mod. STRATOS:

il profilo minimo dei pneumatici è 40% per tutti i Periodi.

LANCIA mod.li FULVIA 2C e COUPÉ:

si precisa che nel Periodo F questi modelli possono essere dotati esclusivamente del collettore di scarico in ghisa, in quanto il collettore in lamiera è stato omologato soltanto nel 1966.

LANCIA mod. FULVIA COUPÉ:

in analogia a quelle della Fulvia 2C, che utilizza gli stessi componenti quando corre in categoria TC secondo le specifiche della fiche di omologazione FIA n° 1373 (ruote con canale da 5,5"), le carreggiate della Fulvia Coupé della categoria equivalente possono essere portate a queste misure: anteriormente mm. 1350 e posteriormente mm. 1300.

LOLA mod. MKI:

- È consentito l'utilizzo unicamente dei motori Coventry Climax FWA (1100 cm³) o FWE (1220 cm³).
- Questa vettura è considerata del Periodo E se monta freni a tamburo e ruote da 15".
- È considerata del Periodo F se monta ruote da 13" o freni a disco o entrambi.

LOLA mod.T 70 MK II:

questa vettura è ammessa alle competizioni nel Periodo F.

LOTUS

Motori Ford Lotus Twin Cam: i soli supporti di banco autorizzati nei motori delle vetture del Periodo F sono quelli semi-circolari conformi alle specifiche originali del Periodo stesso; i supporti di banco semicircolari in ghisa riprodotti in Inghilterra dalla Classic Motorsport Ltd. sono ammessi come pezzi di ricambio per i motori di 1558 cc. in questione. Tutti i pezzi di ricambio portano il nr. 95.1.

Lotus Elan mod.li 26 e 26R:

- Si precisa che sulle vetture della categoria GTS del Periodo F le uniche ruote ammesse sono: le ruote d'origine in acciaio che figurano sulla fiche di omologazione FIA n° 127, le ruote in lega Minilite o di tipo Minilite con canale da 4,5" oppure 5,5" e le ruote in lega con canale da 6" che figurano sull'estensione B/V della fiche di omologazione FIA n° 127.

I fari devono rimanere in funzione; essi possono essere resi fissi e coperti con uno schermo di materiale acrilico trasparente.

Lotus Elan 26R:

nella categoria GTS del Periodo F non può essere equipaggiata con un carter secco e sono ammesse solo le estensioni di omologa fino al 31/12/1964.

La Lotus Elan in Periodo F, Fiche di omologazione 127, può usare sui freni anteriori le pinze Girling AR MK2 o MK3.

LOTUS ELAN (Fiche omologazione 127)

Per le vetture il cui Historic Technical Passport viene rilasciato dopo il 1° gennaio 2011, possono essere usati solo due rollbar a gabbia descritti nella fiche di omologazione:

- quello prodotto da "Safety Device" e descritto nelle Estensione "E01X" alle pagine da 20 a 22 della fiche.
- Quello prodotto da "Sassa Roll Bar sas", omologato il g. 01/01/2000 e descritto nelle pagine da 25 a 27 della fiche.

A partire dal 1° gennaio 2012 le stesse norme valgono per tutte le vetture già dotate di Historic Technical Passport.

LOTUS ELAN (Fiche omologazione 527)

Per le vetture il cui Historic Technical Passport viene rilasciato dopo il 1° gennaio 2011, possono essere usati solo due rollbar a gabbia descritti nella fiche di omologazione:

- quello prodotto da "Safety Device" e descritto nelle Estensione "8 /6V" alle pagine da 25 a 27 della fiche.

- Quello prodotto da "Sassa Roll Bar sas", omologato il g. 01/01/2000 e descritto nelle pagine da 30 a 32 della fiche.
A partire dal 1° gennaio 2012 le stesse norme valgono per tutte le vetture già dotate di Historic Technical Passport.

LOTUS ELAN Plus Two (Fiche omologazione 3026)

Per le vetture il cui Historic Technical Passport viene rilasciato dopo il 1° gennaio 2011, possono essere usati solo due rollbar a gabbia descritti nella fiche di omologazione:

- Quello prodotto da "Sassa Roll Bar sas", omologato il g. 01/01/2000 nella estensione 2/1V e descritto nelle pagine da 14 a 16 della fiche.
- quello prodotto da "Safety Device" e descritto nelle Estensione "3 /2V" alle pagine da 17 a 19 della fiche.

A partire dal 1° gennaio 2012 le stesse norme valgono per tutte le vetture già dotate di Historic Technical Passport.

LOTUS ELAN Plus Two (Fiche omologazione 3027)

Per le vetture il cui Historic Technical Passport viene rilasciato dopo il 1° gennaio 2011, possono essere usati solo due rollbar a gabbia descritti nella fiche di omologazione:

- Quello prodotto da "Sassa Roll Bar sas", omologato il g. 01/01/2000 nella estensione 2/1V e descritto nelle pagine da 14 a 16 della fiche.
- quello prodotto da "Safety Device" e descritto nelle Estensione "4 /3V" alle pagine da 20 a 22 della fiche.

A partire dal 1° gennaio 2012 le stesse norme valgono per tutte le vetture già dotate di Historic Technical Passport.

Elite S1 e S2:

- Per motivi di sicurezza è autorizzata la sostituzione dell'elemento in gomma di raccordo tra la sospensione posteriore e la carrozzeria per mezzo di altri sistemi, compresi l'utilizzo di un Unibal;
- Il diametro minimo permesso per i cerchi delle ruote è di 15".
- Le finiture esterne (p.e. bordi dei vetri e del parabrezza) possono non essere rimossi.

Cortina Lotus:

- Il posizionamento dell'assale posteriore deve essere conforme esclusivamente alle specifiche standard (non sono ammessi tubi di rinforzo).
- Ogni tipo di pastiglia freni compatibile con la pinza originale è permessa sulle vetture Turismo di serie se la superficie di attrito rimane quella omologata.

LOTUS mod. 7:

- Questa vettura non è accettata né come GT né come GTS.
- Può essere accettata soltanto come Sport Prototipo, ma senza essere ammessa alle prove di Campionato, Trofeo e Coppa FIA.

LOTUS mod. 11:

La prima serie può essere equipaggiata con il motore Coventry Climax FWA di 1098 cc.; FWE di 1216 cc.; FWB di 1460 cc..

La seconda serie può essere equipaggiata con i motori Coventry Climax FWA di 1098 cc.; FWE di 1216 cc.; FWB di 1460 cc.; FPF di 1475 cc..

LOTUS mod. 23:

la cilindrata massima dei motori Ford Twin Cam che equipaggiano questa biposto corsa non deve superare i 1600 cc..

LOTUS 23B

I giunti Hardy Spider e Juboflex possono essere accettati in alternativa agli originali sull'albero di trasmissione.

MC LAREN mod.li M1:

- Nel Periodo F sono ammessi i modelli:
 - M1 A con motore Oldsmobile di 4500 cc.,
 - M1 A con motore Ford di 4700 cc.,
 - M1 A con motore Chevrolet di 5500 cc. ed
 - M1 B con motore Oldsmobile di 4500 cc.
- Nel Periodo F non sono ammessi i modelli M1 A equipaggiati con freni a disco ventilanti ed M1 B con i motori Ford e Chevrolet.

MARCOS mod. GT (Volvo):

questa vettura, con motore Volvo, è ammessa nel Periodo F come GTS nelle specifiche approvate dalla Commissione Auto Storiche della FIA.

MERCEDES BENZ mod. 300 SL M 198 I ROADSTER:

il peso omologato è quello riportato sulla fiche n. 86, anche per le vetture con carrozzeria non in lamiera d'acciaio.

MORGAN mod. PLUS FOUR SUPER SPORTS:

è il solo modello, che deve conformarsi alla fiche di omologazione FIA n° 64 del 1962, ammesso nel Periodo F per l'impiego con il motore da 2.2 litri.

NISSAN mod. Cherry X-1 (Datsun 100°) - Omologazione 5472

Le pinze freni della Nissan Cherry X-1 (Datsun 100A) omologate nell'estensione 6/5V possono essere sostituite con le pinze di serie della Nissan Sunny Datsun 1200 (omologazione 5356).

NISSAN mod. DATSUN SPORT 240Z - H (L) S 30 - Omologazione nr. 3023.

Le vetture conformi all'omologazione nr. 3023 (Gr. 3 e B) possono usare cerchi da 15".

NORTON:

i motori prodotti in Inghilterra da Utley e Banyard Smith, con specifiche identiche ai motori Norton di 500 cc. a corsa lunga (mm. 79,6 x mm. 100), sono ammessi per sostituire i motori originali corrispondenti sulle Monoposto di Formula 3 del Periodo E.

NSU mod. 1000 TYP 67:

per le vetture della categoria TC del Periodo F, quando utilizzano le ruote in lega da 4,5" x 12" menzionate sulla fiche di omologazione F.I.A. n. 1313, sono autorizzate le seguenti misure della carreggiata: anteriore mm 1.259; posteriore mm 1.248.

NSU

I condotti di aspirazione ed i carburatori devono essere orientati nello stesso verso di quelli omologati (verso la parte posteriore della vettura). I condotti Spiess orientati verso l'abitacolo non sono omologati e non ammessi.

OPEL mod. ASCONA A 1900:

Le vetture TC del Periodo H1 e conformi alla fiche di omologazione nr. 5398 possono usare cerchi da 15" di diametro

OPEL mod. Kadett B Coupé F:

È permesso usare le pinze freno della Opel Commodore/Omega come sostituzione di quelli indicati nella estensione nr. 12/9V dell'omologazione nr. 5209 (numero del ricambio 93173152 e 93173150, diametro del pistone 35 mm).

OSCA:

Nelle gare di Formula Junior queste vetture possono usare cerchi anteriori e posteriori con le seguenti dimensioni massime: 4,5" x 15".

OSELLA B.C. (fino a PA 9):

Le vetture sulle quali gli attacchi delle sospensioni anteriori risultino esterni al telaio saranno inserite d'ufficio nel Periodo JR (1/1/83 - 31/12/1990).

PORSCHE mod. 356:

- Le carreggiate stabilite dalla FIA per tutti i modelli sono le seguenti: anteriore mm. 1306, posteriore mm. 1315.
- Per le vetture con tamburi da mm. 60 omologati in opzione, mm. 1346 avanti e mm. 1315 dietro;
- Per le vetture di cui non esiste una fiche di omologazione FIA dell'epoca sono stati definitivamente confermati questi pesi minimi:

Nella categoria GTS:

Coupé, cabriolet, hardtop

1100, 1300, 1300S, 1500, 1500S Super

750 Kg

A/1300, 1300 A	805 Kg
A/1500 GS Carrera / Carrera GT	780 Kg
A/1600 S, 1600 GS, Carrera GT / de Luxe	780 Kg
A/1600	810 Kg
B (T5)/1600, 1600 S, 1600 S 90	830 Kg
B (T5) modelli GT/1600, 1600 S, 1600 S 90	750 Kg
B (T5) cabriolet/1600, 1600 S, 1600 S 90	780 Kg
B (T6)/1600, 1600 S, 1600 S 90	750 Kg
B (T6)/1600 GS / GT / GT Abarth	780 Kg
B (T6)/2000 GS / GT / GT Carrera 2	770 Kg
B (T6)/2000 GS Abarth Carrera	770 Kg
C/1600 C, 1600 SC (fiche omologazione 139 e 501)	900 Kg
Speedster, roadster	
1500 S	700 Kg
A/1600 GS	700 Kg
B (T5)/1600 S	800 Kg
B (T6)/1600 S, 1600 S 90	740 Kg
Nella categoria GTP:	
356 B (T5) 1600S 90, coupé, cabriolet, hardtop	788 Kg
356 B (T6) 1600 S 90, coupé, cabriolet, hardtop	712 Kg
356 B (T6) 1699 S 90, speedster, roadster	703 Kg

PORSCHE mod. 901/911:

- Il modello a passo corto introdotto nel 1963 è accettato nel Periodo F come GTS, soltanto secondo le specifiche della fiche di omologazione FIA n° 183 del 1965;
- La fiche di omologazione FIA n° 503, sulla quale sono indicati i carburatori Weber, è valida soltanto per il Periodo G.
- Le vetture del Periodo F possono utilizzare il dispositivo di regolazione del camber che, a partire dal n° di telaio 302.695, si trova sugli attacchi superiori della sospensione anteriore.
- Sulle vetture GTS del Periodo F (fische n° 183) è autorizzato l'impiego delle ruote in lega Fuchs con canale da 5,5" e dei semiassi Lobro.
- Il motore 901/20 e i corrispondenti bilancieri possono essere usati solo sulle 911 R post 1966.
- Le vetture 911 Carrera Modello G del 1974 e seguenti in Gruppo 3 possono usare cerchi di larghezza 7" sull'anteriore e 8" sul posteriore, forniti all'epoca come opzioni dai concessionari.
- Il cambio 915 non è accettato sulle Porsche 911 prima del 1972.

PORSCHE mod. Ili 911 2.7 / 3.0 RS o RSR:

per le vetture dal 1974 in poi è autorizzato il montaggio, in alternativa al blocco motore originale, del blocco motore della Porsche 911 Turbo 3.0 (numero di fusione 930 101 101 4R & 930 101 102 4R, oppure 930 101 103 4R & 930 101 104 4R), con la cilindrata conforme all'originale.

PORSCHE mod. RSR 1975/76 e 934:

per le vetture GTS è permesso l'uso di cerchi con diametro da 16".

Porche 911 Carrera 3.0 RS/RSR (om. 3053):

per queste vetture sono ammesse come ricambi le pinze freni usate sulla Porche 911 Turbo 3.3 (Om. 3076 - estensione 6/3e)

Porsche 911 SC (fiche omolog. 3062):

i bracci rinforzati in alluminio, previsti nella estensione 04/03V foto 5, sono stati cancellati. La fiche di omologazione 3062 è stata aggiornata con la estensione 09/03E (Erratum).

SKODA:

nei rispettivi Periodi di classificazione sono ammessi come GT i seguenti modelli:

- Skoda Felicia tipo 994 di 1150 cc. (anni 1959-1961),
- Skoda Felicia Super tipo 996 di 1150 e 1300 cc. (anni 1961 e 1964),
- Skoda 450 di 1150 cc. (anni 1958-1959).

I blocchi-motore prodotti dalla Skoda fin dal 1983 con cilindrata di 1300 cm³ e supporti albero-motore con diametro di 60 mm possono essere usati in sostituzione dei blocchi-motore originali delle Skoda 120 S (Fiche omologazione nr. 1636 e 1675) e delle Skoda 130 RS (fiche omologazione 1668 e 1676).

Part No. 114000083 or 0070010702.

SPORT NAZIONALE (Biposto Corsa)

equipaggiate con motore Alfa Romeo 6 cilindri, 2500 cc., 12 valvole. Sono inserite nel Periodo JR (1/1/1983 - 31/12/1990) con HTP CSAI o FIA . Devono essere conformi alla regolamentazione tecnica prevista nel Periodo di riferimento (NS 10 Annuario CSAI 1990). La fiche di omologazione di riferimento del motore è la nr. 5135 Gr. A/N oppure la nr. 02-S CSAI del 1° Giugno 1987.

STANGUELLINI mod. 1100 Corsa:

In Formula Junior, al fine di poter utilizzare cerchi di 1" più larghi, la carreggiata anteriore può essere aumentata da 1220 mm a 1240 mm.

STUDEBAKER

62V -Lark VIII (Fiche Omologazione 1078)

È autorizzato l'uso di freni a disco anteriori (tipo Bendix), commercializzati in origine dalla Studebaker nel periodo ma non specificamente omologati

TOYOTA Celica 1900 RA20L-KA

Le pinze freni di questa Toyota Celica (omologazione nr. 5437) possono essere sostituite con quelle della Ford Escort RS 1600 (omologazione nr. 1605)

TVR

Grantura e Griffith: a causa di un errore sulle fiche di omologazione FIA originali, si precisa che i passi stabiliti per i modelli che seguono sono questi:

- TVR Grantura MK 1, MK 2 e MK 2°: mm. 213, 36.
- TVR Grantura MK3 e Griffith: mm. 217, 17.

Grantura: nel periodo E è consentita solamente la scatola guida a vite senza fine. In Periodo E sono autorizzati solo cerchi da 15".

VOLVO

PV 544 SPORT: i freni a disco omologati nell'estensione C della fiche di omologazione FIA n° 1086 sono ammessi soltanto sulle vetture del Periodo F.

122: Se si usano cerchi da 5,5", omologati come opzione sulla fiche nr. 1408, la carreggiata può essere aumentata fino ad un massimo di 1345 mm.. L'evoluzione 01/01 ET della fiche di omologazione non può essere presa in considerazione per vetture prima del Periodo G.

544, 122, P100, 123GT, 1800: per le vetture con fiche di omologazione 39, 544, 1086, 1089, 1092, 1129, 1408, 5012, 5152, 5313, si raccomanda di utilizzare i semi-assi costruiti da "NorDrive" (NL), in sostituzione di quelli originali.

VOLKSWAGEN mod. VW KAFER:

Questa vettura può essere considerata come GT quando modificata da Oettinger secondo la fiche di omologazione nr. 138.

ALLEGATO VIII:

MODIFICHE AUTORIZZATE, PER LE VETTURE TURISMO DI SERIE (T) E GRAN TURISMO DI SERIE (GT) DEI PERIODI "E", "F" E "G1"

NON SONO AMMESSE ALTRE MODIFICHE

In generale, ad eccezione di ciò che al contrario è espressamente autorizzato, qualsiasi parte danneggiata per usura o incidente deve essere sostituita con un'altra identica nelle specifiche (cioè esattamente uguale) a quella sostituita e le carrozzerie, gli interni degli abitacoli e gli impianti di scarico devono conformarsi a quanto previsto dal costruttore per il normale uso stradale.

Oltre a quelle indicate nel presente allegato, non sono ammesse altre modifiche.

ART. 1 - DISPOSITIVI ELETTRICI

1.1 - Dispositivi di illuminazione (solo in gare su strade aperte): devono essere conformi alla legislazione in vigore;

1.2 - È consentito il montaggio di fari supplementari, ma il loro numero totale non deve essere comunque superiore a sei, escluse le luci di posizione;

1.3 - I fari supplementari possono essere incassati, se necessario, nella parte frontale della carrozzeria o nella griglia del radiatore, ma le aperture create a tale scopo devono essere totalmente occupate dai fari aggiuntivi e non avere altre funzioni;

1.4 - È lasciata piena libertà nella scelta dei vetri, delle parabole (a condizione che siano rispettate le dimensioni originali) e delle lampade dei fari;

1.5 - È consentito il montaggio di luci di retromarcia anche incassate, se necessario, nella carrozzeria, a condizione che si accendano solo con l'inserimento della retromarcia e che rispettino la legislazione in vigore nel paese in cui la vettura è immatricolata;

1.6 - È consentito il montaggio di un proiettore orientabile, subordinatamente alla legislazione in vigore e alle norme vigenti nei Paesi che la vettura potrebbe attraversare nel corso di una competizione;

1.7 - Candele, bobina d'accensione, condensatore e distributore: la marca è libera, a condizione che il numero delle candele per ogni cilindro, il tipo della bobina, del condensatore, del distributore e delle candele siano conformi alle specifiche del costruttore con riferimento al modello preso in considerazione;

1.8 - È vietata l'aggiunta di un sistema di accensione elettronico, né di un limitatore di giri elettronico;

1.9 - Batteria e generatore:

- il tipo, la marca e la capacità (amperaggio) della batteria e del generatore di corrente sono liberi, ma una dinamo non può essere sostituita con un alternatore;
- Il generatore deve produrre corrente ed essere sotto tensione solo a motore acceso.

1.10 - È consentito modificare la tensione (voltaggio) della batteria e di tutti gli apparecchi elettrici da 6 a 12 volts; La capacità (Ah) della batteria è libera.

1.11 - La posizione originale della batteria non può essere cambiata all'infuori dello spostamento, per motivi di sicurezza, dall'abitacolo ad un altro punto della vettura;

1.12 - Se la batteria viene mantenuta nell'abitacolo deve essere di tipo a secco, fissata saldamente e racchiusa in un contenitore e a tenuta stagna;

ART. 2 - SOSPENSIONI

2.1 - Ammortizzatori:

2.1.1 - la marca e il tipo degli ammortizzatori sono liberi, ma il loro numero e il sistema di funzionamento (telescopici o a leva, idraulici, idraulici a gas o a frizione) non possono essere variati rispetto all'equipaggiamento originario della vettura;

2.1.2 - non sono ammessi gli ammortizzatori idraulici a gas equipaggiati con una riserva supplementare di gas esterna o interna in aggiunta a quella di origine.

2.1.3 - Supporti: i supporti originali delle molle e i punti di ancoraggio delle sospensioni non possono essere cambiati in alcun caso.

2.1.4 - Molle: le dimensioni delle molle delle sospensioni possono essere modificate, possono essere sostituite con altre a condizione che il loro tipo, numero, materiale, e taratura siano identici a quelli della specifica di periodo che vanno a sostituire. Il numero delle spire o delle lame è libero.

ART. 3 - RUOTE E PNEUMATICI

3.1 - Ruote:

3.1.1 - devono avere specifiche uguali, a quelle fornite all'origine dal costruttore per il modello di vettura considerato.

3.1.2 - esse sono definite dal diametro, dalla larghezza del canale del cerchio e dalla loro campanatura. Comunque, le ruote di 400 mm. di diametro possono essere sostituite con ruote da 15" e canale inferiore a 4", solo nelle gare dove sono previsti i pneumatici Dunlop Racing.

3.1.3 - La posizione della ruota di scorta non può essere cambiata, ma il sistema di bloccaggio è libero.

3.2 - Pneumatici: devono essere conformi all'Art. 8 della NS 14.

ART. 4 - SEDILI

I supporti dei sedili possono essere modificati.

È consentita anche la rimozione del sedile e/o dello schienale posteriori, ma non dei rivestimenti delle lamiere sottostanti, soltanto quando sulla vettura viene montato un roll-bar a gabbia.

ART. 5 - MOTORE E SUOI ACCESSORI

5.1 - Rialesaggio: autorizzato fino ad un aumento di 0.6 mm dell'alesaggio d'origine, a condizione che questa operazione non cambi la classe di cilindrata del periodo.

5.2 - Pistoni: non sono permesse modifiche dei pistoni ma i pistoni originali possono essere sostituiti con altri, anche se non provenienti dallo stesso fabbricante, a condizione che corrispondano alle specifiche del Periodo (forma, peso);

5.3 - Gli alberi a cammes non possono essere modificati né sostituiti con altri di diverso disegno.

5.4 - Valvole: la lunghezza non può essere modificata.

5.5 - Equilibratura: l'equilibratura è consentita, ma l'alleggerimento di qualsiasi parte non può eccedere il 5% del suo peso originario.

5.6 - Filtro dell'aria: può essere cambiato o tolto, ma non può essere eliminato il suo cassonetto di contenimento originale.

5.7 - Carburatori: possono essere cambiati solo i getti e i diffusori, ma devono essere mantenute la marca, il tipo omologato o le specifiche del costruttore.

5.8 - Albero motore: è consentita la sostituzione dell'albero motore originale con un altro fabbricato in materiale ferroso alternativo, a condizione che sia identico, nella forma ed in tutte le dimensioni, a quello originale; comunque, debbono essere utilizzati i supporti di banco di origine o, quantomeno, ricostruiti con forma e materiali identici agli originali.

ART. 6 - IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO

6.1 - Radiatore

6.1.1 - È autorizzato il montaggio di qualsiasi radiatore previsto dal costruttore per lo specifico modello di vettura preso in considerazione, ma il sistema di attacco e la sua posizione non possono essere modificati in alcun caso;

6.1.2 - È autorizzata l'aggiunta di una persiana sul radiatore, fissa o azionabile con qualsiasi tipo di dispositivo;

6.1.3 - I radiatori del riscaldamento dei motori raffreddati ad acqua e gli scambiatori di calore dei motori raffreddati ad aria possono essere rimossi ma non cambiati di posizione;

6.1.4 - La posizione dei tubi dell'acqua è libera.

6.2 VENTOLE:

6.2.1 - È concessa piena libertà sul numero e le dimensioni delle pale (ovvero sulla completa eliminazione delle ventole);

6.2.2 - L'azione della ventola può essere temporaneamente bloccata mediante frizioni;

6.2.3 - È permesso il montaggio di una ventola elettrica in sostituzione di quella originale.

6.3 - Termostato: la marca e il tipo sono liberi.

ART. 7 - MOLLE

Le molle diverse da quelle di sospensione possono essere sostituite con altre a condizione che il loro numero, materiale e taratura siano identici a quelli della specifica di periodo che sostituiscono.

ART. 8 - TRASMISSIONE, CAMBIO, DIFFERENZIALE E FRIZIONE.

8.1 - È consentito l'uso di un massimo di due serie di rapporti del cambio e di due serie di rapporti finali fra quelli omologati in Gruppo 1 per le Turismo di Serie e in Gruppo 3 per le Gran Turismo di Serie;

8.2 - È vietato il montaggio di cambi a innesti frontali

8.3 - È autorizzata l'aggiunta al cambio originale di un overdrive, a condizione che sia conforme alle specifiche del Periodo;

8.4 - Il sistema originale di controllo della frizione non può essere modificato.

ART. 9 - FRENI

9.1 - È consentito il montaggio di un ripartitore di frenata tra le ruote anteriori e quelle posteriori solo se incluso tra le specifiche del Periodo;

9.2 - Le tubazioni dei freni possono essere protette da una guaina rinforzata di tipo flessibile (di tipo Aeroquip);

9.3 - Il materiale delle guarnizioni d'attrito è libero; è consentita la sola normale fresatura di manutenzione delle guarnizioni d'attrito;

9.4 - Il servofreno montato all'origine non può essere disinserito.

ART. 10 - PASSO, CARREGGiate, DISTANZA DAL SUOLO

10.1 Passo e carreggiate:

10.1.1 - Le misure del passo e delle carreggiate devono conformarsi alle dimensioni omologate o, se la vettura non è stata omologata, alle specifiche originali del costruttore.

10.1.2 - La tolleranza sulle carreggiate è +/- 1%.

10.2 - Distanza dal suolo: tutte le parti sospese (compresi i tubi di scarico e i silenziatori) della vettura devono trovarsi, in qualsiasi momento di una competizione, ad una distanza minima dal suolo di 10 cm. in modo che un blocco di 80x80x10 cm. possa essere passata sotto la vettura da ogni lato, in qualunque momento della gara.

10.2.1 - La distanza dal suolo può essere misurata in qualunque momento durante la gara, su un piano scelto dal Commissario Tecnico Delegato, ed in conformità con il Manuale di Omologazione pubblicato dalla FIA nel 1993.

ART. 11- PESO

Il peso della vettura non deve essere inferiore, in qualsiasi momento di una competizione, al peso minimo omologato o, se la vettura non è stata omologata, a quello delle specifiche del Periodo.

ART. 12 - PARAURTI

12.1 - Ameno che non facciano parte integrante della carrozzeria e salvo nei rallye, i paraurti delle vetture omologate ed i loro supporti devono essere smontati.

12.2 - I paraurti delle seguenti vetture vengono considerati come parti integranti della carrozzeria:

12.2.1 - Jaguar Mark 1 e 2

12.2.2 - Austin e Morris Mini, e tutti i modelli derivati

12.2.3 - Ford Falcon

12.2.4 - Ford Mustang

12.2.5 - Volvo 120 (tutti i modelli)

12.2.6 - VEB Wartburg, (tutti i modelli)

12.2.7 - Abarth 850 TC e 1000

12.2.8 - Porsche 911 (tutti i modelli)

12.2.9 - Lotus Elan.

12.3 - Le vetture partecipanti ai rallye devono essere equipaggiate di paraurti conformi alle specifiche dell'epoca del modello considerato salvo se:

12.3.1 - Il modello è stato omologato all'epoca senza paraurti o

12.3.2 - Il telaio interessato ha partecipato all'epoca, senza paraurti a prove organizzate secondo il regolamento F.I.A.;

ART. 13 - RUOTA DI SCORTA

La ruota di scorta può essere rimossa dalla vettura a condizione che:

13.1 - Il peso minimo omologato della vettura sia rispettato in ogni momento.

13.2 - Nei rally, il Codice della Strada deve essere rispettato.

ART. 14 - ACCESSORI SUPPLEMENTARI NON OMOLOGATI

14.1 - Accessori supplementari non compresi tra le specifiche del Periodo o nelle fiche di omologazione sono autorizzati senza restrizioni, a condizione che non abbiano conseguenze sul comportamento della vettura e non influenzino, nemmeno indirettamente, le prestazioni del motore, dello sterzo, della trasmissione, né la tenuta di strada o la frenata.

14.1.1 - Tali accessori sono quelli che riguardano l'estetica, il comfort (illuminazione, riscaldamento, radio ecc.) e quelli che consentono una guida più facile e sicura della vettura (speed-pilot, lavavetro, ecc.).

14.2 - La silhouette della vettura, come definita dall'Art. 3.4.1, non deve essere modificata;

14.3 - La posizione del volante (guida destra o guida sinistra) è irrilevante, a condizione che il modello sia stato offerto dal costruttore in quelle configurazioni.

14.4 - È autorizzato quanto segue:

14.4.1 - Il dispositivo di segnalazione acustica può essere cambiato, può esserne aggiunto un altro, può essere modificato per consentirne l'azionamento da parte del passeggero;

14.4.2 - Il parabrezza può essere sostituito con un altro dello stesso materiale provvisto di sbrinatori;

14.4.3 - Il dispositivo del riscaldamento può essere sostituito con altro previsto nel catalogo del fabbricante della vettura.

14.4.4 - abbellimenti estetici esterni possono essere rimossi (ad eccezione della griglia del radiatore e delle cornici dei fari), a condizione che non si vengano a creare bordi taglienti.

14.4.5 - Il contachilometri originale può essere sostituito con un altro, a condizione che lo strumento sostitutivo sia di tipo analogico ed entri nello stesso alloggiamento; è ammesso il montaggio di strumenti supplementari, purché siano di tipo analogico;

14.4.6 - È ammessa la sostituzione del termometro dell'acqua elettrico con uno di tipo capillare e un manometro standard con uno di maggiore precisione.

14.4.7 - I punti d'attacco del crick di sollevamento possono essere rinforzati, può esserne spostata la posizione e possono esserne aggiunti degli altri;

14.4.8 - I rostri dei paraurti possono essere rimossi, ma i paraurti devono restare nella loro collocazione originale, salvo quanto previsto al precedente Art. 12 di questo Allegato;

14.4.9 - I cassettini portaoggetti e le tasche negli sportelli possono essere modificati soltanto per un loro miglior utilizzo;

14.4.10 - Quando il regolamento di una gara consente il montaggio di una protezione del sottoscocca, le tubazioni dei freni e del carburante possono essere protette.

14.4.11 - La posizione e l'estetica dei numeri di targa sono liberi, entro i limiti delle norme in vigore nel Paese del proprietario della vettura;

14.4.12 - Può essere montato un volante alternativo, ma deve essere mantenuto il sistema di attacco originale alla colonna dello sterzo;

14.4.13 - Possono essere aggiunti all'impianto elettrico ulteriori relè, interruttori e possono essere allungati i cavi della batteria;

14.4.14 - Tutti gli interruttori elettrici possono essere liberamente cambiati con riferimento alla loro funzione, posizione e, nel caso di accessori aggiuntivi, al loro numero;

14.4.15 - Le coppe delle ruote possono essere rimosse e le ruote bilanciate;

14.4.16 - La bulloneria può essere cambiata e/o bloccata con coppiglie o filo di ferro;

14.4.17 - Possono essere montate coperture dei fari, a condizione che non influenzino l'aerodinamica della vettura;

14.4.18 - Il freno a mano può essere modificato per consentire il suo sgancio rapido (sistema "fly off");

14.4.19 - Sulle vetture aperte, il montaggio di un hard top corrispondente alle specifiche del Periodo venduto dal fabbricante della vettura o da un fornitore esterno.

ALLEGATO IX:

MODIFICHE AUTORIZZATE PER LE VETTURE TURISMO COMPETIZIONE (TC) E GRAN TURISMO COMPETIZIONE (GTS), DEI PERIODI "E", "F" E "G1", IN AGGIUNTA A QUELLE AUTORIZZATE DALL'ALLEGATO VIII

Oltre a quelle indicate non sono ammesse altre modifiche.

ART. 1 - TELAIO

Deve rispettare l'art. 7.3.6 della NS 14.

ART. 2 - SOSPENSIONI

2.1 - Barre antirollio:

2.1.1 - È autorizzato il montaggio di una barra antirollio a condizione che non costituisca un mezzo aggiuntivo di posizionamento delle ruote.

2.1.2 - La barra antirollio non deve essere regolabile e deve essere costruita come elemento unico a partire da un pezzo pieno;

2.1.3 - È consentito l'uso di giunti unibal sulle barre antirollio, a condizione che non modifichino la geometria delle sospensioni;

2.2 - Ammortizzatori: sono ammessi gli ammortizzatori regolabili dello stesso tipo di quelli corrispondenti alle specifiche del Periodo;

2.3 - Supporti molle:

2.3.1 - I piattelli delle molle regolabili e la regolazione dell'altezza da terra sono vietati salvo se si tratta di una specifica dell'epoca per il modello considerato e che sia utilizzato solo il sistema di regolazione d'origine di tale specifica.

2.3.2 - I supporti originali non devono essere modificati.

2.4 - Molle delle sospensioni:

2.4.1 - Queste possono essere sostituite con altre a condizione che il loro tipo ed il loro numero siano identici a quelli della specifica che vanno a sostituire.

2.4.2 - Il numero di spire/lame è libero.

2.4.3 - Molle a flessibilità variabile non possono essere utilizzate se non si tratta di una specifica dell'epoca.

2.5 - Barre anti-spostamento o anti-avvicinamento sui punti di attacco delle sospensioni alla scocca o al telaio e barre di rinforzo delle sospensioni o puntoni: sono proibite, se non corrispondono ad una specifica di Periodo per un dato modello;

ART. 3 - MOLLE DI QUALSIASI GENERE

Le molle diverse da quelle di sospensione possono essere sostituite da altre a condizione che il loro numero sia identico a quello della specifica del periodo interessato.

ART. 4 - GENERATORE E CANDELE

È consentita la sostituzione della dinamo con un alternatore di tipo e specifiche disponibili nel Periodo di capacità pari o superiore, ma il sistema ed il metodo di trascinamento del generatore devono restare immutati. È vietato l'impiego di pulegge dentate.

Candele di un diametro inferiore a quello delle specifiche del Periodo possono essere montate con appositi adattatori, se esistono le prove di un loro utilizzo nel Periodo stesso.

Limitatori elettronici di giri non sono permessi.

ART. 5 - MOTORE

5.1 - Rialesaggio: autorizzato fino ad un massimo di 1.2 mm dell'alesaggio d'origine a condizione che questa operazione non cambi la classe di cilindrata del periodo della vettura.

5.2 - Blocco motore e testata: è consentito variare il rapporto di compressione mediante la lavorazione del piano del blocco motore o della testata e/o rimuovendo la guarnizione della testata oppure utilizzandone una di diverso spessore.

Possono essere utilizzati solo i bilancieri omologati.

5.3 - Pistoni, alberi a cammes e molle valvole: è consentita la modifica degli alberi a cammes e delle molle delle valvole nonché l'uso di pistoni, alberi a cammes e molle valvole alternative con specifiche o metodi di fabbricazione diversi dall'originale, a patto che venga rispettato il numero dei componenti utilizzato nel motore omologato o corrispondente alle specifiche del costruttore;

5.4 - Lavorazione, lucidatura, equilibratura: la lavorazione, la lucidatura e l'equilibratura delle parti del motore sono autorizzate a condizione:

5.4.1 - Queste operazioni vengano eseguite senza aggiunta di materiale,

5.4.2 - Che sia sempre possibile stabilire indiscutibilmente che tali parti provengano dalla serie, siano autorizzati dal presente regolamento e/o siano omologati.

5.4.3 - Che le dimensioni ed i pesi indicati sulla fiche di omologazione della vettura siano rispettati con le tolleranze indicate nella fiche di omologazione o nell'Allegato J del Periodo. Se queste tolleranze non sono specificate nella fiche, si applica una tolleranza del 5%.

ART. 6 - FILTRO E RADIATORE DELL'OLIO

6.1 - È consentita l'aggiunta di un filtro dell'olio e/o di un radiatore dell'olio del motore se il modello ne era sprovvisto all'origine.

6.2 - Il radiatore dell'olio, visto dall'alto, non deve sporgere dal perimetro della vettura;

6.3 - È consentito il montaggio di paratie mobili o fisse nella coppa dell'olio.

ART. 7 - IMPIANTO DI SCARICO

7.1 - Il collettore di scarico e le luci di scarico devono rimanere identiche all'originale ma sono liberi i tubi di scarico e i silenziatori, il cui livello massimo di rumorosità non deve superare i 103 decibel.

7.2 - Il livello massimo di rumorosità deve restare entro i limiti legali del Paese della gara (in Italia la rumorosità non deve superare i 103 decibel).

7.3 - L'uscita dei tubi di scarico deve essere posizionata entro un massimo di 45 cm. e un minimo di 10 cm. dal suolo, entro il perimetro della vettura o a non meno di 10 cm. da questo perimetro e dietro il piano verticale che attraversa il centro del suo passo; il tubo di scarico può sporgere dal perimetro della vettura soltanto se è provato che era una specifica di Periodo per quel modello; comunque i tubi di scarico devono essere adeguatamente schermati per impedire che provochino bruciature.

7.4 - Il sistema di scarico deve essere montato in modo saldo e permanente. I gas di scarico devono uscire solo dall'orifizio terminale dell'impianto ed è vietato utilizzare parti del telaio per la loro fuoriuscita.

ART. 8 - SISTEMA DI ALIMENTAZIONE DEL CARBURANTE

8.1 - È consentita la sostituzione delle pompe meccaniche con pompe elettriche e viceversa anche in numero e posizione diverse dall'originale;

8.2 - È consentito l'uso di qualsiasi serbatoio del carburante conforme all'art. 5.5, a condizione che non sia di capacità superiore a quella delle specifiche del Periodo o omologata e che sia montato nello stesso vano in cui era alloggiato quello originale o nel portabagagli.

8.3 - La posizione delle condutture del carburante è libera.

ART. 9 - CARBURATORI E FILTRI ARIA

9.1 - I carburatori possono essere sostituiti con altri differenti da quelli specificati sulla fiche di omologazione a condizione che:

9.1.1 - La marca, tutti i dettagli tecnici e i metodi di funzionamento rimangano identici a quelli dei carburatori conformi alle specifiche del Periodo del modello di vettura considerato (numero dei corpi, dei getti, dei diffusori, delle pompe, ecc.);

9.1.2 - I carburatori possano essere montati direttamente sul collettore d'aspirazione utilizzandone i bulloni o i dadi o i fori di attacco originali e senza necessità di interporre alcun raccordo o flangia;

9.1.3 - In aggiunta a quanto sopra, e dal momento che nel Periodo G1 la marca dei carburatori era libera, ogni marca di carburatori può essere usata a condizione che possa essere dimostrato che tale marca fu usata nel periodo sul modello di vettura interessato.

9.2 - Il filtro dell'aria e il suo cassetto di contenimento possono essere eliminati e sostituiti con tromboncini di aspirazione conformi alle specifiche del periodo.

ART. 10 - TRASMISSIONE

10.1 - Cambio di velocità: è consentito esclusivamente l'uso di un cambio di velocità (manuale o automatico) e dei relativi rapporti interni conformi alle specifiche del Periodo della vettura;

- è consentito sostituire i pignoni a dentatura elicoidale con pignoni a dentatura diritta;

- è proibito l'utilizzo di cambi a innesti frontali.

10.2 - Rapporto finale: è consentito esclusivamente l'uso di rapporti finali conformi alle specifiche del Periodo della vettura.

10.3 - Differenziale: è consentito l'uso di un differenziale ad azione limitata conforme alle specifiche del Periodo soltanto se equipaggiava quel determinato modello di vettura.

ART. 11 - RUOTE E PNEUMATICI

11.1 - Ruote: devono essere di un tipo omologato **oppure** di un tipo in uso corrente nel Periodo, in ogni caso corrispondente come dimensioni alle ruote di origine e ferme restando le carreggiate massime omologate;

11.1.1 - Le ruote possono essere rinforzate, anche se ciò comporta una modifica del loro sistema di fissaggio, a condizione che il sistema così modificato fosse utilizzato all'epoca per quel particolare modello di vettura;

11.1.2 - Le vetture Turismo Competizione e Gran Turismo Competizione dei Periodi F e G1 possono montare cerchi in lega di tipo MINILITE delle stesse dimensioni di quelli di origine, a condizione che non siano disponibili sul mercato cerchi in lega conformi alle specifiche del Periodo di quel dato modello di vettura.

Le carreggiate massime devono essere rispettate.

11.2 - Pneumatici: devono essere conformi all'Art. 8.

ART. 12 - FRENI

Il sistema frenante deve essere perfettamente conforme alle specifiche del Periodo, con le seguenti eccezioni:

12.1 - È consentito il montaggio di un sistema frenante a doppio circuito che provochi la frenatura simultanea delle quattro ruote per mezzo di due distinti circuiti idraulici purché non siano modificate la posizione del punto di attacco del pedale e la struttura della vettura;

- È consentito il montaggio di un servofreno oppure disinserirlo se esistente;

12.2 - È consentito il montaggio di un sistema di limitazione della pressione solo se conforme alle specifiche del Periodo;

- È consentito il montaggio di un sistema di bilanciamento della frenata tra le ruote anteriori e posteriori soltanto se conforme alle specifiche del Periodo, a condizione che non sia comandabile in alcun modo dal pilota mentre è seduto al posto di guida;

12.3 - È proibito modificare i dischi dei freni;

12.4 - Sono liberi il tipo e il metodo di fissaggio dei materiali d'attrito ai pattini e/o alle ganasce dei freni, ma le dimensioni delle superfici d'attrito devono essere conformi all'omologazione o alle specifiche costruttive della vettura.

ART. 13 - ABITACOLO

13.1 - Parabrezza

13.1.1 - Il parabrezza deve essere di vetro stratificato a meno che sia stata autorizzato l'uso di materiale alternativo per la specifica vettura (raccomandato, ad esempio, il Lexan 400) di almeno 5 mm. di spessore)

13.1.2 - Sulle vetture aperte costruite prima del 1955, i parabrezza sono liberi, a patto che l'altezza minima sia di 20 cm. a partire dal bordo superiore del cruscotto;

13.1.3 - Per le vetture costruite dal 1955 al 1961, i parabrezza devono avere le seguenti dimensioni minime:

13.1.3.1 - Altezza minima a partire dal bordo superiore del cruscotto: 20 cm

13.1.3.2 - La larghezza dovrà essere di 90 cm. per le vetture fino a 1000 cc. e di 100 cm. per tutte le altre;

13.1.4 - È vietata qualsiasi modifica a parti accessorie del parabrezza (cornici, guarnizioni, etc).

13.2 - Per i finestrini degli sportelli, i deflettori e il lunotto possono essere usati vetri di sicurezza o altro materiale rigido trasparente (raccomandato, ad esempio, il Lexan 400) di almeno 5 mm. di spessore;

13.3 - È consentita la sostituzione dei finestrini laterali ad apertura verticale con altri scorrevoli ad apertura orizzontale (è permessa la rimozione degli impianti alzacristallo originali, ma debbono essere conservati, ove esistano, i compassi dei finestrini posteriori);

13.4 - Eccetto quanto previsto al punto 13.3, è vietata qualsiasi modifica a parti accessorie del parabrezza (cornici, guarnizioni, etc).

13.5 - È consentita la sostituzione del o dei sedili anteriori e la rimozione di tutti i sedili dei passeggeri e delle imbottiture posteriori;

13.6 - Possono essere eliminati i rivestimenti del pavimento e del tetto; ma quelli delle portiere possono essere solamente sostituiti con altri di tipo semplificato;

13.7 - I dispositivi di guida e le loro funzioni devono rimanere quelli originali; tuttavia, al fine di renderne più facile l'uso, è consentito l'abbassamento del piantone dello sterzo, l'allungamento della leva del freno a mano o cambiarne la posizione, all'interno dell'abitacolo, o modificarlo a sgancio rapido (fly-off).

ART. 14 - SISTEMI DI PROTEZIONE

È consentito il montaggio di una protezione del sottoscocca, a condizione che sia conforme all'omologazione della vettura o sia autorizzata dal regolamento particolare di una gara.

ART. 15 - APPENDICI AERODINAMICHE

Le appendici aerodinamiche di qualsiasi tipo sono proibite.

ART. 16 - ZAVORRA

Il peso minimo della vettura può essere raggiunto con l'impiego di una zavorra, a condizione che sia costituita da blocchi rigidi fissati saldamente al pavimento dell'abitacolo in maniera ben visibile e sigillabile da parte dei verificatori.

La ruota di scorta fissata saldamente può essere usata come zavorra.

ART. 17 - CARROZZERIA

17.1 - Solo per le vetture Gran Turismo da Competizione, sono consentite le modifiche di carrozzeria che venivano eseguite nel Periodo entro i limiti dei regolamenti internazionali vigenti all'epoca per le vetture Gran Turismo.

La carrozzeria deve essere comunque **INTERAMENTE IDENTICA** a quella utilizzata nel Periodo da quel modello di vettura, in una gara dell'epoca regolamentata dalla FIA.

17.2 - Se la vettura ha subito le modifiche di carrozzeria di cui sopra, esse devono essere specificatamente indicate sulla HTP FIA, con l'indicazione anche della data di esecuzione, della descrizione e della giustificazione storica delle modifiche stesse e con una foto d'epoca timbrata CSAI da allegare all'HTP.

17.3 - I fari retraibili devono essere conformi agli originali anche per quel che riguarda il meccanismo di azionamento e di funzionamento.

ALLEGATO X

Regolamento Tecnico per le vetture Formula Uno dal 1966 in poi

ALLEGATO XI Regolamenti per le vetture del Periodo J1

ART. 1 - VETTURE ACCETTABILI.

1.1 Solo le vetture del Periodo J1 (1.1.1982 - 31.12.1985) sono accettabili come segue:

- Vetture Gruppo B: oltre 1600 cc e/o con alimentazione forzata.
- Vetture Gruppo B: fino a 1600 cc. Compreso.
- Vetture Gruppo A.
- Vetture Gruppo N

- Per motivi di sicurezza, le seguenti vetture di Gr. B non sono ammesse nei rally:

Audi Sport Quattro S1	Fiche di Omol. Nr. B-264
Austin Rover MG Metro 6R4	Fiche di Omol. Nr. B-277
Citroen BX 4TC	Fiche di Omol. Nr. B-279
Ford RS 200	Fiche di Omol. Nr. B-280
Fuji Subaru XT 4WD Turbo	Fiche di Omol. Nr. B-275
Lancia Delta S4	Fiche di Omol. Nr. B-276
Peugeot 205 T 16	Fiche di Omol. Nr. B-262

- In deroga all'Art. 7.4.1, Cap. II della NS 14, queste vetture di Gr. B non sono ammesse alle gare di velocità in salita ACI-CSAI:

1.2 La HMSC (Historic Motor Sport Commission) si riserva il diritto di cambiare e/o di incrementare la lista delle vetture accettabili.

1.3 - HTP - HISTORIC TECHNICAL PASSPORT

Tutte le vetture devono essere dotate solo ed esclusivamente di HTP FIA richiesto e rilasciato secondo la procedura vigente (vedere Allegato XII).

Gli HTP CSAI rilasciati nel 2013 per le vetture del Periodo J1 e validi nel 2013 solo nei Rally CSAI, continueranno ad essere validi fino al 31.12.2014 e solo nei Rally CSAI. Entro tale data dovranno essere trasformati in HTP FIA (vedere Allegato XII).

ART. 2 - REGOLAMENTI TECNICI.

2.1 Le vetture elencate nell'Art. 1.1 devono essere conformi all'Art.7 dell'Appendix K/NS. 14 ed ai seguenti articoli.

2.1.1 Peso

IL peso minimo specificato nell'Allegato J del Periodo per le vetture del Periodo J1 viene aumentato di Kg. 25 per compensare l'aggiunta degli equipaggiamenti di sicurezza qui specificati.

2.1.2 Elettronica.

Le vetture originariamente omologate o per le quali era permesso l'uso di ECU (Electronic Control Units), Engine Management Systems e/o Sensori devono usare lo stesso sistema, collegato e completamente funzionante come usato nel Periodo o richiesto dall'Allegato J del Periodo.

ART. 3 - PRESCRIZIONE DI SICUREZZA.

3.1 Le vetture elencate nell'Art. 1.1 devono conformarsi alle norme dell'Art. 5 (Sicurezza) quando queste sono compatibili con I seguenti articoli.

3.2 Le vetture elencate nell'Art. 1.1 devono essere equipaggiate con:

3.2.1 Film antideflagrazione sui vetri laterali.

Le vetture del Periodo J1 che conservano I vetri laterali devono ricoprire la parte interna di questi vetri con un film antideflagrazione chiaro. Si raccomanda di prevedere un piccolo foro sia lasciato in questo film per controllare la presenza del film durante le verifiche.

3.2.2 Film per parabrezza

Tutte le vetture con parabrezza laminato possono usare una copertura (film) in plastica protettiva chiara per prevenire danni. Questa copertura deve essere delle stesse dimensioni e forma del parabrezza e deve essere completamente a contatto con esso.

3.2.3 Roll Cage/Armatura di sicurezza.

Vedere Allegato V per i Disegni e Allegato VI per la Regolamentazione

3.2.4 Sedili

Per le vetture del Periodo J1, I sedili devono essere omologati secondo gli standard FIA 8855/1999 o 8862/2009, essere inseriti nella Lista Tecnica FIA nr. 12 ad eccezione della Lancia 037 per la quale è accettato solo lo standard 8862/2009. Il montaggio deve essere conforme con le prescrizioni dell'omologazione.

3.2.5 Sterzo rimovibile

Il montaggio di uno sterzo rimovibile è obbligatorio sulle vetture del Periodo J1 (soggetto all'approvazione delle autorità locali/nazionali)

3.2.6 Tubazioni benzina e olio - Preleva campione benzina

Nelle vetture del Periodo J1 le tubazioni di benzina e olio di serie devono essere sostituite con altre con protezione metalliche (Aircraft/Aeroquip o similari) conformi all'art. 253 paragrafo 3.2 dell'attuale Allegato J. Il sistema di alimentazione della benzina deve essere provvisto di un preleva-campioni conforme ad uno di quelli previsti nella Lista Tecnica FIA nr. 5.

3.2.7 Estintori

Le vetture del Periodo J1 devono essere equipaggiate con un sistema di estinzione conforme all'art. 253.7.2 dell'Allegato J corrente e un estintore manuale brandeggiabile conforme all'art. 253.7.3 dell'Allegato J corrente.

3.3 Sistema di protezione della testa e cinture di sicurezza.

Il pilota ed il copilota delle vetture del Periodo J1 devono indossare un sistema di protezione della testa (tipo Hans) in conformità con l'attuale Allegato L FIA, Capitolo 3, paragrafo 3 e cinture di sicurezza a 6 punti compatibili con il sistema di protezione della testa omologato e conformi all'Allegato J attuale, art. 253.6.

(AUTO CLASSICHE)

ART. 1 - DEFINIZIONI

In fase sperimentale, viene istituito il Raggruppamento "Classic", comprendente le vetture **del Periodo J2**, omologate dal 1°/01/1986 al 31/12/1990 in Gr. N, Gr. A e Gr. B.

Le vetture saranno ammesse nelle gare in salita, in circuito e nei rally ma senza concorrere a nessun campionato .

Per motivi di sicurezza, in deroga all'Art. 7.4.1, Cap. II della NS 14, le seguenti vetture di Gr. B non sono ammesse alle gare di velocità in salita CSAI:

Audi	Sport Quattro S1	Fiche di Omol. Nr. B-264
Austin Rover	MG Metro 6R4	Fiche di Omol. Nr. B-277
Citroen	BX 4TC	Fiche di Omol. Nr. B-279
Ford	RS 200	Fiche di Omol. Nr. B-280
Fuji	Subaru XT 4WD Turbo	Fiche di Omol. Nr. B-275
Lancia	Delta S4	Fiche di Omol. Nr. B-276
Peugeot	205 T 16	Fiche di Omol. Nr. B-262

ART. 2 - HTP - HISTORIC TECHNICAL PASSPORT

Tutte le vetture devono essere dotate solo ed esclusivamente di HTP FIA richiesto e rilasciato secondo la procedura vigente (vedere Allegato XII) .

Gli HTP CSAI rilasciati nel 2013 per le vetture del Periodo J2 e validi nel 2013 solo nei Rally ACI-CSAI, continueranno ad essere validi fino al 31.12.2014 e solo nei Rally CSAI. Entro tale data dovranno essere trasformati in HTP FIA (vedere Allegato XII).

All'HTP, oltre a quanto previsto dalla procedura, deve essere allegato uno schema dei sensori e/o dei captatori collegati alla centralina elettronica (vedere punto 3.3 seguente).

Dopo la richiesta e prima del rilascio dell'HTP, la vettura deve essere sottoposta a verifica tecnica da parte di Commissari Tecnici incaricati dalla CSAI: Le spese di trasferta saranno a carico del richiedente.

Per tutte le vetture del periodo J2, **senza documentazione comprovante il passato agonistico per lo specifico numero di telaio**, è richiesto, per il rilascio dell'HTP, l'esatta corrispondenza del modello e tipo della vettura per lo specifico numero di telaio, al modello indicato nella Fiche di omologazione di riferimento; non è quindi consentita la trasformazione di un modello o tipo di vettura in altro con differenti caratteristiche tecniche (Es. la BMW 320 non può diventare una BMW M3, oppure la Fiat Ritmo 60 non può diventare una Fiat Ritmo Abarth, una Lancia Delta 8 valvole non può essere trasformata in una Lancia Delta Integrale).

ART. 3 - REGOLAMENTAZIONE TECNICA

3.1 Le vetture devono rispettare l'ultimo Allegato J pubblicato nel Periodo in cui esse sono classificate Allegato J 1990, come previsto dall'art. 3, anche per quanto concerne l'eventuale coefficiente di calcolo della cilindrata

3.2 Peso

Il peso minimo specificato nell'Allegato J del Periodo per le vetture del Periodo J2, viene aumentato di Kg. 25 per compensare l'aggiunta degli equipaggiamenti di sicurezza qui specificati.

3.3 Elettronica.

Le vetture originariamente omologate o per le quali era permesso l'uso di ECU (Electronic Control Units), Engine Management Systems e/o Sensori devono usare lo stesso sistema, collegato e completamente funzionante come usato nel Periodo o richiesto dall'Allegato J del Periodo. Il numero dei sensori e/o captatori deve essere come in origine.

3.4 Flange per vetture partecipanti ai rally.

- VETTURE GR. N - FLANGIA Ø 36 MM (vedi nota 1)

- VETTURE GR. A - FLANGIA Ø 38 MM (vedi nota 1)

Nota 1) :

Tutte le vetture sovralimentate devono avere una flangia fissata al carter del compressore, con dimensioni sopraportate. Il diametro massimo dell'ingresso aria del compressore (36mm x Gr. N e 38mm x Gr. A) deve essere mantenuto su una lunghezza di almeno 3 mm misurata verso valle a partire da un piano perpendicolare all'asse di rotazione e situato a 50 mm massimo a monte delle estremità le più a monte delle pale della ruota (vedi disegno sotto).

Questo diametro deve essere rispettato con qualsiasi condizione di temperatura.

Il diametro esterno della flangia a livello della strozzatura deve essere inferiore a 42 mm x Gr. N e 44 mm x Gr. A, ed essere mantenuto su una lunghezza di 5 mm, da una parte e dall'altra della strozzatura.

Il montaggio della flangia sul turbocompressore deve essere effettuato in modo tale che sia necessario togliere interamente due viti dal corpo del compressore, o dalla flangia, per poter staccare la flangia dal compressore.

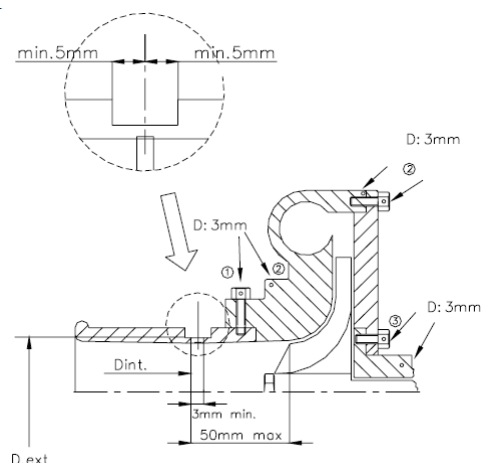
Questa flangia, obbligatoria nei rally, non è vietata nelle altre tipologie di gara, se un concorrente decide di utilizzarla.

Tutta l'aria necessaria all'alimentazione del motore deve passare attraverso questa flangia, che deve rispettare quanto segue:

- Il montaggio della flangia sul turbocompressore deve essere effettuato in modo tale che sia necessario togliere interamente due viti dal corpo compressore, o dalla flangia, per poter smontare la flangia dal compressore.
- Non è autorizzato il montaggio mediante viti ad ago.
- Per installare questa flangia è autorizzato togliere del materiale dal carter del compressore e di aggiungerne al solo scopo di assicurare il fissaggio della flangia sul carter del compressore.
- Le teste delle viti di fissaggio devono essere forate allo scopo di poterle sigillare.
- La flangia deve essere costituita da un solo materiale e non può essere forata che per il suo fissaggio
- Dovrà essere possibile apporre dei sigilli (piombi) tre la flangia (o sul fissaggio flangia/carter compressore), il carter del compressore (o sul fissaggio carter/flangia) ed il carter della turbina

- La flangia dovrà essere smontabile o facilmente ispezionabile.

(vedi disegno a lato)



ART. 4 - PRESCRIZIONI DI SICUREZZA

4.1 Le vetture elencate nell' Art. 1 devono conformarsi alle norme dell' Art. 5 (Sicurezza) della NS 14 quando queste sono compatibili con i seguenti articoli

4.2 Roll Bar

Vedere Allegato V per i disegni e Allegato VI per la Regolamentazione.

4.2.4 In aggiunta a quanto riportato nell'allegato VI, le vetture per le quali è possibile dimostrare con prove documentali che hanno corso all'epoca nei periodi di riferimento, possono continuare a montare i rollbar/rollcage dell'epoca previsti nella fiche di omologazione.

4.3 Sedili (Appendix J - Art. 253 /16)

I sedili devono essere omologati secondo gli standard FIA 8855/1999 o 8862/2009 , inseriti nella Lista Tecnica FIA nr. 12.

4.4 Estintori

Le vetture del Periodo J2 devono essere equipaggiate con un sistema di estinzione conforme all'art. 253.7.2 dell'Allegato J corrente e un estintore manuale brandeggiabile conforme all'art. 253.7.3 dell'Allegato J corrente.

4.5 Sistema di protezione della testa e cinture di sicurezza.

Il pilota ed il copilota delle vetture del Periodo J1 devono indossare un sistema di protezione della testa (tipo Hans) in conformità con l'attuale Allegato L FIA, Capitolo 3, paragrafo 3 e cinture di sicurezza a 6 punti compatibili con il sistema di protezione della testa omologato e conformi all'Allegato J attuale, art. 253.6.

4.6 Film antideflagrazione sui vetri laterali.

Le vetture del Periodo J2 che conservano i vetri laterali devono ricoprire la parte interna di questi vetri con un film antideflagrazione chiaro. Si raccomanda di prevedere un piccolo foro sia lasciato in questo film per controllare la presenza del film durante le verifiche.

4.7 Film per parabrezza

Tutte le vetture con parabrezza laminato possono usare una copertura (film) in plastica protettiva chiara per prevenire danni. Questa copertura deve essere delle stesse dimensioni e forma del parabrezza e deve essere completamente a contatto con esso.

ART. 5 - PNEUMATICI

Pneumatici utilizzabili: quelli previsti dall' Art. 8 NS 14 oppure, ma solo nei rally, quelli previsti dalla NS 11 (Rally Moderni) Appendice V .
Nei rally non è prevista nessuna limitazione circa il numero degli pneumatici da utilizzare.

ALLEGATO XII PROCEDURA DI RILASCIO DI HTP FIA O ACI-CSAI (AGGIORNAMENTO GENNAIO - 2014)

N.B. Definizioni:

HTP (Historic Technical Passport) è il documento di 26 pagine rilasciato secondo le modalità indicate nel presente allegato, di cui deve essere dotata ogni

vettura che voglia partecipare alle gare di autostoriche internazionali, nazionali e nazionali aperte alla partecipazione straniera.

Contiene la descrizione delle specifiche tecniche della vettura (refer. NS 14 - art. 4 Regolamento Tecnico).

Passaporto Tecnico CSAI o le 5 pagine sostitutive, sono un documento di identificazione della vettura, dove vengono riportate le gare effettuate dalla vettura e i rilievi in caso di non conformità rilevati in sede di verifica (refer. NS 25 punto D).

ATTENZIONE: I piloti Italiani, nelle gare italiane, durante le verifiche devono presentare sia l'HTP FIA o ACI-CSAI sia il Passaporto Tecnico ACI-CSAI o le 5 pagine sostitutive.

ART. 1 - HISTORIC TECHNICAL PASSPORT FIA (HTP FIA) E ACI-CSAI (HTP CSAI) NS14, ART. 4

PREMESSA

Estratto da NS 14

Art. 4.1.4: Esistono due tipi di documenti:

4.1.4.1 L'HTP FIA (26 pagine) compilato dalla ACI-CSAI sulla base dei dati forniti dal richiedente.

4.1.4.2 L'HTP ACI-CSAI (26 pagine) (vedi art. 4.1.9).

Art. 4.1.5 Per le vetture omologate, l'HTP deve essere sempre corredato di una copia autenticata dalla FIA della scheda di omologazione o della omologazione retrospettiva FIA.

Art. 4.1.6 Ogni vettura potrà avere un solo HTP valido.

Art. 7.2.5 Per le vetture dei Periodi E, F e G1, gli HTP FIA o ACI-CSAI saranno rilasciati in base alla normativa vigente nel 2003, pubblicata negli Allegati VIII e IX.

Art. 7.3.2 Le vetture T e GT dei Periodi G2 e successivi devono rispettare l'ultimo Allegato J pubblicato nel Periodo in cui esse sono classificate, come previsto dall'art. 3.

Gli unici Allegati J di riferimento sono solo quelli in lingua INGLESE o FRANCESE

Per opportuna informazione si riportano gli Allegati J di riferimento:

G2 dal 1.1.1970 al 31.12.1971 con Allegato J 1971

H1 dal 1.1.1972 al 31.12.1975 con Allegato J 1975

H2 dal 1.1.1976 al 31.12.1976 con Allegato J 1976

I dal 1.1.1977 al 31.12.1981 con Allegato J 1981

J1 dal 1.1.1982 al 31.12.1985 con Allegato J 1985

J2 dal 1.1.1986 al 31.12.1990 con allegato J 1990.

ART. 2 - MODALITÀ DI RILASCIO DELL'HTP FIA E ACI-CSAI NAZIONALE

Validità HTP: Dal 1° Gennaio 2010 la validità dell'HTP FIA è fissata in 5 anni dalla data di rilascio. Dopo i 5 anni, l'HTP FIA deve essere rinnovato, seguendo la stessa procedura del rilascio. Gli HTP FIA rilasciati entro il 31/12/2010- devono essere rinnovati entro il 31.12.2014 per poter essere accettati in gare internazionali dal 2015 in poi.

Sui nuovi moduli di HT P (26 pag.) la data di scadenza è riportata sulla prima pagina in alto.

Al fine di evitare che tutti gli HTP FIA rilasciati dal 2004 al 2010- debbano essere rinnovati contemporaneamente nel 2014 , la FIA ha deciso di istituire un sistema incentivante per anticipare il rinnovo come da tabella allegata:

HTP CSAI Nazionali: È previsto il rilascio degli HTP CSAI Nazionali per tutte le tipologie di vetture, ad esclusione delle vetture di Gr. N, A e B (omologate dal 1° Gennaio 1982) dei periodi J1 e J2 partecipanti alle gare in salita o in circuito e nei rally . Attualmente non è prevista una scadenza per questo documento.

Passaporto Tecnico: Per gli HTP rilasciati dal 2011, il Passaporto Tecnico non è più necessario in quanto verrà sostituito da fogli aggiuntivi all'HTP su cui verranno segnate le gare a cui la vettura partecipa e le eventuali anomalie riscontrate dai Commissari Tecnici CSAI.

In allegato vengono riportati:

- Tariffe rilascio e/o rinnovo HTP;

NUOVE TARIFFE PER IL RILASCIO E PER IL RINNOVO HTP IN VIGORE PER LE RICHIESTE DAL 1° GENNAIO 2014

	1° RILASCIO HTP			RINNOVO HTP emessi prima del 2011 (costo complessivo quota FIA + quota CSAI)		RINNOVO HTP emessi dal 1°.01.2011 in poi
	Colonna 1	Colonna 2	Colonna 3	Colonna 4	Colonna 5	Colonna 6
	Quota FIA	Quota ACI-CSAI	TOTALE	Rinnovo richiesto entro il 30.09.2014	Rinnovo richiesto tra il 1°.10.2014 e 30.09.2015	Rinnovo richiesto prima della scadenza (5 anni dal rilascio)
				Quota FIA -50%	Quota FIA -20%	Quota FIA -50%
HTP Nazionale ACI-CSAI (T, CT, GT, GTS) escluse vetture Periodi J1 e J2		€ 200,00	€ 200,00	X	X	X
HTP Nazionale ACI-CSAI (Gr. 5, Biposto Corsa, Formule)		€ 300,00	€ 300,00	X	X	X
Rilascio Variante HTP ACI-CSAI e FIA (cfr. NS 14 – Cap. II-Art. 4.2.7)		€ 100,00	€ 100,00	X	X	X
Tutte le vetture dei Periodi FIA da A ad E (T, TC, GT, GTS, GTP, BC, MP con esclusione delle F1 dal 1946 in poi)	€ 150,00	€ 150,00	€ 300,00	€ 225	€ 270	€ 225
Vetture storiche non incluse nelle altre tipologie (dal	€ 300,00	€ 150,00	€ 450,00	€ 300	€ 390	€ 300

	1° RILASCIO HTP			RINNOVO HTP emessi prima del 2011 (costo complessivo quota FIA + quota CSAI)		RINNOVO HTP emessi dal 1°01.2011 in poi
	Colonna 1	Colonna 2	Colonna 3	Colonna 4	Colonna 5	Colonna 6
	Quota FIA	Quota ACI-CSAI	TOTALE	Rinnovo richiesto entro il 30.09.2014	Rinnovo richiesto tra il 1°10.2014 e 30.09.2015	Rinnovo richiesto prima della scadenza (5 anni dal rilascio)
1962 al 1981 -Periodi F-G1-GR-G2-H1-HR-H2-I – J1-J2 + Gr.B – (J1 e J2) fino a 1600cc) (T,CT, GT, GTS, BC, MP) Per casi particolari vedi riquadro seguente						
Vetture Formula 1 (dal 1946 al 1981) Vetture Gr. 5 Vetture Biposto Corsa (da F a JR con cilindrata da 3000 cc in poi) Gruppo 6 /BC (2000cc- 1972/ 1975) Vetture Gruppo C (Periodo KC) – (BC dal 1991 al 1993) Vetture IMSA (GT, GTP, GTO) Vetture Gruppo B Periodo J1 e J2 (oltre 1600cc) (dal 1982 al 1990) Ford GT 40 (comprese Repliche) Shelby Cobra (comprese Repliche) Periodo IC (categorie americane 1982-1990) Vetture Periodo Z	€ 600,00	€ 200,00	€ 800,00	€ 500	€ 680	€ 500

N.B.:

1) 1) Se la richiesta di rinnovo degli HTP rilasciati prima del 2011 viene inoltrata in FIA (tramite ACI/CSAI) dal 1°10.2015 in poi, si applica la quota FIA al 100% , alla stregua del 1° rilascio, ed il costo totale è quello riportato nella Colonna 3.

2) Tutte le richieste di rinnovo e prima emissione devono essere presentate con il nuovo modulo HTP di 26 pagine.

N.B. Il versamento va effettuato su c/c postale nr. 12036000 oppure con accredito sul c/c Bancario codice IBAN **IT25 W0100503 211000000 200 036** intestato:

ACI - Commissione Sportiva - Via Marsala,8 - 00185 Roma, specificando la causale del versamento

PROCEDURA DI RILASCIO DI HTP FIA O ACI-CSAI

PREMESSA

- L'unico interlocutore dell'ACI è l'effettivo richiedente (licenziato) dell'HT P e le uniche tasse riconosciute all'ACI sono quelle indicate nella procedura di rilascio. Qualunque altra transazione economica non è riconosciuta e approvata dall'ACI ma è da considerarsi un puro accordo tra le parti interessate.
- Qualunque verifica-ispezione delle vetture o qualunque consulenza prima dell'inoltro della pratica di rilascio HT P, effettuate a qualsiasi titolo, non coinvolgono l'ACI.
- Le verifiche ispettive delle vetture, previste dall'Appendix K e dalla NS 14, potranno essere effettuate dai Commissari Tecnici preposti, su mandato nominativo dell'ACI-CSAI, solo dopo il ricevimento della pratica da parte della Segreteria della Commissione Autostoriche. Le sole spese riconosciute e dovute per le verifiche ispettive sono quelle previste dalla NS 25, Cap.II, Art. 2.
- Se durante la valutazione della domanda di rilascio HT P, sia FIA che ACI-CSAI, vengono riscontrate delle difformità rispetto alle specifiche del periodo, il richiedente viene informato delle carenze riscontrate e da sanare. Se entro 6 mesi dalla richiesta della ACI-CSAI e/o FIA, il richiedente non fornisce l'integrazione della documentazione richiesta, la domanda decade ed occorre rifare la pratica con un nuovo pagamento della tariffa per il rilascio dell'HT P.
- Il richiedente, munito di licenza ACI-CSAI, deve richiedere, **tramite il modulo pubblicato sul sito www.csai.aci.it** - - e compilato secondo quanto riportato di seguito, il rilascio di HTP FIA o CSAI alla:
- Segreteria della Commissione Auto storiche, Via Solferino n. 32, 00185 ROMA

Alla richiesta vanno allegati:

- Foto della vettura in formato digitale JPG su supporto magnetico (CD) secondo quanto richiesto nei vari riquadri delle foto nel modulo HT P ; Ricevuta di versamento su c/c postale nr. 12036000 dell'importo riportato alla prima pagina del formulario intestato:
ACI - Commissione Sportiva - Via Marsala,8 - 00185 Roma; o accredito sul c/c Bancario codice IBAN **IT25 W0100503 211000000 200 036**
- Fotocopia licenza ACI-CSAI del richiedente l'HT P;
- Fotocopia del libretto di circolazione della vettura riportante il numero di telaio o dichiarazione del richiedente riportante il numero di telaio;
- Eventuale documentazione comprovante le Specifiche del Periodo della vettura;
- Fotocopia 1° pagina Fiche FIA di omologazione della vettura (se omologata).

ATTENZIONE: Con i nuovi moduli di 26 pagine sono richieste più foto e maggiori dettagli tecnici, sia per le vetture omologate che per quelle non omologate.

2. AVVERTENZE PER LA COMPILAZIONE DEL MODULO HTP (LEGGERE ATTENTAMENTE)

2.1 Dati da riportare sul modulo HTP

2.1.1 Le richieste non compilate correttamente o mancanti di dati e/o con foto scadenti non rispondenti a quanto riportato nella procedura, non verranno prese in esame.

2.1.2 I dati riportati dal richiedente sul modulo HTP devono essere precisi e corretti in quanto non è possibile apportare correzioni, in un secondo tempo, sull'HTP consegnato al concorrente.

2.1.3 In caso di modifiche alla vettura che comportino variazioni di quanto riportato sull'HTP già rilasciato (dati o fotografie), in base alla normativa vigente, deve essere rilasciato un nuovo HTP con la procedura sopra riportata.

2.1.4 Nel caso di vetture che presentano modifiche effettuate secondo le indicazioni degli Allegati J dell'epoca, occorre fare attenzione che siano utilizzate soluzioni tecniche del periodo di riferimento, con tecnologie e materiali reperibili nell'epoca di riferimento. In ogni caso vanno rispettati gli articoli 3.3.7 e 3.3.8 del Cap. II N.S. 14.

La dizione "libero" utilizzata per alcuni particolari negli Allegati J dell'epoca, deve essere intesa come "libero" nei limiti di quanto era stato fatto e utilizzato nel periodo in una gara internazionale.

2.1.5 Per le vetture non omologate (vetture BC, GTP, formule, vetture T, TC, GT e GTS non omologate antecedenti il 1962), occorre presentare documentazione aggiuntiva comprovante le specifiche del periodo (vedi punto 3.3 seguente) e l'elenco di gare internazionali FIA in cui tali modelli hanno preso parte. La documentazione aggiuntiva va presentata come una relazione completa e non singole foto o documenti sparsi.

Le richieste prive di questa documentazione aggiuntiva, non verranno prese in esame.

2.1.6 In ogni caso è utile che il richiedente fornisca tutte le informazioni e/o documenti che ritiene necessari per risolvere eventuali problematiche ostative al rilascio dell'HTP.

2.1.7 Nel caso che una vettura sia dotata di sovralimentazione, la cilindrata finale sarà quella risultante dalla moltiplicazione della cilindrata geometrica per il coefficiente 1,4 oppure 1,7 (quest'ultimo solo per il Periodo J2).

2.1.8 Numero di telaio: deve essere COMPLETO (ovvero quello stampigliato sulla vettura) e non quello riportato sul libretto di circolazione (a cui manca solitamente la prima parte indicante il modello della vettura)

2.2 Foto

2.2.1 Le foto devono essere a colori in formato digitale su supporto magnetico della massima nitidezza, dimostrando la presentabilità estetica della vettura e di quelle sue parti per le quali è richiesta la foto.

2.2.2 Le foto dell'auto devono essere con i paraurti montati (a meno che un dato modello sia stato omologato senza questi particolari), devono rappresentare il colore e la configurazione definitiva della vettura, così come sarà presentata sui campi di gara; la vettura deve essere fotografata pulita e priva di pubblicità.

2.2.3 foto del motore: devono riprendere il motore nel suo alloggiamento definitivo con i condotti di aspirazione e scarico in evidenza (deve essere visibile tutto il vano motore), secondo quanto richiesto nei riquadri del modulo HT P.

2.2.4 foto delle sospensioni (con le ruote smontate): devono comprendere i bracci delle sospensioni, le molle, gli ammortizzatori, il sistema frenante completo, secondo quanto richiesto nei riquadri del modulo HT P.

2.3 Ispezioni

L'ispezione fisica della vettura, come prevista dalla normativa FIA, dovrà essere effettuata prima del rilascio dell'HTP da parte di un Commissario Tecnico incaricato dalla Sottocommissione.

La presentazione della vettura all'ispezione è a cura e spese del concorrente.

2.4 Casi particolari

Per il rilascio degli HTP delle vetture GTP1 (art. 2.2.5 NS 14), GTP2 (art. 2.2.6 NS 14), Vetture Sperimentali (art. 2.2.7 NS 14), Historic special (art. 2.2.8 NS 14) e Turismo Speciale post 1946 (Gr. 5) (art. 2.3.9 NS 14) devono essere approvati dalla Commissione Auto Storiche della FIA, è necessario allegare:

- b) documenti che dimostrino che i modelli corrispondenti abbiano gareggiato in tale configurazione nel Periodo di riferimento.

Senza tali documenti la richiesta dell'approvazione dell'HTP non potrà essere presentata in FIA.

3. SPECIFICHE DEL PERIODO

Da NS 14 - Cap III - Regolamento tecnico

3.3 Specifiche del Periodo

3.3.1 Viene definita come "Specifiche del Periodo" la configurazione comprovata del modello così come è esistito nel suo Periodo di classificazione, in linea con l'Art. 1.2 della NS 14 comprovata in maniera ritenuta soddisfacente dalla FIA o dai Commissari Sportivi.

3.3.2 È vietata qualsivoglia aggiunta o modifica delle specifiche del Periodo di una vettura, a meno che non siano autorizzate espressamente dalle disposizioni della NS 14 relative al Gruppo di appartenenza della vettura, o dalla FIA mediante decisioni pubblicate sul Bollettino Ufficiale della FIA concernenti lo specifico modello di vettura o le parti speciali in questione; o, infine, a meno che non siano imposte dall'Art. 5 (Sicurezza) della NS 14.

3.3.3 Generalità su componenti alternativi.

Componenti alternativi a quelli d'origine possono essere o componenti del periodo che non provenivano dall'installazione all'origina da parte del costruttore (per esempio componenti originali da fornitori del periodo) o componenti fabbricati come replica (per esempio repliche di componenti originali montati dal costruttore o repliche di componenti originali da fornitori del periodo).

Componenti alternativi alle specifiche del costruttore originario possono essere utilizzati solo se erano ammessi dall'Allegato J del Periodo e/o dalla fiche di omologazione applicabile al modello interessato e se erano stati utilizzati all'epoca sullo stesso modello di vettura in una competizione iscritta a Calendario Internazionale.

Le libertà concesse nel periodo dall'Allegato J non conferiscono ora completa libertà di preparazione, ma autorizzano solo modifiche e/o componenti dei quali il concorrente è in grado di fornire prova documentale che sono stati effettivamente usati nel periodo su particolari marche o modelli come risultato di quella libertà.

3.3.4 Tutte le parti e i componenti alternativi dell'epoca e le estensioni di omologa da prendere in considerazione devono essere specificate sull'HTP.

3.3.5 A meno di specifiche deroghe concesse dalla NS 14, tutte le parti della vettura devono avere dimensioni uguali a quelle delle parti originali, con obbligo per il Concorrente di fornirne la prova.

3.3.6 Tutte le modifiche devono rispettare la tecnologia dell'epoca così come era effettivamente applicata nella preparazione del modello in questione (per esempio, non può essere montato alcun tipo di limitatore di giri elettronico prima del Periodo H).

3.3.7 Per le vetture omologate, ai fini della determinazione delle specifiche del Periodo fanno fede solo i documenti di omologazione FIA originali, incluse le estensioni e le varianti, ma solo a condizione che siano state omologate durante il Periodo in questione. Ovvero, scelto il periodo in cui si vuole che sia inserita la vettura, si può utilizzare solo la parte della fiche di omologazione contenente i particolari omologati in quel periodo. In aggiunta, l'utilizzo di specifiche autorizzate dall'All. J del periodo è ammesso alle stesse condizioni previste dall'art. 3.3.8., per le vetture non omologate.

3.3.8 Per le vetture non omologate, sono ammesse le seguenti prove (in ordine di priorità) in ordine alle Specifiche del Periodo:

- a) specifiche del costruttore contenute nelle sue pubblicazioni ufficiali (depliant pubblicitari, manuali di manutenzione, manuali di officina, elenco dei ricambi) ovvero riviste specializzate; tutto il predetto materiale deve essere stato pubblicato nel Periodo nel quale viene richiesta la classificazione della vettura.
- b) Prova che la specifica del costruttore è stata modificata per un Concorrente in occasione di una gara internazionale; documenti, disegni, schizzi o chiarimenti particolari elaborati nel Periodo (le specifiche pubblicate su riviste e periodici dell'epoca devono provenire da almeno due fonti diverse).
- c) Rapporti di esperti riconosciuti tali e rinomati, che abbiano ispezionato la vettura.
- d) Sono considerati di minor valore, sebbene possa esservi accordata una qualche rilevanza ai fini della risoluzione di specifici casi, i libri e gli articoli di riviste scritti fuori dal Periodo da autori rinomati.
Potranno esser prese in considerazione, per una particolare vettura, lettere recenti scritte da costruttori, meccanici, ingegneri, disegnatori, piloti e membri di equipaggi dell'epoca.
- e) Tutte le prove suddette devono riferirsi al modello e/o all'esemplare in questione.

4. HTP ACI-CSAI (NS14, ART. 4.1.7)

I proprietari di tutte le tipologie di vetture che non siano interessati a partecipare a gare FIA in Italia e/o all'estero, potranno optare per un HTP ACI-CSAI Nazionale. Il rilascio di HTP CSAI nazionale non è previsto per le vetture di Gr. N, A e B (omologate dal 1° Gennaio 1982).

I proprietari delle vetture GTP1 (art. 2.2.5 NS 14), GTP2 (art. 2.2.6 NS 14), Vetture Sperimentali (art. 2.2.7 NS 14), Historic special (art. 2.2.8 NS 14) e Turismo Speciale post 1946 (Gr. 5) (art. 2.3.9 NS 14) che non siano interessati a gareggiare nelle gare FIA, potranno optare per il rilascio di un HTP ACI-CSAI, che permette di gareggiare solo ed esclusivamente nelle gare ACI-CSAI.

La procedura di rilascio dell'HTP ACI-CSAI - previsto anche per le vetture Monoposto e Biposto Corsa non rientranti nelle categorie internazionali (NS14, All. D) (cfr. art. 4.1.4.2 della NS14), è analoga a quella fissata per il rilascio dell'HTP FIA.

NOTA BENE:

Allegati J dell'epoca:

A causa di un errore di traduzione dall'inglese presente sull' Allegato J del 1981, si riporta la traduzione corretta della definizione di EVOLUZIONE:

La vettura deve essere conforme ad un determinato stadio di evoluzione (indipendentemente dalla data di costruzione) e, cioè, un' evoluzione deve essere applicata integralmente o non esserlo affatto.

Inoltre, dal momento che un concorrente ha scelto una particolare evoluzione, devono essere applicate tutte le PRECEDENTI EVOLUZIONI, salvo quando siano incompatibili

ALLEGATO XII BIS PROCEDURA PER LA RICHIESTA DI FIA VEHICLE IDENTITY NUMBER E STICKER FIA

Premessa:

Il FIA Vehicle Identity number (o comunemente detto FIA Data Base number) è un numero di protocollo FIA che certifica che l'HTP è stato visionato ed accettato dal Gruppo di lavoro FIA "Vehicle Compliance Group". Tale numero viene stampato sulla prima pagina dell'HTP.

Lo sticker FIA è un talloncino, fatto di due parti riportanti una numerazione progressiva ed il logo FIA.

Queste due parti, una applicata sull'HTP e la seconda parte sulla vettura, servono a collegare il documento HTP alla vettura descritta nell'HTP stessa.

L'HTP SENZA FIA VEHICLE IDENTITY NUMBER e STICKER FIA NON HA ALCUN VALORE.

Rilascio del FIA Vehicle Identity Number e dello Sticker FIA

- 2) Vetture per le quali viene richiesto un nuovo HTP: la procedura di rilascio dell'HTP include già il rilascio del FIA Vehicle Identity Number e dello sticker FIA.

Vetture per le quali è stato già rilasciato un HTP tra il 1° Gennaio 2004 ed il 1° Febbraio 2006.

Questi HTP FIA sono scaduti e, quindi, va fatta la richiesta di rinnovo (vedi Allegato XII)

ALLEGATO XIII: AUTOCERTIFICAZIONE VERIFICA TECNICA UNICA ANNUALE 2014

ART. 1 - VERIFICHE TECNICHE ANTE-GARA

A parziale deroga di quanto indicato all'Art. 8 del Cap. I della N.S. 14 e limitatamente alla specialità Velocità in Salita e Circuito è autorizzata una procedura accelerata delle verifiche tecniche ante-gara secondo le seguenti modalità:

- a) Ogni vettura sarà sottoposta alla verifica tecnica ante-gara secondo le modalità indicate all'Art. 8 - Cap. I della N.S. 14 alla prima gara utile in Salita o Circuito (valida per un titolo previsto dalla N.S.1 Cap. IX art.1 e 2 esclusi i Rally).

Le verifiche effettuate in altre gare diverse da quelle previste dal punto a del presente art.1, non sono considerate valide per poter usufruire dell' Autocertificazione (vedere punto 2).

Nelle sedi sopradette, superata la verifica, il Commissario Tecnico Delegato dalla CSAI apporrà sul Passaporto Tecnico o sulle 5 pagine sostitutive la dicitura "VERIFICATO 2014", numero di HTP e Categoria della vettura (T, TC, GT, GTS, etc) firmando contestualmente.

Tale VERIFICATO sarà valido solo ed esclusivamente per tutte le successive gare in Salita e Circuito iscritte a Calendario.

Nel caso che la vettura partecipi ad altre gare (rally), dovrà essere sottoposta a nuova verifica.

- b) In tutte le successive verifiche tecniche dell'anno (salita e circuito) il concorrente esibirà il Passaporto Tecnico o le 5 pagine sostitutive compilato come sopra indicato accompagnato da una autocertificazione di conformità tecnica.
- c) Verranno effettuati controlli casuali durante l'anno per verificare la veridicità di tali autocertificazioni.
- d) La vettura che avesse riportato danni a seguito di incidente o altro dovrà essere sottoposta a nuova verifica tecnica.
- e) Nel caso che alla vettura che ha ottenuto il "VERIFICATO 2014" venga cambiata la categoria (T, TC, GT, etc) o venga rilasciato un nuovo HTP, occorre che venga effettuata una nuova verifica tecnica.

Nota bene: La presente norma potrà essere applicata nelle gare valide per un titolo FIA nel caso che il concorrente sia in possesso di un HTP ACI-CSAI nazionale o la propria categoria e/o classe non sia prevista nelle classifiche FIA e che quindi non sia inserito nella classifica FIA. In casi diversi i concorrenti dovranno effettuare le verifiche secondo quanto previsto all'art.8 - Cap.I della N.S.14.

ART. 2 - VERIFICHE TECNICHE ANTE-GARA, AUTOCERTIFICAZIONE

Si fornisce il testo dell'autocertificazione che ogni concorrente firmerà all'atto delle verifiche tecniche di tutte le gare successive a quella in cui sia stato annotato il "VERIFICATO 2014" sul Passaporto Tecnico della vettura o sulle 5 pagine sostitutive:

"Il sottoscritto n. licenza ACI-CSAI
certifica che la vettura HTP
con cui intende partecipare alla Gara del
è in completa conformità tecnica alle condizioni in cui venne verificata in data ottenendo il "VERIFICATO 2014".

Il concorrente che non si sentisse in grado di poter sostenere quanto autocertificato potrà sottoporsi alla normale verifica ante-gara.

Si ricorda che la firma dell'autocertificazione costituisce completa assunzione di responsabilità sportiva da parte del Concorrente.
 Si consiglia agli Organizzatori di inserire il testo della presente autocertificazione sulla "Scheda di verifica Tecnica" della gara.
 Si precisa che la dicitura "VERIFICATO 2014", come sopra indicato, dovrà essere annotata sul Passaporto Tecnico della vettura o sulle 5 pagine sostitutive, alla prima gara in Salita della stagione cui tale vettura prenda parte.
 Si ricorda, inoltre, che ogni vettura per la quale il Concorrente si è avvalso dell'autocertificazione può essere sottoposta a verifica tecnica supplementare su disposizione dei Commissari Sportivi, in base art. 2.5 della N.S. 9.
 Sia in caso di esclusione dalla classifica finale della competizione, causa irregolarità tecnica, sia in caso di non conformità tecnica rispetto all'HTP o alla N.S. 14 decade il "VERIFICATO 2014" e dalla successiva competizione, il concorrente deve sottoporre la vettura a normale verifica per poterne riacquisire l'autocertificazione

ART. 3- VERIFICHE TECNICHE OBBLIGATORIE DURANTE E POST-GARA

In ogni gara in cui viene applicata la procedura dell'autocertificazione il collegio di Commissari Sportivi, sentito il parere del Commissario Tecnico delegato, deve disporre, oltre alle usuali verifiche, delle verifiche d'ufficio a fine delle prove ufficiali di qualificazione (che non prevedano smontaggi) e a fine gara perlomeno su 5 vetture che si sono avvalse dell'autocertificazione.

CAPITOLO III
AUTO CLASSICHE

1. – CALENDARIO

E' ammessa la partecipazione di massimo 15 vetture auto classiche al seguito di rally auto storiche e auto moderne
 Gli organizzatori dovranno fare richiesta di ammissione delle vetture Auto Classiche ai rally auto storiche e auto moderne, con le modalità che saranno indicate nel sito www.cesai.aci.it.

Non sarà necessaria l'iscrizione a calendario auto storiche o auto moderne, ma verrà richiesto agli organizzatori il versamento di un diritto accessorio indicato nella NS2.

Le vetture Auto Classiche gareggeranno separatamente rispetto alle vetture del Rally Auto Storiche e/o del Rally Auto Moderne abbinato/i. L'Organizzatore dovrà quindi prevedere i necessari distanziamenti di tempi per evitare la sovrapposizione delle diverse gare, come già attualmente avviene tra Rally Auto Storiche e Rally Auto Moderne in abbinamento.

Per la partecipazione sarà sufficiente indicare nell'RPG della gara sia di auto storiche che di auto moderne le Vetture Classiche J2.

2 - TASSE DI ISCRIZIONE E PREMI

La tassa di iscrizione alle singole gare è stabilita con modalità analoghe a quanto previsto alla N.S. 2 per il settore Rally Auto Storiche, comprendendo nella prima fascia di costo le vetture di cilindrata fino a 1400 cc.

Non sono obbligatori premi in denaro, ma in ogni competizione gli Organizzatori devono prevedere premi d'onore per ogni Raggruppamento e classi ammesse.

3 – VETTURE AMMESSE

1. Vetture ammesse

Possono partecipare ai Rally Auto Classiche le seguenti vetture, suddivise in Categorie e Classi di cilindrata e con le seguenti modalità e specifiche:

	CATEGORIA J2 (1986-1990)
CONFIGURAZIONE GRUPPO N	-- <u>Suddivisione per classi di cilindrata</u> -CLASSE fino 1150 cc. J2-N0 -CLASSE fino 1400 cc. J2-N1 -CLASSE fino 1600 cc. J2-N2 -CLASSE fino 2000 cc. J2-N3 -CLASSE oltre 2000 cc. J2-N4
CONFIGURAZIONE GRUPPO A	<u>Suddivisione per classi di cilindrata</u> -CLASSE fino 1150 cc. J2-A0 -CLASSE fino 1400 cc. J2-A1 -CLASSE fino 1600 cc. J2-A2

	-CLASSE fino 2000 cc. J2-A3 -CLASSE oltre 2000 cc. -J2-A4
CONFIGURAZIONE GRUPPO B	- <u>Suddivisione per classi di cilindrata</u> CLASSE fino 1600 cc. J2-B1 (due o quattro ruote motrici)

4 - CLASSIFICHE

In ogni competizione, gli organizzatori devono prevedere le seguenti classifiche:

	Classi di cilindrata	Gr. N	Gr. A	Gr. B
	Fino a 1150 cc	J2- N0	J2 - A0	
	Fino a 1400 cc	J2-N1	J2 – A1	
	Fino a 1600 cc	J2-N2	J2 – A2	J2 – B1
	Fino a 2000 cc	J2-N3	J2 – A3	
	Oltre 2000 cc	J2 –N4	J2 – A4	

CAPITOLO IV

REGOLAMENTO NAZIONALE

GARE DI REGOLARITÀ CLASSICA AUTO STORICHE, REGOLARITÀ SPORT AUTO STORICHE, REGOLARITÀ CHALLENGE AUTO STORICHE, REGOLARITÀ TURISTICA AUTO STORICHE E MANIFESTAZIONI NON AGONISTICHE AUTO STORICHE

PREMESSA GENERALE

Il presente capitolo della Norma Supplementare 14 disciplina le seguenti tipologie di gare e manifestazioni sotto la competenza della Commissione Auto Storiche:

- Regolarità Classica Auto storiche;
- Regolarità Sport Auto Storiche;
- Regolarità Challenge Auto Storiche;
- Regolarità Turistica Auto Storiche;
- Manifestazioni non agonistiche Auto Storiche.

Conseguentemente, le norme in essa contenute sono prioritariamente mirate a favorire il man-tenimento e l'utilizzo delle vetture, con particolare attenzione per quelle di maggiore anzianità o di particolare interesse storico o sportivo.

Per il controllo medico in gara valgono le disposizioni della N.S. 6.

Prima Sezione

REGOLARITÀ CLASSICA AUTO STORICHE

ART. 1 - DEFINIZIONI

Sono di regolarità classica auto storiche le gare, riservate alle vetture storiche (ved. art. 4) e in particolare a quelle di produzione o in allestimento da corsa con configurazione storica. Con la regolarità classica auto storiche si vuole mantenere viva la memoria storica di vetture e gare, sia pure con un contenuto agonistico limitato esclusivamente alla tipologia della regolarità. In queste gare il rispetto dei tempi prestabiliti per percorrere i diversi settori in cui deve essere suddiviso il percorso (controlli orari) e determinati tratti dello stesso (prove cronometrate, di media, con diversa tipologia) costituisce il fattore determinante per la classifica.

L'ACI-CSAI può attribuire la definizione di "Grande Evento" solo ed esclusivamente alle gare di regolarità classica con particolare carattere di eccezionalità per il profilo rievocativo, e/o per la qualità e l'importanza storica delle vetture ammesse, e/o per le modalità di organizzazione.

ART. 2 - CALENDARIO

2.1 - Iscrizioni a calendario - Organizzatori

- Le gare devono essere iscritte nel Calendario Sportivo Nazionale secondo le disposizioni della N.S. 7.
- Gli Organizzatori devono essere almeno titolari della licenza di organizzatore per gare di regolarità,

- da richiedere secondo le disposizioni della N.S. 3.
- In fase di definizione del calendario annuale, ogni organizzatore può iscrivere un numero massimo di tre gare.
- L'iscrizione, per lo stesso organizzatore, di eventuali altre gare deve essere presa in considerazione dopo l'approvazione del calendario e deve essere comunque subordinata alle disponibilità di date.
- Per tutte le gare di Regolarità Classica non è consentita la denominazione "Rally".
- La denominazione "Rally" può essere consentita, in abbinamento con l'espressione "Rievocazione Storica del Rally" soltanto a favore delle gare che hanno fatto parte della storia automobilistica sportiva italiana.
- Chiunque voglia organizzare una serie nazionale di gare deve preliminarmente chiedere l'approvazione dei regolamenti (sportivo e tecnico) e del calendario (vedi art. 24, lettera b2, Cap. II R.N.S.).

2.2 - Concomitanza di date

g) Gare titolate - Gare Grandi Eventi

Le gare titolate e in subordine le gare definite "Grande Evento" hanno diritto di precedenza nella definizione del calendario. Non sono ammesse concomitanze tra gare titolate. Tra le gare di campionato della stessa zona vi deve essere una distanza minima di giorni 12.

Nella stessa Regione o nell'ambito di Regioni diverse con sede di svolgimento compresa dentro un raggio di 200 Km, non sono ammesse concomitanze o effettuazioni di gare nella settimana che precede e nella settimana che segue una gara titolata o a un Grande Evento.

h) Gare non titolate

Nella stessa provincia o nell'ambito di provincie confinanti, non sono ammesse concomitanze o effettuazioni di gare della stessa tipologia nella settimana che precede e nella settimana che segue, salvo specifici accordi tra gli organizzatori, o deroghe stabilite dalla CSAI.

2.3 - Abbinamenti con altre tipologie di gara

È sempre consentito, senza necessità di doppia iscrizione a calendario nazionale regolarità auto storiche ma con obbligo di comunicazione all'ACI- CSAI, l'abbinamento di una gara di regolarità classica auto storiche a una gara di regolarità turistica auto storiche. L'ACI- CSAI può anche autorizzare l'abbinamento a una gara di regolarità classica o turistica auto moderne.

In questi casi:

- le due gare devono partire l'una in coda all'altra (le auto storiche per prime);
- le due gare devono svolgersi con le modalità previste dalla Norma Supplementare di competenza.

L'ACI- CSAI si riserva di autorizzare volta per volta abbinamenti con altre tipologie di gare.

In ogni caso una gara di regolarità classica non può essere abbinata a un Rally auto storiche e/o moderno o a una gara di regolarità sport auto storiche o una manifestazione di All Stars auto storiche.

2.4 - Zone geografiche

Le zone geografiche sono così definite sulla base delle suddivisioni regionali:

ZONA 1	NORD OVEST	(Piemonte, Valle d'Aosta, Liguria, Lombardia)
ZONA 2	NORD EST	(Veneto, Friuli Venezia Giulia, Trentino Alto Adige)
ZONA 3	CENTRO	(Emilia Romagna, Toscana, Umbria, Marche, Lazio, Abruzzo)
ZONA 4	SUD	(Molise, Campania, Puglia, Calabria, Basilicata, Sicilia, Sardegna)

ART. 3 - CONCORRENTI E CONDUTTORI- NAVIGATORI- PRIORITARI (TOP DRIVER)

1.1 - Concorrenti, Conduttori e Navigatori

Si rimanda alla NS3.

3.2 - Conduttori prioritari (Top Driver)

L'ACI- CSAI stabilisce anno per anno in base alle classifiche delle gare titolate dell'anno precedente, un elenco di conduttori prioritari (Top Driver) suddiviso in più livelli per la definizione degli ordini di partenza.

La classifica Top Driver è aggiornata nel corso dell'anno in occasione di ogni gara titolata.

La classifica Top Driver è stabilita considerando per ogni conduttore, - che si è classificato in almeno tre gare, la media delle penalità di ogni gara disputata (penalità totali/numero prove cronometrate) scartando:

- per i conduttori che si sono classificati a tre gare: la peggiore media;
- per i conduttori che si sono classificati a quattro, cinque o sei gare: le due peggiori medie;
- per i conduttori che si sono classificati sette o più gare, con un massimo di nove negli ultimi due anni, compreso quello corrente: le tre peggiori medie.

I conduttori che non si saranno classificati in almeno due gare titolate nell'anno in corso saranno depennati dall'elenco; solo per i conduttori Top Driver e driver A che ne facessero specifica richiesta, in caso di mancanza del requisito numerico previsto (minimo due gare) ACI-CSAI potrà stabilire una sola volta il loro rientro con l'inserimento nell'ultima posizione del livello di ultima classificazione.

L'ACI- CSAI si riserva di reinserire d'ufficio conduttori Top Driver e driver A che non ne facessero specifica richiesta.

I conduttori Top Driver saranno suddivisi nei seguenti cinque livelli:

- 1° livello: Top Driver i conduttori con una media delle penalità da 00,00 a 05,00 centesimi;
- 2° livello: Driver A i conduttori con una media delle penalità da 05,01 a 10,00 centesimi;
- 3° livello: Driver B i conduttori con una media delle penalità da 10,01 a 20,00 centesimi;
- 4° livello: Driver C i conduttori con una media delle penalità da 20,01 a 40,00 centesimi;
- 5° livello: Driver D i conduttori con una media delle penalità oltre 40,00 centesimi.

Gli ordini di partenza devono essere stabiliti sulla base dei cinque livelli di priorità, assegnando i primi numeri ai conduttori appartenenti al 1° livello e successivamente, nell'ordine, al 2°, 3°, 4° e 5° livello. L'ordine di partenza all'interno di ciascun livello è stabilito dagli Organizzatori secondo l'anzianità della vettura con priorità per le vetture più anziane.

I conduttori non prioritari devono partire dopo quelli del 5° livello sempre secondo l'anzianità della vettura.

In tutte le gare è obbligatorio prevedere delle classifiche speciali Top Driver, con premi almeno fino al 3° classificato, riservate ai conduttori prioritari del 2°, 3° e 4° livello. Tali classifiche speciali, che non danno luogo ad assegnazione del punteggio per il Campionato e le Coppe, sono redatte utilizzando che per ogni conduttore il seguente metodo:

- moltiplicazione della media delle penalità per il numero delle Prove Cronometrate della gara in questione per determinare l'abbuono di gara;
- sottrazione dell'abbuono di gara dalle penalità conteggiate.

Le classifiche così redatte indicheranno i conduttori che avranno maggiormente migliorato la propria prestazione rispetto alla personale media di errore (media delle penalità).

ART. 4 - VETTURE

4.1 - Vetture ammesse, periodi di classificazione e raggruppamenti

Alle gare di regolarità classica sono ammesse le vetture indicate nella tabella ammissibilità vetture alle gare nazionali di regolarità auto storiche (vedi allegato in calce alla presente norma supplementare) delle seguenti tipologie:

- “vetture di produzione” (tipologia 1A - 2A della tabella ammissibilità vetture), ovvero equipaggiate esclusivamente con pneumatici omologati per la circolazione stradale; nella propria configurazione di origine, cioè quella prevista dal costruttore per un normale impiego stradale che può comportare anche gli accessori venduti all'epoca per abbellire o renderne più confortevole l'uso.
- “vetture da corsa” con storia sportiva documentata (tipologia 1B–2B della tabella ammissibilità vetture) ovvero con le configurazioni previste dai Regolamenti Tecnici dei gruppi del periodo, ma soltanto per quegli specifici numeri di telaio per i quali possa essere fornita la prova certa che hanno corso con quella configurazione entro i limiti del periodo
- vetture da corsa senza storia sportiva ma con valore di testimonianza storica o sportiva (tipologia 1C–2C della tabella ammissibilità vetture) ovvero con le configurazioni previste dai Regolamenti Tecnici dei gruppi del periodo, comprese le vetture che partendo da un modello di produzione originale, hanno replicato la componente tecnica e/o quella estetica (livrea) delle vetture da corsa originali (per le quali possa essere fornita la prova certa che hanno corso con quella configurazione entro i limiti del periodo) appartenenti alle seguenti categorie: T Turismo di Serie, TC Turismo da Competizione, GT Gran Turismo di Serie, GTS Gran Turismo da Competizione, e limitatamente ai periodi C, D, E, le vetture BC Biposto Corsa con esclusione delle versioni furgoncino, camioncino (anche se omologate dalla FIA o utilizzate, nei loro Periodi, nelle gare di velocità e nei rally, e le Monoposto di qualsiasi Periodo.

Le vetture devono appartenere inoltre, ai seguenti periodi di classificazione (vedi anche N.S. 14):

A	costruite dalle	origini al 1904;
B	costruite dal	1905 al 1918;
C	costruite dal	1919 al 1930;
D	costruite dal	1931 al 1946;
E	costruite dal	1947 al 1961;
F	costruite dal	1962 al 1965;
G	costruite dal	1966 al 1971;
H	costruite dal	1972 al 1976;
I	costruite dal	1977 al 1981.

comprese le vetture costruite successivamente al 1981, i cui modelli specifici erano già in produzione prima del 1981.

Le vetture ammesse sono così suddivise:

- 1° raggruppamento: vetture appartenenti ai Periodi di classificazione A, B, C, D (costruite dalle origini fino al 1946)
- 2° raggruppamento: vetture appartenenti al Periodo di classificazione E (costruite dal 1947 al 1957)
- 3° raggruppamento: vetture appartenenti al Periodo di classificazione E costruite dal periodo 1958 al 1961)
- 4° raggruppamento: vetture appartenenti al Periodo di classificazione F (costruite dal 1962 al 1965)
- 5° raggruppamento: vetture appartenenti al Periodo di classificazione G (costruite dal 1966 al 1971)
- 6° raggruppamento: vetture appartenenti al periodo di classificazione H (costruite dal 1972 al 1976)
- 7° raggruppamento: vetture appartenenti al Periodo di classificazione I (costruite dal 1977 al 1981)

4.2 - Requisiti di ammissione

Le vetture devono essere munite di uno dei seguenti documenti sportivi in corso di validità:

- fiche ACI-CSAI Regolarità Auto Storiche;
- HTP FIA (Historic Technical Passport FIA);
- HTP CSAI (Historic Technical Passport CSAI);
- Certificato di omologazione o d'identità ASI;
- Certificato d'iscrizione al Registro Storico Nazionale AAVS.

Limitatamente alle gare internazionali iscritte nel calendario della FIA e nel Calendario CSAI delle gare nazionali a partecipazione straniera (ENPEA);

- Lasciapassare regolarità auto storiche FIA;
- Carta d'identità FIVA.

Indipendentemente dal documento sportivo presentato per l'ammissione alle gare la configurazione delle vetture deve essere conforme ai criteri previsti dalla regolamentazione ACI-CSAI.

Le vetture iscritte da equipaggi stranieri e sprovviste dei documenti elencati nel presente articolo, possono essere ammesse con una dichiarazione di conformità alle norme sportive rilasciata dai concorrenti stessi agli Organizzatori e da questi controfirmata.

L'inosservanza anche di una sola delle precedenti disposizioni è motivo di non ammissione alla gara, con decisione dei Commissari Sportivi/ Giudice Unico. Parimenti, possono non essere ammesse le vetture che non dessero sufficienti garanzie di idoneità e sicurezza.

Le vetture con targa “prova” non sono ammesse.

4.3 - Fiche di identità ACI-CSAI regolarità auto storiche

Per la procedura di rilascio fiche auto storiche e regolarità si rinvia al sito www.csai.aci.it sezione fiche e passaporti.

4.4 - Documenti vetture FIA (fiche, HTP), FIVA (carta di identità), ASI (certificato di omologazione o di identità), AAVS (certificato di iscrizione)

Il rilascio di questi documenti ricade sotto la competenza dei rispettivi organismi.

4.5 - Numero iscrizioni

Nelle gare titolate e gare Grande Evento il numero di vetture ammesse è a discrezione dell'organizzatore che deve comunque tenere conto di eventuali difficoltà organizzative e del territorio interessato dalla gara. In ogni caso la CSAI si riserva di limitare il numero massimo di vetture ammesse sulla base di questi principi. In tutte le altre gare sono ammesse un numero massimo di 170 vetture.

ART. 5 – REGOLAMENTO PARTICOLARE DI GARA - ISCRIZIONI

5.1 - Regolamento particolare di gara e permesso di organizzazione

- f) Il regolamento particolare di gara deve essere compilato utilizzando il “regolamento particolare tipo” predisposto dall'ACI- CSAI
- g) Il permesso di organizzazione deve essere richiesto mediante l'invio all'ACI-CSAI del regolamento particolare di gara nei termini e con le modalità stabilite dalla N.S. 7.

5.2 Iscrizioni

Valgono le disposizioni previste dall'art. 5.1.1, 5.1.2 e 5.1.3 della NS 11 con la seguente aggiunta: nelle gare titolate i conduttori Top Driver indicati nei moduli di iscrizione non possono sostituirsi ad altri.

ART. 6 - PERCORSI- DURATA- LUNGHEZZA - MEDIE ORARIE - TABELLA DI MARCIA

6.1 - Percorso

Il percorso non deve essere chiuso al traffico, salvo specifiche deroghe autorizzate dall'ACI-CSAI o specifiche prescrizioni delle pubbliche amministrazioni competenti, deve essere descritto nella tabella delle distanze e dei tempi da allegare al regolamento particolare di gara (di cui fa parte integrante) e nel road-book (radar) e deve essere suddiviso in settori da percorrere in tempi stabiliti.

Al Regolamento Particolare di Gara devono essere allegate, inoltre, le mappe del percorso e le planimetrie delle prove cronometrate che si svolgono su aree attrezzate o circuiti permanenti e delle prove cronometrate lunghe meno di 300 metri.

Ogni settore, di lunghezza variabile, può essere costituito da un solo tratto di percorso in trasferimento, senza prove cronometrate o di media o con diversa tipologia, oppure comprendere, oltre ai tratti in trasferimento, anche una o più delle prove sopra elencate.

In caso di ostruzioni stradali o di altri casi di forza maggiore verificatisi prima della partenza della gara, il percorso può essere modificato oppure, per motivi di sicurezza, possono essere neutralizzati alcuni tratti dello stesso.

Una volta presa la partenza, gli equipaggi non possono invocare, per alcun motivo, casi di forza maggiore: eventuali ostacoli provocati da intemperie, ostruzioni o simili devono pertanto essere superati di pura iniziativa degli equipaggi stessi, ma sempre nel rispetto delle norme del codice della strada.

La tabella delle distanze e dei tempi e il road-book devono essere redatti in conformità ai modelli allegati in calce alla presente Norma Supplementare.

6.2 - Durata

Una gara può svolgersi su di uno o più giorni.

6.3 - Lunghezza

Il percorso di gara non può avere una lunghezza superiore a 350 km. per giornata di gara salvo deroghe che l'ACI-CSAI si riserva di concedere in casi particolari ed eccezionali.

Tutte le distanze dichiarate dall'Organizzatore devono considerarsi convenzionali e accettate.

6.4 - Medie orarie

Per ogni settore e per ogni prova deve essere indicata la velocità media di percorrenza.

h) Le medie necessarie al calcolo dei tempi di percorrenza di settore, devono essere stabilite dagli Organizzatori in funzione delle caratteristiche del percorso dei vari settori e devono rispettare i seguenti limiti:

- nei settori totalmente pianeggianti, la media non può superare i 50 km/h;
- nei settori con andamento altimetrico variabile per una lunghezza non superiore al 50% di quella dei settori stessi, la media non può superare i 40 km/h;
- nei settori che presentano tratti con andamento altimetrico variabile di lunghezza superiore al 50% di quella dei settori stessi, la media non può essere superiore a 35 km/h.

i) Le stesse disposizioni devono essere applicate per stabilire i tempi di percorrenza delle prove cronometrate, delle prove con tipologie diverse di effettuazione e le medie delle prove di media.

Gli Organizzatori hanno la facoltà di prevedere medie orarie inferiori soprattutto quando ciò sia richiesto dalle caratteristiche del percorso.

Qualora le medie previste di una o più prove cronometrate siano inferiori alla media prevista per il settore che le contiene, gli Organizzatori devono calcolare la media di percorrenza del tratto o dei tratti di settore non interessati da PC, sempre nel rispetto dei limiti su indicati.

Si sottolinea che gli Organizzatori sono tenuti a stabilire tempi e medie che, oltre essere contenuti nei limiti previsti dal presente articolo, siano adeguati alle caratteristiche del percorso e mantengano la gara nei limiti agonistici propri della regolarità. Al riguardo sarà compito degli Organizzatori predisporre gli opportuni controlli sui comportamenti di guida dei conduttori, per contenere eventuali esuberanze. L'ACI-CSAI può verificare la corrispondenza delle medie orarie necessarie al calcolo dei tempi di percorrenza, alle caratteristiche del percorso. La mancata corrispondenza comporterà l'adozione di provvedimenti disciplinari.

6.5 - Tabella di marcia

Gli Organizzatori devono predisporre una tabella di marcia, conforme ai modelli allegati in calce alla presente N.S. 14 senza inserire altre informazioni, da consegnare a ogni equipaggio in sede di partenza. Nella tabella di marcia devono essere indicati:

- il numero di gara;
- il cognome e il nome del conduttore e, se previsto, del navigatore;
- la marca e il modello della vettura;
- l'ubicazione dei controlli di partenza, di arrivo e lungo il percorso;
- l'orario di partenza dell'equipaggio;
- i tempi previsti per percorrere ogni singolo settore;
- l'ubicazione degli eventuali controlli a timbro.

La tabella di marcia deve essere presentata a ogni controllo orario per il rilevamento e l'annotazione dell'ora di passaggio.

Gli orari indicati nella tabella di marcia hanno valore ufficiale e sono quindi gli unici a fare testo.

Ogni equipaggio è responsabile della propria tabella di marcia. In particolare spetta a loro di presentarla ai cronometristi addetti ai controlli e verificare che la registrazione dei tempi sia fatta correttamente. La presenza sulla tabella di marcia di correzioni e cancellature non convalidate da un Ufficiale di Gara deve comportare l'esclusione dalla gara o dalla classifica.

La tabella di marcia deve essere consegnata agli Ufficiali di Gara addetti al controllo di arrivo della gara. La mancata consegna deve comportare l'esclusione dalla classifica.

ART. 7 - PUBBLICITÀ

La pubblicità deve essere limitata a un massimo di due spazi di cm. 50x14 ciascuno nella parte superiore e inferiore dei numeri di gara. Si raccomanda il corretto posizionamento della pubblicità sulle fiancate della vettura sfruttando tutto lo spazio utile. Se necessario, quella superiore può essere applicata a filo del cristallo del finestrino e quella inferiore sullo scalone. In quest'ultimo caso, per consentire l'apertura della portiera, è sufficiente tagliarla. Se a causa dell'altezza delle fiancate la pubblicità non può essere applicata così come prescritto, la stessa può essere applicata nelle zone laterali immediatamente adiacenti ai numeri di gara (a destra e a sinistra).

I nomi dei componenti l'equipaggio possono essere scritti su ciascuna fiancata della vettura nelle dimensioni massime di cm. 10x40 per fiancata.

Uno stemma di club, non avente per oggetto (in tutto o in parte) fini pubblicitari, può apparire in ogni fiancata occupando uno spazio massimo di cm. 10x10 per fiancata o una superficie equivalente.

È tollerata la livrea originale per ciò che riguarda gli stemmi identificativi, anche se comportano della pubblicità limitatamente, però, a quanto originariamente utilizzato per quella specifica vettura identificata con il numero di telaio.

Nessuna altra forma di pubblicità può figurare sulla vettura, a meno che questa sia espressamente prevista dalla CSAI In particolare sul parabrezza della vettura non devono comparire né scritte pubblicitarie, né i nomi dei componenti l'equipaggio.

ART. 8 - UFFICIALI DI GARA E COMMISSARI SPORTIVI VEDI PREMESSA GENERALE NS 14

Nelle gare titolate e alle gare definite "grande evento", l'Organizzatore deve designare gli Ufficiali di gara secondo le disposizioni del R.N.S. e della N.S.4 in quanto applicabili, e un Addetto ai Rapporti con i concorrenti che abbia le seguenti funzioni:

- rispondere, il più dettagliatamente possibile, a tutte le domande o questioni poste dai concorrenti,

- dare ai concorrenti informazioni sul regolamento e sullo svolgimento della gara;
- evitare che vengano trasmesse al Collegio dei C.S./ Giudice Unico le richieste che possano trovare una soluzione nell'ambito del regolamento. L'Addetto alle relazioni con i concorrenti deve essere titolare di una licenza di Commissario Sportivo o di altra licenza di Ufficiale di Gara e con comprovata conoscenza dei regolamenti. Il suo nominativo deve essere pubblicato nel regolamento di gara, così come le indicazioni necessarie per il suo riconoscimento. I concorrenti devono essere informati sui luoghi dove l'Addetto sarà reperibile. L'Addetto alle relazioni con i concorrenti può assistere alle riunioni del Collegio dei Commissari Sportivi/ Giudice Unico e deve essere presente, compatibilmente con gli orari di gara:

- durante le verifiche ante gara;
- in segreteria;
- alla partenza;
- in Direzione Gara
- durante lo svolgimento della gara;
- nei riordinamenti;
- all'arrivo.

Il Collegio dei Commissari Sportivi, di cui uno con funzioni di Presidente è designato dal Presidente dell'ACI- CSAI. Nelle gare titolate e nelle gare definite Grande Evento sarà designato anche un Commissario Tecnico competente nel settore auto storiche.

L'Organizzatore deve designare inoltre commissari di Percorso in numero adeguato alle esigenze della manifestazione. Gli Organizzatori sono autorizzati ad avvalersi, ove necessario e in sostituzione o a integrazione dei Commissari di Percorso, di "Ausiliari di Percorso" da scegliere tra i Volontari della Protezione Civile e tra gli appartenenti alle Scuderie o ai Club di settore, previo breve corso finalizzato alla conoscenza delle semplici norme del settore regolarità.

Tutti gli Ufficiali di Gara, ad eccezione degli Ausiliari di Percorso, devono essere titolari di specifica licenza di Ufficiale di gara.

In tutte le gare non vige l'obbligo del Collegio dei Commissari Sportivi, ma potrà essere designato, in sostituzione, un Giudice Unico con le medesime modalità del Collegio dei Commissari Sportivi. Nelle gare non titolate, con esclusione di quelle definite "Grande Evento", non vige l'obbligo della designazione dell'Addetto ai Rapporti con i concorrenti.

L'Organizzatore deve designare almeno un Commissario/Ausiliario di Percorso per ogni posto di rilevamento con compito:

- di regolare l'ingresso delle vetture, nelle prove cronometrate con partenza rilevata, distanziandole tra loro da 20 a 30 secondi;
- di regolare il traffico e fare in modo che i concorrenti non vengano in alcun modo danneggiati.

Al termine dei passaggi ogni Commissario/Ausiliario di Percorso deve consegnare alla vettura scopa il proprio rapportino, anche se negativo, dei fatti

accaduti.

I rilevamenti non presidiati da Commissari/Ausiliari di Percorso (testimoniati dalla mancanza di rapportino ritirato dalla vettura scopa), verranno annullati dal Collegio dei Commissari Sportivi/Giudice Unico..

ART. 9 - TASSE DI ISCRIZIONE - MODALITÀ DI SVOLGIMENTO- DISPOSIZIONI DIVERSE

9.1 - Tasse di iscrizione

Le tasse di iscrizioni alle gare devono essere previste come indicato alla NS 2.

La tassa di iscrizione è comprensiva della quota di assicurazione prevista dall'Art. 124 del Decreto Legislativo n. 209 del 7.9.2005

Eventuali forfait proposti dall'Organizzatore, comprensivi di vitto, alloggio o altro, sono facoltativi e non devono far parte delle condizioni di ammissione alla gara previste dal regolamento particolare di gara ad eccezione delle Gare classificate ed indicate di anno in anno dall'ACI-CSAI come Grandi Eventi.

9.2 - Modalità di svolgimento

9.2.1 - Controllo vetture e documenti

I concorrenti/conduuttori iscritti devono presentarsi, negli orari e nelle località indicate nel regolamento particolare di gara, per l'espletamento delle seguenti formalità:

- identificazione del concorrente e del conduuttore iscritto e dell'eventuale navigatore;
- controllo delle patenti di guida (conduuttori) e delle licenze;
- identificazione della vettura iscritta mediante i documenti elencati nel precedente art. 4.2;
- controllo della corrispondenza della vettura alla propria fiche ACI-CSAI o di altro documento sportivo riconosciuto;

Con l'espletamento di controllo vetture e documenti gli organizzatori non rispondono della corrispondenza delle vetture alla normativa vigente per circolare su strada, né delle condizioni di manutenzione delle vetture; i concorrenti ed i conduuttori rimangono perciò gli unici responsabili.

9.2.2 - Partenze

Per gli ordini di partenza si rinvia al precedente art. 3.2.

Le partenze devono essere date isolatamente, con vettura ferma e motore in moto, con i seguenti preavvisi alla voce: mancano 30", mancano 15", mancano 10", VIA!

Gli ultimi 5" devono essere scanditi uno per uno.

Un conduuttore, già pronto agli ordini dello starter, può non essere pronto a partire; la partenza gli potrà essere consentita anche a spinta (sotto il controllo degli Ufficiali di Gara) nel tempo massimo di 20". Superato tale ritardo, il conduuttore non può più partire e deve essere considerato ritirato.

9.2.3 - Apripista

È fatto obbligo agli Organizzatori di far precedere lungo tutto il percorso, con un anticipo non superiore a 2 minuti primi, le vetture di gara da una vettura "apripista test crono", contrassegnata con un numero come se la vettura test crono fosse l'ultimo degli iscritti. I cronometristi sono tenuti a rilevare gli orari di transito di questa vettura e a trasmetterli, insieme agli orari di transito delle vetture in gara. Oltre alla vettura apripista test crono gli Organizzatori possono utilizzare un massimo di quattro vetture apripista. Tutte le vetture apripista devono avere a bordo almeno un titolare di licenza CSAI in corso di validità.

9.2.4 - Riordinamenti

Sono facoltativi.

9.2.5 - Tempo massimo

Un equipaggio deve essere considerato fuori tempo massimo e quindi escluso dalla gara:

- se transita a un controllo orario con un ritardo pari o superiore a 15';
- se accumula ritardi a più controlli orari complessivamente superiori a 30' per ogni giornata di gara.

Gli Organizzatori hanno la facoltà di aumentare i valori di cui sopra.

Ai fini del computo del ritardo devono essere presi in considerazione soltanto i minuti primi, con esclusione delle frazioni di minuto primo.

Per le altre disposizioni in materia di fuori tempo massimo si rinvia alle analoghe disposizioni con-tenute nella N.S. 11.

9.2.6 - Controlli a timbro

I Controlli a Timbro (CT) hanno lo scopo di controllare lo scrupoloso rispetto del percorso stabilito.

La tabella delle distanze e dei tempi e la tabella di marcia possono indicare l'ora di apertura dei CT.

I conduuttori devono fermare le vetture per far apporre sulla tabella di marcia, nell'apposito spazio, il timbro di controllo o il "visto passare" la cui mancanza

deve comportare l'esclusione dalla classifica. Tutti i CT devono essere opportunamente segnalati con le modalità e con i cartelli conformi ai modelli allegati in calce alla presente norma supplementare.

Le vetture che transitano ad un CT in senso di marcia contrario o diverso da quello previsto dall'Organizzatore, devono essere escluse dalla gara.

9.2.7 - Controlli Orari

I Controlli Orari (CO) hanno lo scopo di delimitare i settori in cui è suddiviso il percorso della gara per regolare lo svolgimento della stessa e per far rispettare la velocità media prevista. Devono essere ubicati oltre che alla partenza e all'arrivo di ogni tappa, almeno ogni 50 km di percorso. Sono ammessi eccezionalmente anche settori di lunghezza superiore a 50 Km nei quali non potranno essere effettuate prove cronometrate, o prove di media, o prove di diversa tipologia.

I rilevamenti devono essere effettuati al minuto intero (es.: per l'ora di transito 14.01 sarà possibile transitare senza penalità dalle 14.01.00 alle 14.01.59).

Gli scarti rispetto ai tempi teorici imposti concorrono a determinare la classifica.

Il ritardo e l'anticipo ad un CO non devono essere recuperati nei CO successivi.

Gli equipaggi devono lasciare libera al transito la "zona di rilevamento" nella quale sono autorizzati ad entrare, a bordo della propria vettura, nel minuto precedente a quello teorico di transito ed a sostare solamente per il tempo strettamente necessario per la registrazione dell'ora di transito. Al momento del rilevamento del tempo, la vettura deve trovarsi all'interno della zona di rilevamento.

Se la vettura non si trova all'interno della zona di rilevamento, l'equipaggio deve essere escluso, anche con provvedimento successivo.

Durante le operazioni di rilevamento solo un componente dell'equipaggio può non essere a bordo della vettura.

Il tempo impiegato nell'operazione di rilevamento non è in alcun modo neutralizzato.

Il rilevamento è preso nel momento in cui un componente dell'equipaggio consegna la tabella di marcia ai cronometristi.

Nel caso che più vetture transitino al CO nello stesso minuto, il cronometrista deve annotare sulle tabelle di marcia un'ora d'inizio del settore successivo diversa per ogni vettura, dando la precedenza nelle operazioni di rilevamento all'equipaggio con il minor ritardo rispetto all'ora teorica di transito.

I CO possono essere effettuati:

- a) con l'annotazione dell'ora di transito che di norma coincide con l'ora di inizio del settore successivo (ved. tabella di marcia tipo A);
- b) con l'annotazione dell'ora di transito e dell'ora d'inizio del settore successivo, confermata o variata dal cronometrista addetto alla postazione di inizio del settore successivo. (ved. tabella di marcia tipo B).

Tutti i CO devono essere opportunamente segnalati con le modalità e con i cartelli conformi ai modelli allegati in calce alla presente norma supplementare.

Le vetture che transitano ad un CO in senso di marcia contrario o diverso da quello previsto dall'Organizzatore, devono essere escluse dalla gara.

Nelle gare titolari e nelle gare definite Grande Evento in presenza di un alto numero di iscritti possono transitare nello stesso minuto, con le medesime modalità su previste, un massimo di due vetture. Il transito di un numero maggiore di vetture nello stesso minuto dovrà essere specificatamente autorizzato dalla CSAI.

9.2.8 - Prove Cronometrate

Sono denominate Prove Cronometrate (PC) i tratti cronometrati di percorso, compresi tra due rilevamenti inseriti in un settore. I rilevamenti devono essere effettuati al 1/100 di secondo senza alcuna tolleranza. Gli scarti rispetto ai tempi imposti concorrono, come gli scarti rilevati ai CO, a determinare la classifica.

Le PC devono essere effettuate con partenza rilevata (a ingresso libero); sarà facoltà del conduttore scegliere liberamente l'ora di inizio della PC comunque entro 5 secondi circa dal "via libera" dell'Ufficiale di Gara addetto o del Cronometrista;

Possono essere previste più PC consecutive (concatenate), dove l'ora di passaggio al rilevamento finale della precedente PC, costituisce l'ora di inizio della PC seguente, e così via.

Per le PC ubicate in aree attrezzate o in circuiti provvisori, autodromo, kartodromi e per le PC con lunghezza inferiore a 300 m. è necessario allegare una planimetria esplicativa.

Tutte le PC devono essere opportunamente segnalate sia all'inizio che alla fine, con le modalità e con i cartelli conformi ai modelli allegati in calce alla presente norma supplementare.

Nel tratto di percorso compreso tra il cartello giallo di inizio e il cartello beige di fine zona rilevamento è vietato l'arresto (fermo vettura), la sosta dell'autovettura e l'apertura delle portiere. Le vetture che dovessero fermarsi per guasto nella zona rilevamento, devono essere immediatamente rimosse secondo le indicazioni degli Ufficiali di Gara, pena l'esclusione. È altresì vietato l'accesso non autorizzato dei conduttori e dei navigatori.

Le vetture che transitano ad una PC in senso di marcia contrario o diverso da quello previsto dall'organizzatore, devono essere escluse dalla gara.

9.2.9 - Prove di Media (facoltative)

Sono denominate Prove di Media (PM) quei tratti di percorso inseriti in un settore nei quali i conduttori devono mantenere una media oraria prestabilita.

L'inizio della PM deve sempre coincidere con una postazione di inizio o di fine PC. Il road-book deve indicare anche il luogo che costituisce il limite massimo teorico di fine della PM. Nel settore compreso tra l'inizio e la fine PM, la media è rilevata in uno o più punti non conosciuto/i dal conduttore.

Il tempo di uscita deve essere rilevato al secondo, manualmente, con apparecchiature scriventi. Per ogni prova di media è possibile prevedere sino a 5 rilevamenti.

Gli Organizzatori devono comunicare il numero dei rilevamenti previsti per ogni prova di media (comunque massimo 5).

Gli Organizzatori devono comunicare le medie da rispettare nella tabella distanze e tempi o nel corso della gara presso la postazione di inizio prova di media.

In caso di medie comunicate nella tabella distanze e tempi all'equipaggio deve essere indicata anche nella tabella di marcia, la media di percorrenza in base alla quale calcolare l'esatto tempo di passaggio al rilevamento segreto.

L'Organizzatore è tenuto ad indicare nel road-book e segnalare sul luogo un tratto di strada rettilineo con indicazioni di misure, verificabile dai concorrenti prima della gara, che è servito da base misurata per la stesura del road-book.

9.2.10 - Prove con diversa tipologia (facoltative)

Sono denominate prove con diversa tipologia (PD) quei tratti di percorso, inseriti in un settore nei quali l'organizzatore può stabilire, con l'autorizzazione dell'ACI- CSAI modalità di effettuazione e di penalizzazione differenti da quelle precedentemente descritte. Le PD devono essere descritte nel RP di gara. In tali prove devono essere tuttavia sempre rispettate le medie orarie in funzione delle caratteristiche del percorso e comunque mai superiori ai 50 Km/ora.

9.2.11 – Cronometraggio

a) Sincronizzazione

L'ora ufficiale di gara è quella della stazione di DCF 77 di Francoforte (ora europea) o quella UTC (Coordinated Universal Time) fornita dal sistema GPS (Global Positioning System) indicata sull'orologio radiocontrollato posto alla partenza di ogni tappa. Il tipo di ora prescelta (DCF 77 o UTC) deve essere indicata sul Regolamento Particolare di Gara. Tutti gli apparecchi di rilevamento dell'organizzazione devono essere sincronizzati con un sincronizzatore acceso non prima di quattro ore dallo start del primo cronometro sul percorso di gara, collegato su una linea "N.A." (Normalmente Aperta), con l'ora ufficiale di gara non prima di un'ora dal passaggio della prima vettura. Subito dopo il passaggio dell'ultima vettura ogni apparecchio di rilevamento dell'organizzazione deve essere verificato con un sincronizzatore collegato su una linea N.A.; se la staratura di un apparecchio di rilevamento dell'organizzazione rispetto all'ora ufficiale di gara dovesse essere maggiore di + o - 5 centesimi, il rilevamento interessato deve essere annullato. La staratura può essere verificata in alternativa con un'analisi statistica effettuata confrontando i tempi rilevati alle 20 vetture meglio classificate, su un campione omogeneo pari almeno al 30% dei loro rilevamenti, giudicando le postazioni disallineate quando almeno 15 vetture delle 20 considerate hanno un errore di + o - 30 centesimi. Quando gli apparati di rilevamento dell'organizzazione sono utilizzati per un tempo superiore a quattro ore, si deve eseguire una loro nuova sincronizzazione.

b) Rilevamento dei tempi

Tutti i rilevamenti al 1/100 di secondo devono essere effettuati automaticamente con apparecchiature scriventi e con pressostati nel momento in cui la vettura transita con la ruota anteriore sul pressostato. I pressostati devono essere installati perpendicolarmente alla sede stradale, la posizione del rilevamento deve essere indicata con una linea tracciata perpendicolarmente lungo tutta la sede stradale e coincidente con il pressostato alla cui estremità dovranno essere posizionati due coni verticali di segnalazione. Al fine di identificare eventuali anomalie del trasduttore (pressostato o cellula) che causino errori di rilevamento, il transito dell'equipaggio, oltre che automaticamente, deve essere rilevato anche manualmente utilizzando o lo stesso cronometro con l'uso del tasto "stampa manuale" o un altro cronometro scrivente della stessa classe di precisione del cronometro utilizzato per il rilevamento automatico

sempre sincronizzato con le modalità indicate nell'art. 8.2.11a. Il rilevamento deve essere effettuato all'atto del transito della ruota anteriore sulla linea di inizio o fine prova. In caso di differenze superiori a 20/100 di ritardo del rilevamento automatico rispetto a quello manuale (e non il contrario), i Commissari Sportivi effettuate le opportune verifiche devono attribuire su quel rilevamento, la media con le modalità sotto indicate alla lettera e).

L'eventuale staratura del cronometro manuale comporterà l'annullamento del rilevamento interessato, solo quando lo stesso è oggetto di richiesta di verifica. Il rilevamento manuale non deve avere valenza agli effetti dell'attribuzione del tempo di passaggio della vettura. In talune gare l'ACI-CSAI può autorizzare che l'identificazione di eventuali anomalie del trasduttore possa avvenire anche con sistemi automatici. Solo in caso di fondo stradale non idoneo o di condizioni climatiche particolari, su richiesta del Direttore del servizio di cronometraggio, il Direttore di Gara può autorizzare l'uso di fotocellule, che devono essere installate ad un'altezza massima di 10 cm. dalla quota più elevata della sede stradale; in tale caso la posizione del rilevamento deve essere indicata con una linea tracciata perpendicolarmente lungo tutta la sede stradale e coincidente con il fascio della fotocellula. La zona di rilevamento deve essere delimitata in modo da impedire l'accesso e la visione dei tempi rilevati alle persone non autorizzate. I tempi rilevati possono essere comunicati esclusivamente agli ufficiali di gara in servizio o a persone specificatamente indicate dal Direttore di Gara.

I rilevamenti al minuto possono essere effettuati anche manualmente.

Se in una P.C. almeno il 50% dei conduttori classificati come Top driver, Driver A, B e C accusano ritardi superiori a 1" rispetto al tempo imposto, la P.C. deve essere annullata.

L'impossibilità di transito ad un qualsiasi rilevamento nel tempo previsto, limitatamente ad un massimo del 20% delle vetture, per cause indipendenti dalla loro volontà, deve essere certificata dall'Ufficiale di Gara o dal cronometrista responsabile del controllo addetto alla postazione; al termine della gara i Commissari Sportivi, constatata l'effettiva impossibilità di transito, a loro insindacabile giudizio, possono attribuire ad ogni vettura interessata la media con le modalità sotto indicate alla lettera e).

In caso di impossibilità di transito per una percentuale superiore di vetture il rilevamento deve essere annullato.

In caso di mancato o cattivo funzionamento in un qualsiasi rilevamento delle apparecchiature dei cronometristi, limitatamente ad un massimo del 20% delle vetture, i Commissari Sportivi devono attribuire ad ogni vettura interessata la media con le modalità sotto indicate alla lettera e).

In caso di mancato o cattivo funzionamento delle apparecchiature, per una percentuale superiore di vetture, il rilevamento deve essere annullato.

c) Cronologici

Tutte le buste contenenti i cronologici e le bande originali relativi ai CO e alle PC devono contenere un riepilogo, stilato e firmato dai cronometristi preposti al CO o alla PC, indicante:

- la sincronizzazione iniziale eseguita con un sincronizzatore collegato su una linea "N.A.";
- il numero di vetture transitate, con l'eventuale indicazione specifica delle vetture alle quali i tempi non sono stati rilevati in modo automatico;
- la verifica di sincronizzazione finale eseguita con un sincronizzatore collegato su una linea "N.A.";
- ogni altra osservazione utile all'interpretazione delle bande originali allegate che non devono mai presentare correzioni o cancellazioni che rendono illeggibile la stampa originale; in caso di ambiguità nella determinazione del rilevamento di tempo di una vettura, si deve attribuire alla stessa il rilevamento più favorevole.

È fatto obbligo agli organizzatori di esporre copia dei cronologici di ogni PC, PM, PD e CO e di aver a disposizione i cronologici e le bande originali degli apparecchi di rilevamento. In caso di reclamo formale fa fede la banda originale.

d) Verifica dei tempi ufficiosi

Per scoprire e risolvere possibili inesattezze dovute a involontari errori di trascrizione, trasmissione o elaborazione, tutti i tempi ufficiosi delle prove devono essere esposti presso la sede indicata nel regolamento particolare di gara a mano a mano che pervengono al centro classifiche. Gli equipaggi, presa visione di tali tempi, hanno a disposizione 15' dall'ora di esposizione dei tempi dell'ultima prova valida o dalla propria ora di arrivo, per avanzare, esclusivamente al Direttore di Gara o, se previsto, al Responsabile dei rapporti con i concorrenti, per iscritto, le richieste di controllo di un numero massimo di 3 rilevamenti.

Nelle gare di più giorni gli equipaggi possono avanzare con le medesime modalità su indicate, ma esclusivamente al Responsabile dei rapporti con i concorrenti, il controllo di un numero massimo di 3 rilevamenti per giorno esclusivamente al termine di ogni giorno. Non sono quindi accettate a fine gara richieste di verifica tempi relative a giornate precedenti.

Il Direttore di Gara, utilizzando la documentazione ufficiale in suo possesso, prenderà le decisioni che riterrà opportune e procederà all'esposizione delle classifiche.

Dopo l'esposizione delle classifiche contro le classifiche sono ammessi soltanto i reclami formali da presentare nei modi e nei termini indicati negli articoli 171-172-173 R.N.S..

Il Direttore di Gara può segnalare ai Commissari Sportivi eventuali richieste di verifica tempi giudicate pretestuose o non motivate.

e) Calcolo della Media: in tutti i casi previsti in cui si renda necessario l'utilizzo della media delle penalizzazioni, la stessa verrà calcolata come segue:

Verranno preliminarmente escluse dal calcolo tutte le prove oggetto di contestazione per problemi di cronometraggio o impedimenti al transito certificati da rapporti di Ufficiali di Gara ed autorizzati dal Collegio/ Giudice Unico, verranno ulteriormente escluse dal calcolo la migliore e la peggiore prova. La somma delle penalità delle rimanenti prove regolarmente disputate andrà divisa per il numero delle prove stesse, il risultato dovrà essere arrotondato all'unità più vicina per determinare il valore della media da attribuire al Conduttore.

In caso di manifestazioni che si disputano su più giornate, qualora il numero di prove previsto per ogni giornata di gara sia superiore a 15, il calcolo della media andrà fatto a fine giornata con riferimento alle prove della giornata stessa, diversamente le prove disputate in quella giornata saranno cumulate per il calcolo della media con quelle della giornata successiva.

Nel caso l'ultima giornata preveda un numero di prove inferiore a 15, il calcolo delle eventuali medie da attribuire nel corso dell'ultima giornata terrà conto di tutte le prove disputate anche nei giorni precedenti, in caso di cumulabilità come previsto dal comma precedente, escludendo dal calcolo gli effetti di eventuali altre medie già attribuite, scartando sempre e solo la migliore e peggiore prova oltre a quelle oggetto di contestazione tenendo però valide ai fini della classifica le medie già attribuite.

9.2.12 - Cronometri degli equipaggi – Sincronizzazione

L'utilizzo dei cronometri da parte degli equipaggi non è soggetto ad alcuna limitazione.

Gli equipaggi possono effettuare la sincronizzazione dei loro cronometri, esclusivamente sull'orologio posto alla partenza di ogni tappa ma senza collegarsi allo stesso; nelle PC e nei CO il tratto di percorso compreso tra il cartello giallo di inizio e il cartello beige di fine zona rilevamento, può essere percorso solamente a bordo delle rispettive vetture; al riguardo ogni area retrostante la postazione di cronometraggio deve essere opportunamente delimitata e protetta.

9.2.13 - Penalizzazioni

- | | | | |
|----|-------------------------------|--|--------------------------------------|
| a) | Controlli orari | - per ogni minuto o frazione di anticipo | 100 penalità |
| | | - per ogni minuto o frazione di ritardo | 100 penalità (con un massimo di 300) |
| | | - per ritardo oltre il tempo massimo | esclusione |
| b) | Prove cronometrate | - per ogni 1/100 di secondo di anticipo o di ritardo | 1 penalità (con un massimo di 300) |
| c) | Prove di media | - per ogni minuto secondo di anticipo o di ritardo | 1 penalità (con un massimo di 300) |
| d) | Controlli segreti di transito | | |

		- per ogni minuto secondo in meno oltre la tolleranza del 20%	10 penalità
e)	Tabella di marcia		
		- alterazione, manomissione e correzioni non avallate dagli U.d.G	esclusione
		- mancata annotazione ad un controllo orario	esclusione
		- mancata restituzione	esclusione
		- mancanza di un timbro di controllo	esclusione
f)	Altre penalizzazioni		
		- per rifiuto di partenza nell'ora e ordine stabilito	100 penalità
		- per arresto della vettura in zona di rilevamento PC (fermo vettura)	100 penalità
		- per accesso non autorizzato dell'equipaggio in zona rilevamento (fatti salvi ulteriori provvedimenti)	300 penalità
		- per mancato transito ad un qualsiasi controllo	esclusione
		- per sosta non autorizzata in zona di controllo	esclusione
		- per blocco del passaggio e/o danno agli altri equipaggi	esclusione
		- per comportamento antisportivo	dall'ammonizione all'esclusione
		- per transito ad un controllo in senso contrario o diverso	esclusione
		- per infrazione al Codice della Strada	fino alla esclusione
		- per irregolarità dei documenti in sede di verifica	non ammissione
		- per mancato rispetto degli orari di verifica	non ammissione
		- per ritardo alla partenza superiore a 15 minuti primi	non ammissione
		- per aver fatto condurre la vettura da persona diversa dal conduttore	esclusione
		- per mancanza di un numero di gara o di almeno una targa di gara	ammenda
		- per mancanza di due o di tutti i numeri di gara	esclusione
		- per mancata comunicazione del ritiro alla Direzione Gara	ammenda
		- per mancata osservanza delle disposizioni relative alla sincronizzazione dei cronometri (ved. precedente art. 9.2.12)	esclusione
		- per comportamento non prudente di un conduttore o un navigatore (vedi art. 9.3.5)	fino all'esclusione
		- per essersi sporti dalla vettura in movimento (vedi art. 9.3.5)	fino all'esclusione
		- per ogni richiesta verifica tempi pretestuosa o non motivata	fino all'esclusione
		- per irregolarità della vettura	perdita coefficiente - fino all'esclusione

Nelle gare con più tappe gli equipaggi fuori tempo massimo e gli equipaggi che non sono transitati a uno o più controlli (CO, PC, PM, CT) sono riammessi automaticamente alla partenza della Tappa successiva. Se riammessi, riceveranno una penalizzazione di 12000 punti. Nelle gare titolate agli equipaggi riammessi non verranno assegnati punteggi per le classifiche dei titoli.

9.2.14 - Classifiche

In base alla somma dei punti di penalizzazione totalizzati da ciascun equipaggio (ved. paragrafo precedente), con l'esclusione, per ogni tappa di gara, della prova cronometrata con il punteggio di penalizzazione più elevato, devono essere compilate, una classifica generale, tante classifiche quanti sono i raggruppamenti previsti e le classifiche speciali Top Driver. La graduatoria deve seguire l'ordine crescente delle penalità.

In caso di ex-aequo, la precedenza deve essere data all'equipaggio che ha realizzato il minor numero di penalità nella prima prova cronometrata e quindi, se l'ex-aequo dovesse permanere, nella seconda, nella terza e così di seguito fino all'ultima.

9.2.15 - Classifica Top Car

Al fine di stabilire le classifiche del Campionato Italiano Top Car, dei Trofei Nazionali Scuderie, nelle gare titolate dovrà essere redatta una speciale classifica ottenuta moltiplicando i punti di penalizzazione totalizzati da ciascun equipaggio nella classifica generale per il numero corrispondente alle ultime due cifre dell'anno di costruzione della vettura utilizzata indicato sui documenti elencati nel precedente art. 4.2.

(Es.: punti di penalizzazione totalizzati nella classifica generale 100; anno di costruzione della vettura 1956; perciò $100 \times 56 = 5600$ punti per la classifica Top Car).

Tutte le vetture appartenenti ai periodi A, B e C (costruite precedentemente all'1-1-1931) indipendentemente dalla data di costruzione, verranno considerate come costruite nel 1930; i punti di penalizzazioni verranno quindi calcolati moltiplicando le penalità per 30.

Si raccomanda di redigere tale classifica denominata Top Car anche nelle gare non titolate in aggiunta alla classifica generale.

9.2.16 - Premi

Devono essere previsti soltanto premi d'onore e/o in natura. I premi non ritirati in sede di premiazione ufficiale non devono essere assegnati.

9.2.17 - Incartamento di chiusura

Al termine della gara gli Organizzatori devono trasmettere all'ACI-CSAI l'incartamento di chiusura nei termini e con le modalità previste dal R.N.S.

9.3 Disposizioni diverse

9.3.1 Numeri di gara

A ogni vettura deve essere assegnato un numero di gara.

L'Organizzatore deve fornire gratuitamente due serie di numeri adesivi che i concorrenti devono applicare sulle portiere.

I numeri di gara possono comprendere la pubblicità dell'Organizzatore, obbligatoria per i concorrenti (ved. anche il precedente art.7).

La mancanza di entrambi i numeri di gara delle portiere, riscontrata in un qualsiasi controllo deve comportare l'esclusione dalla gara. La mancanza di un solo numero di gara deve invece comportare un'ammenda.

9.3.2 Mirini

È vietata ogni sporgenza della carrozzeria, non prevista dal Costruttore, che abbia lo scopo di tra-guardare le linee di rilevamento cronometrico. È altresì vietata la realizzazione all'esterno e all'interno della vettura di mirini con materiale adesivo di dimensioni superiori a cm. 15 di lunghezza e cm. 2 di larghezza; in ogni caso eventuali mirini adesivi non potranno sovrapporsi alle placche porta numeri di gara, alla pubblicità dell'organizzatore e alle targhe di gara.

9.3.3 Cartelli di segnalazione

Tutti i controlli devono essere segnalati per mezzo di cartelli di forma circolare, di circa 70 cm di diametro.

I simboli e le distanze tra i singoli cartelli sono indicati in allegato alla presente Norma Supplementare.

9.3.4 Divieto di ostacolare lo svolgimento della gara

È vietato fermare la vettura, indietreggiare, invertire la marcia, aprire le portiere e ostacolare in qualsiasi modo gli altri equipaggi nelle zone di controllo individuate dai cartelli di inizio e fine zona di controllo.

9.3.5 comportamento dei conduttori e navigatori

I conduttori e i navigatori devono avere un comportamento prudente per sé gli Ufficiali di gara e in particolare per gli spettatori.

È vietato sporgersi dall'autovettura in movimento.

9.3.6 Reclami e appelli

Per le modalità e i termini di presentazione dei reclami e degli appelli si rinvia alle disposizioni del R.N.S. e alla NS 2.

9.3.7 Verifiche tecniche nelle gare titolate

Nelle gare titolate di regolarità auto storiche e nelle gare definite Grandi Eventi le verifiche tecniche post gara possono avvenire solo su richiesta del Collegio dei Commissari Sportivi o del Giudice Unico. Gli organizzatori devono indicare nel Regolamento Particolare di gara l'officina dove verranno

eventualmente effettuate le verifiche tecniche post gara.

L'ACI-CSAI designerà un Commissario Tecnico con specifica competenza nel settore auto storiche.

Per le vetture "corsa" della Tabella ammissibilità vetture tipologia 1B, 1C, 2B, 2C in possesso di FICHES di regolarità auto storiche o di HTP, i Commissari Tecnici faranno riferimento oltre che alla FICHE/HTP della vettura anche, dove esistente alla FICHE FIA di omologazione del modello della vettura in questione; in assenza di tale documenti si potranno riferire, anche con successiva ricerca di documentazione, ai dati forniti dal costruttore o a bibliografie in commercio.

Per le vetture "produzione" della Tabella ammissibilità vetture tipologia 1A, 2A in possesso di FICHES di regolarità auto storiche i Commissari Tecnici faranno riferimento oltre che alla FICHE della vettura anche, dove esistente, alla FICHE FIA di omologazione del modello della vettura in questione; in assenza di tale documento si potranno riferire, anche con successiva ricerca di documentazione, ai dati forniti dal costruttore o a bibliografie in commercio.

Su tutte le vetture sono comunque consentite le seguenti modifiche tecniche:

- montaggio di un distributore con bobina al posto del magnete;
- montaggio di una pompa della benzina elettrica al posto di una meccanica;
- montaggio di un alternatore al posto della dinamo;
- montaggio di una accensione elettronica dal periodo H in poi;
- montaggio di una elettroventola per il raffreddamento del radiatore dell'acqua.

Sono anche consentite le sostituzioni di componenti meccaniche o elettriche, con altre aventi le stesse caratteristiche e che non siano migliorative delle prestazioni della vettura. Tutte le componenti meccaniche ed elettriche utilizzate in sostituzione di quelle originali o in aggiunta, devono essere corrispondenti alle specifiche tecniche di componentistica esistente sino al 31-12-1981

Nelle gare dove sono previsti i coefficienti migliorativi, in base alla vetustà delle vetture, ogni tipo di irregolarità sarà punita con l'automatica perdita del coefficiente migliorativo, e con il calcolo delle penalità considerando la vettura come costruita nel 1981 indipendentemente dall'effettivo anno di costruzione, oltre eventuali ulteriori penalizzazioni che andranno dall'ammonizione all'esclusione; in ogni caso l'esclusione potrà essere applicata solo in caso di modifiche sostanziali ai fini del risultato sportivo rispetto ai criteri di riferimento precedentemente indicati.

Non essendo previsto il regime di parco chiuso fine gara, le eventuali verifiche verranno comunicate al conduttore subito dopo il transito dal CO di arrivo. La vettura dovrà essere trasferita, sotto sorveglianza e nel minor tempo possibile, presso il luogo di verifica.

Sezione II

REGOLARITÀ SPORT AUTO STORICHE

ART. 1 - DEFINIZIONI

Sono di regolarità sport auto storiche la gara, riservate alle vetture storiche, ed in particolare a quelle in allestimento da corsa, i cui modelli hanno contribuito a creare la storia dei rally. Con la regolarità sport auto storiche si vuole mantenere viva la memoria storica di vetture e gare, sia pure con un contenuto agonistico limitato esclusivamente alla tipologia della regolarità. In queste gare il rispetto dei tempi prestabiliti per percorrere i diversi settori in cui deve essere suddiviso il percorso (controlli orari) e determinati tratti dello stesso (prove cronometrate), costituisce il fattore determinante per la classifica. In particolare i tratti di percorso chiusi al traffico sono destinati all'effettuazione di prove cronometrate e di media.

Per le gare di Regolarità Sport che non si svolgono in abbinamento ad un rally auto storiche o ad un rally auto moderne, gli organizzatori devono chiedere, ai sensi e con le modalità indicate nella NS 7 cap. III, art. 5, il nulla osta allo svolgimento della manifestazione al Ministero delle Infrastrutture dei Trasporti.

Alle gare di Regolarità Sport si applicano le disposizioni relative alle gare di Regolarità Classica (vedi la precedente sezione I) con le seguenti eccezioni:

ART. 2 – ABBINAMENTO CON ALTRE TIPOLOGIE DI GARE

Le gare di regolarità sport auto storiche possono essere abbinare esclusivamente:

- ai rally auto storiche
- alle manifestazioni della tipologia All Stars Auto Storiche
- alle gare di regolarità Challenge

L'ACI-CSAI si riserva di autorizzare, di volta in volta, abbinamenti con altre tipologie di gare.

- Ogni abbinamento con altre gare dovrà essere indicato nei rispettivi R.P.G. In ogni caso una gara di regolarità Sport non può essere abbinata a una gara di regolarità classica, regolarità turistica, ai raduni, sia di auto storiche che di auto moderne e ai rally moderni, quando non sono abbinati a un rally auto storiche.

ART. 3 - CONCORRENTI, CONDUTTORI E NAVIGATORI

I conduttori e navigatori in possesso di licenza di regolarità dovranno essere anche in possesso del certificato di idoneità medico-sportiva. Questo certificato non sarà richiesto per i navigatori in possesso di licenza di navigatore.

Non sono ammessi navigatori minorenni.

3.1 Ordini di partenza

Nelle gare di regolarità sport auto storiche non devono essere applicate le norme relative ai con-duttori prioritari (Top Driver) previste alla prima sezione art. 3.2.

Gli ordini di partenza devono essere così stabiliti:

vetture appartenenti alla 8ª divisione, a seguire vetture appartenenti alla 7ª e così via sino alle vetture appartenenti alla 1ª divisione. Nell'ambito di ogni divisione l'ordine di partenza è stabilito sulla base delle prestazioni delle vetture con priorità alle più performanti. I conduttori che all'epoca hanno gareggiato con squadre ufficiali o che sono stati vincitori di titoli nazionali e/o internazionali possono prendere la partenza per primi.

ART. 4 - VETTURE

4.1 Vetture ammesse

Alle gare di regolarità sport sono ammesse le vetture indicate nella tabella ammissibilità vetture alle gare nazionali di regolarità auto storiche (vedi allegato in calce alla presente norma supplementare) delle seguenti tipologie:

- vetture di produzione" (tipologia 2A della tabella ammissibilità vetture), equipaggiate esclusivamente con pneumatici omologati per la circolazione stradale; nella propria configurazione di origine, cioè quella prevista dal costruttore per un normale impiego stradale che può comportare anche gli accessori venduti all'epoca per abbellire o renderne più confortevole l'uso.
- "vetture da corsa" con storia sportiva documentata (tipologia 2B-3B della tabella ammissibilità vetture) con le configurazioni previste dai Regolamenti Tecnici dei gruppi del periodo, ma soltanto per quegli specifici numeri di telaio per i quali possa essere fornita la prova certa che hanno corso con quella configurazione entro i limiti del periodo
- "vetture da corsa" senza storia sportiva ma con valore di testimonianza storica o sportiva (tipologia 2C-3C della tabella ammissibilità vetture) con le configurazioni previste dai Regolamenti Tecnici dei gruppi del periodo, comprese le vetture che partendo da un modello di produzione originale, hanno replicato la componente tecnica e/o quella estetica (livrea) delle vetture da corsa originali (per le quali possa essere fornita la prova certa che hanno corso con quella configurazione entro i limiti del periodo)

- “vetture da corsa” con modifiche e/o allestimenti di sicurezza previsti dalla N.S. 14 (tipologia 2D della tabella ammissibilità), che hanno eseguito “anche parzialmente” le modifiche tecniche e/o gli allestimenti di sicurezza previsti dalla N.S. 14

Le vetture devono appartenere alle stesse categorie e periodi di classificazione indicati all’art. 4.1, Cap. 1 della presente norma supplementare. Le vetture da corsa costruite dal 1982 al 1986 si considerano appartenenti al periodo J Nazionale. È consentita la partecipazione alle gare di regolarità sport auto storiche, anche a vetture costruite prima del 1958 i cui modelli specifici erano ancora in produzione dopo il 31-12-1957

È anche consentita la partecipazione delle vetture da corsa costruite successivamente al 1986 i cui modelli specifici erano già in produzione prima del 1986 a condizione che siano corrispondenti alle specifiche tecniche previste sino al 1986.

Le vetture ammesse sono così suddivise:

DIVISIONE	VEETURE COSTRUITE	CILINDRATA	CARATTERISTICHE
1ª	dal 1958 al 1965	fino a 2000	produzione
	dal 1958 al 1965	fino a 1600	corsa
	dal 1966 al 1971	fino a 1300	produzione
2ª	dal 1958 al 1965	oltre 2000	produzione
	dal 1958 al 1965	da 1601 a 2000	corsa
	dal 1966 al 1971	da 1301 a 1600	produzione
	dal 1966 al 1971	fino a 1300	corsa
3ª	dal 1958 al 1965	oltre 2000	corsa
	dal 1966 al 1971	da 1601 a 2000	produzione
	dal 1966 al 1971	da 1301 a 1600	corsa
	dal 1972 al 1976	fino a 1300	produzione
4ª	dal 1966 al 1971	oltre 2000	produzione
	dal 1966 al 1971	da 1601 a 2000	corsa
	dal 1972 al 1976	da 1301 a 1600	produzione
	dal 1972 al 1976	fino a 1300	corsa
5ª	dal 1966 al 1971	oltre 2000	corsa
	dal 1972 al 1976	da 1601 a 2000	produzione
	dal 1972 al 1976	da 1301 a 1600	corsa
	dal 1977 al 1981	fino a 1300	produzione
6ª	dal 1972 al 1976	oltre 2000	produzione
	dal 1972 al 1976	da 1601 a 2000	corsa
	dal 1977 al 1981	da 1301 a 1600	produzione
	dal 1977 al 1981	fino a 1300	corsa
	dal 1982 al 1986	fino a 1300	corsa
7ª	dal 1972 al 1976	oltre 2000	corsa
	dal 1977 al 1981	da 1601 a 2000	produzione
	dal 1977 al 1981	da 1301 a 1600	corsa
	dal 1982 al 1986	da 1301 a 1600	corsa
8ª	dal 1977 al 1981	oltre 2000	produzione
	dal 1977 al 1981	oltre 1600	corsa
	dal 1982 al 1986	oltre 1600	corsa

I Commissari Sportivi o il Giudice Unico potranno, a loro insindacabile giudizio, far gareggiare in una divisione diversa da quella prevista, talune vetture che per le loro caratteristiche tecniche sono più assimilabili a vetture di altre divisioni.

4.2 Requisiti di ammissione

Le vetture devono esser munite di uno dei seguenti documenti sportivi in corso di validità:

- fiche ACI-CSAI Regolarità Auto Storiche;
- HTP FIA (Historic Technical Passport FIA);
- HTP CSAI (Historic Technical Passport CSAI);

Le vetture iscritte da equipaggi stranieri e sprovviste dei documenti elencati nel presente articolo, possono essere ammesse con una dichiarazione di conformità alle norme sportive rilasciata dai concorrenti stessi agli Organizzatori e da questi controfirmata.

L’inosservanza anche di una sola delle precedenti disposizioni è motivo di non ammissione alla gara, con decisione dei Commissari Sportivi. Parimenti, possono non essere ammesse le vetture che non dessero sufficienti garanzie di idoneità e sicurezza.

Le vetture con targa “prova” non sono ammesse.

ART. 5 - MEDIE ORARIE

Le medie necessarie al calcolo dei tempi di percorrenza delle prove cronometrate e le medie delle prove di media devono essere obbligatoriamente stabiliti dall’organizzatore, indipendentemente dalle caratteristiche del percorso, nel rispetto dei seguenti limiti:

- massimo 40 Km/h per le vetture appartenenti alla 1ª e 2ª divisione
- massimo 45 Km/h per le vetture appartenenti alla 3ª, 4ª e 5ª divisione
- massimo 50 Km/h per le vetture appartenenti alla 6ª, 7ª e 8ª divisione

con l’obbligo di determinare per tutte le prove le differenti fasce di tempi.

Gli Organizzatori hanno la facoltà di prevedere medie inferiori soprattutto quando ciò sia richiesto dalle caratteristiche del percorso.

ART. 6 – PUBBLICITÀ VEDI NS 14 ART. 2.1.9 CAP.II REG.TECNICO

ART. 7 - UFFICIALI DI GARA

Nelle gare di regolarità sport auto storiche potrà essere designato un Osservatore, con spese a carico dell’Organizzatore, che verifichi l’applicazione di tutte le norme indicate dall’ACI-CSAI.

Il buon esito del rapporto di osservazione sarà condizione necessaria per l’iscrizione della gara al calendario dell’anno successivo.

Nelle gare di regolarità sport non è possibile avvalersi degli Ausiliari di Percorso previsti al Cap. IV prima sezione art. 8.

ART. 8 - MODALITÀ DI SVOLGIMENTO- DISPOSIZIONI DIVERSE

8.1 Modalità di svolgimento

Nelle gare di Regolarità Sport Auto Storiche non è consentito lo svolgimento di prove con diversa tipologia. Lungo tutto il percorso delle prove di media è vietato l'arresto (fermo vettura), la sosta della vettura e l'apertura delle portiere. Tutti gli Ufficiali di Gara in servizio devono segnalare al Direttore di Gara eventuali infrazioni di tale divieto.

È lasciata facoltà agli Organizzatori di applicare tale norma anche per le prove cronometrate specificandolo nel RPG.

8.1.1 Controlli orari

I controlli orari devono essere effettuati con l'annotazione dell'ora di transito e dell'ora d'inizio del settore successivo successivamente confermata o variata dal cronometrista addetto alla postazione del settore successivo (vedi tabella di marcia tipo B).

8.1.2 Prove cronometrate

I tratti di percorso ove si svolgono le prove cronometrate devono essere chiusi al traffico ed in essi devono essere previsti tutti gli allestimenti di sicurezza previsti dalla NS 11 appendice IV Art. 3 e 4.

Le prove cronometrate non possono avere una lunghezza inferiore a 100 metri e, se consecutive (concatenate), non possono essere superiori a gruppi di tre.

Le PC possono essere effettuate:

- sia con partenza rilevata (denominata PC), in tal caso sarà facoltà del conduttore scegliere libera-mente l'ora di inizio comunque entro 5 secondi circa l'eventuale "via libera" del Commissario di percorso o del Cronometrista;
-
- sia con partenza teorica (denominata PCT), coincidente al CO, in tal caso l'ora di inizio della PCT deve essere quella annotata sulla tabella di marcia dal cronometrista addetto al CO che precede la PCT stessa e successivamente confermata o variata dal cronometrista addetto alla postazione di inizio settore e PCT.

In ogni caso il numero, la lunghezza e le caratteristiche delle prove cronometrate devono essere, concordate con la CSAI, preventivamente alla richiesta di approvazione del regolamento particolare di gara.

8.1.3 Prove di media

In ogni prova cronometrata può essere prevista una prova di media da effettuarsi con le modalità indicate all'art. 9.2.9 CAP. IV prima sezione . Ogni postazione di rilevamento deve essere posizionata in un punto significativo della prova ovvero che tenga conto dell'andamento altimetrico e della tortuosità della strada.

8.1.4 Controlli segreti di media

In assenza della prova di media l'Organizzatore deve prevedere, per ogni PC, un controllo segreto di media, senza attribuzione di punti di penalità come previsto nelle prove di media, per verificare il comportamento dei conduttori. Ogni postazione di rilevamento deve essere posizionata in un punto significativo della prova, ovvero che tenga conto dell'andamento altimetrico e della tortuosità della strada.

8.1.5 Superamento media

Nelle prove di media e nei controlli segreti di media il superamento da parte di un conduttore di oltre il 10% della media indicata nella tabella distanze e tempi è da considerare come "comportamento non prudente del conduttore" (ved. art. 9.2.13 cap.IV prima sezione .) e deve essere segnalato dai cronometristi al Direttore di Gara.

Il Direttore di Gara trasmetterà questi tempi, unitamente alle proprie eventuali osservazioni, ai Commissari Sportivi o al Giudice Unico che adotteranno i provvedimenti disciplinari che riterranno opportuni, anche sulla base della gravità dell'infrazione e della sua eventuale ripetitività.

I provvedimenti disciplinari potranno essere presi anche a carico dei navigatori.

8.1.6 Rilevamento dei tempi

Oltre quanto previsto all'art. 9.2.11 lett. b) cap. IV nelle gare di regolarità sport auto storiche è sempre consentito l'utilizzo delle fotocellule in alternativa ai pressostati.

8.1.7 Classifiche

Le classifiche devono essere stabilite in base alla somma delle penalità conseguite da ciascun equipaggio. La graduatoria deve seguire l'ordine crescente delle penalità.

Devono essere previste almeno le seguenti classifiche:

- classifica finale generale;
- classifiche di divisione.

8.2 Disposizioni diverse

È obbligatorio l'uso del casco con omologazione FIA in corso di validità o con omologazione conforme al D.M. 18/03/86 e al regolamento ECE 022/02, 022/03 e 022/04 (utilizzato per i motocicli), e l'uso delle cinture di sicurezza e la presenza a bordo di un estintore brandeggiabile.

L'abbigliamento protettivo, consistente in tuta, calze, scarpe, sottocasco, guanti per il solo 1° conduttore, è obbligatorio per gli equipaggi per le vetture da corsa, è vivamente raccomandato per gli equipaggi delle vetture di produzione può essere:

- abbigliamento previsto dalla NS 8 art. 6.2
- abbigliamento non in corso di omologazione
- abbigliamento protettivo originale d'epoca

Le vetture possono utilizzare esclusivamente pneumatici stradali marchiati E , così come indicato alla NS 14 per i pneumatici da rally. Le vetture spider e le vetture con hard top potranno partecipare alle gare di regolarità sport auto storiche solo se dotate di roll-bar conforme alle norme tecniche previste alla NS 14. Saranno anche ammessi i roll-bar montati di serie o fornibili a richiesta dalla casa costruttrice come accessori e forniture supplementari. .

Le vetture tipo Fiat X 1/9, Lancia Beta Montecarlo, Porsche Targa e vetture similari, dotate solo di arco posteriore di serie, che include il lunotto, sono da considerarsi alla stregua delle vetture spider e, quindi, devono essere dotate di roll-bar conforme alle norme tecniche previste alla NS 14.

Sezione III

REGOLARITÀ CHALLENGE AUTO STORICHE

ART. 1 - DEFINIZIONI

Sono di Regolarità Challenge Auto Storiche le gare in circuito chiuso, nelle quali il rispetto dei tempi prestabiliti per percorrere, con velocità media sempre inferiore a 50 Km/h, i diversi giri del circuito, singolarmente o complessivamente costituisce il fattore determinante per la classifica.

Alle gare di Regolarità Challenge si applicano le disposizioni relative alle gare di Regolarità Sport (ved. il precedente Cap. IV Sezione II) con le seguenti eccezioni:

ART. 2 - CIRCUITI (MINIMPIANTI, KARTODROMI, CIRCUITI ALLESTITI DI VOLTA IN VOLTA)

2.1 Caratteristiche:

- lunghezza (misurata sulla mezzeria): minima mt. 500, massima mt. 1200;
- rettilinei: lunghezza massima mt. 100;
- larghezza: minima mt. 5, massima mt. 10;
- pendenza massima 7%;
- fondo stradale: interamente asfaltato o sterrato oppure in parte asfaltato e in parte sterrato;
- delimitazione: il percorso deve essere delimitato, all'interno e all'esterno, da una striscia continua bianca o gialla (vernice o polvere di gesso).

2.2 Capienza

Potrà essere ammesso contemporaneamente sul percorso un numero massimo di vetture così calcolato: una vettura per ogni 200 metri di percorso, più una (arrotondamento per difetto), con un massimo di sei vetture.

2.3 Approvazione

Tutti i percorsi devono essere preventivamente approvati dall'ACI-CSAI. La richiesta di approvazione deve pervenire all'ACI-CSAI almeno 30 giorni prima della data di effettuazione della gara. La richiesta deve essere accompagnata da due copie della planimetria quotata (scala almeno 1:500) e da una documentazione fotografica e una relazione tecnica che illustri gli allestimenti del percorso, le misure di sicurezza per i concorrenti. In caso di presenza di pubblico, questa dovrà essere autorizzata dai competenti organi amministrativi.

L'ACI-CSAI designerà un proprio incaricato, con spese a carico dell'Organizzatore, che provvederà, limitatamente alle condizioni tecnico sportive, all'esame della documentazione, alla verifica del per-corso, allestito ed alla sua approvazione.

2.4 Altre disposizioni

In ogni gara devono essere previsti un servizio sanitario (almeno un medico e una ambulanza) e un servizio antincendio costituito da estintori lungo il percorso e nelle aree con presenza di vetture concorrenti.

ART. 3 - CONCORRENTI- CONDUTTORI- NAVIGATORI

Non sono ammessi navigatori minorenni. L'equipaggio dovrà essere in possesso dei documenti previsti all'art. 3.1, cap. IV prima sezione della presente norma supplementare o di tessera ACI con le modalità previste dalla N.S. 3.

ART. 4 - VETTURE

4.1 Vetture ammesse

Sono ammesse tutte le vetture previste all'Art. 4.1 Cap. III della presente Norma Supplementare. Il Giudice Unico potrà, a suo insindacabile giudizio, far gareggiare in una divisione diversa da quella prevista, talune vetture che per le loro caratteristiche tecniche sono più assimilabili a vetture di altre divisioni. Per essere ammesse le vetture devono essere munite dei documenti previsti all'art. 4.3, cap. IV prima sezione, della presente Norma Supplementare.

4.2 Divisione speciale

Oltre le divisioni previste all'art. 4.1 Cap. III della N.S. 14 potrà essere costituita una "Divisione Speciale" nella quale le vetture verranno ammesse senza distinzione alcuna di cilindrata e anno di fabbricazione. I conduttori che, al momento delle verifiche, sceglieranno di gareggiare in questa divisione potranno stabilire liberamente i propri tempi di percorrenza di ogni batteria e finale; per ogni batteria e finale i tempi prescelti di ogni giro dovranno essere gli stessi e dovranno comunque essere compresi tra il tempo minimo e massimo comunicati dall'organizzatore.

Il tempo minimo stabilito dall'organizzatore non potrà mai superare la media oraria di 50 Km/h.

I conduttori dovranno comunicare all'organizzatore i tempi prescelti per la prima batteria entro 10 minuti dal termine delle ricognizioni regolamentate; i tempi delle successive batterie e finale, qualora modificati, dovranno essere comunicati dai concorrenti entro 10 minuti dal termine di ogni batteria.

I tempi potranno essere modificati solo in diminuzione, ma comunque sempre entro i limiti previsti dall'organizzatore.

ART. 5 - MODALITÀ DI SVOLGIMENTO- DISPOSIZIONI DIVERSE

5.1 Modalità di svolgimento

5.1.1 Ricognizioni

Per essere ammesso alla gara ogni equipaggio deve effettuare almeno due giri di ricognizione del percorso secondo i turni stabiliti dalla Direzione di gara.

5.1.2 Qualificazioni

Per ogni divisione, ciascun equipaggio deve effettuare più turni di qualificazione di almeno due giri ciascuno. I turni e il numero dei giri sono stabiliti dalla Direzione di Gara. La somma delle penalità conseguite nell'ambito di ciascun turno determinerà la classifica del turno. Al termine dei turni, sarà stabilita una classifica di divisione sommando le penalità di tutti i turni, con lo scarto del peggiore.

5.1.3 Finali

Devono essere svolte tante finali quante sono le divisioni partecipanti.

Saranno ammessi alle finali i migliori equipaggi delle classifiche di divisione fino alla concorrenza della capienza del percorso. È lasciata facoltà all'Organizzatore di far effettuare finali di consolazione anche agli equipaggi non qualificati.

Per ogni divisione, ciascun equipaggio deve effettuare una finale di almeno tre giri. La classifica delle finali sarà la classifica della gara.

5.1.4 Altre disposizioni

Ogni singolo giro del percorso o ogni insieme di giri di gara costituisce una prova cronometrata con rilevamento dal 1/100 di secondo a mezzo di pressostato con apparecchiatura scrivente.

L'Organizzatore può prevedere tempi di percorrenza differenziati per ogni divisione, per ogni turno di qualificazione e per ogni finale, purché sempre inferiori al limite di 50 km/h.

Le partenze devono essere date singolarmente, con intervalli stabiliti dal Direttore di Gara. Le vetture devono essere schierate, a motore acceso, a circa 5 metri dalla linea di partenza. La partenza non deve essere data agli equipaggi che non siano in grado di schierarsi entro un minuto primo dalla loro chiamata.

Sono ammesse anche le partenze simultanee da due traguardi diversi ed equidistanti.

Ogni turno di qualificazione e ogni finale deve avere termine, per ciascuna vettura, quando questa taglierà il traguardo di arrivo dopo avere compiuto i giri previsti. Il segnale di arrivo è dato dal Direttore di Gara mediante l'esposizione della bandiera a scacchi.

Durante la gara, ove necessario, le segnalazioni devono essere date con le bandiere e le procedure previste dall'All. H al Codice Internazionale.

I concorrenti devono rispettare tutte le disposizioni impartite dal Direttore di Gara e tenere una condotta di gara corretta e prudente. In particolare non devono fermare la vettura sul percorso di gara, non devono entrare in pista mentre si sta disputando una gara che vede impegnati altri concorrenti, non devono intralciare le prestazioni degli altri concorrenti.

5.1.5 Penalizzazioni

g) Prove cronometrate

- per ogni 1/100 di secondo di anticipo o di ritardo rispetto al tempo imposto 1 penalità

h) Altre penalizzazioni

- per ogni cono o birillo abbattuto 100 penalità

- per rifiuto di partire nell'orario e nell'ordine stabilito

100 penalità

- | | | |
|---|---------------------|---------------------|
| - per sosta non autorizzata sul percorso di gara | 100 penalità | |
| - per manovre ostruzionistiche verso altri concorrenti | | fino all'esclusione |
| - per ingresso in pista durante la gara di altri concorrenti | | 100 penalità |
| - per comportamenti antisportivi | fino all'esclusione | |
| - per presentazione alla partenza con ritardo superiore a un minuto primo | | esclusione |
| - per aver fatto condurre la vettura a persona diversa dal conduttore | | esclusione |
| - per mancanza di un numero di gara | ammenda | |
| - per mancanza di tutti i numeri di gara | esclusione | |

5.2 Disposizioni diverse

È obbligatorio l'uso del casco almeno con omologazione conforme al D.M. 18/03/86 e al regolamento ECE 022/02 022/03 e 022/04 (utilizzato dai motocicli) e delle cinture di sicurezza, salvo il caso delle vetture non dotate di cinture all'origine.

L'uso dell'abbigliamento protettivo previsto dalla NS 8 art. 6.2, è vivamente raccomandato come pure la presenza a bordo di un estintore brandeggiabile.

Le vetture possono utilizzare esclusivamente pneumatici stradali marchiati "E" , così come indicato alla NS 14 Art. 8.4 per i pneumatici da rally.

Le vetture spider e le vetture con hard top potranno partecipare alle gare di regolarità sport auto storiche solo se dotate di roll-bar conforme alle norme tecniche previste alla NS 14.

Saranno anche ammessi i roll-bar montati di serie o fornibili a richiesta dalla casa costruttrice come accessori e forniture supplementari . Le vetture tipo Fiat X 1/9, Lancia Beta Montecarlo, Porsche Targa e vetture similari, dotate solo di arco posteriore di serie, che include il lunotto, sono da considerarsi alla stregua delle vetture spider e, quindi, devono essere dotate di roll-bar conforme alle norme tecniche previste alla NS 14.

Sezione IV
REGOLARITÀ TURISTICA AUTO STORICHE

ART. 1 - DEFINIZIONI

Sono di Regolarità Turistica Auto storiche le gare riservate a vetture storiche aventi le stesse caratteristiche delle gare di regolarità classica (ved. Art.I Cap. III prima sezione della presente norma) ma con prerogative turistiche e/o culturali predominanti rispetto al fattore agonistico.

Alle gare di regolarità turistica auto storiche si applicano le disposizioni relative alle gare di regolarità classica ved. Art.I Cap. IV prima sezione della presente norma), con le seguenti eccezioni:

ART. 2 – CALENDARIO

2.1 Iscrizioni a calendario - Organizzatori

L'iscrizione a Calendario sportivo nazionale avviene secondo le modalità previste nella N.S. 7, ma in subordine alle gare di regolarità classica, sport e challenge che avranno priorità nella scelta della data di iscrizione a calendario.

ART-3 - CONDUTTORI- CONDUTTORI PRIORITARI (TOP DRIVER)

Almeno il conduttore dell'equipaggio dovrà essere in possesso dei documenti previsti all'art. 3.1, Cap.IV prima sezione della presente norma supplementare o di tessera ACI con le modalità previste dalla N.S. 3.

I conduttori classificati al 1° livello (Top Driver) dell'elenco aggiornato dei conduttori prioritari possono partecipare alle gare di Regolarità Turistica Auto storiche solamente senza prendere parte alla componente agonistica delle gare e quindi non verranno classificati.

La partecipazione agonistica dei conduttori "Top Driver" non deve essere consentita anche dopo che siano trascorsi almeno 4 anni dalla loro uscita dall'elenco "Top Driver".

ART. 4 - VETTURE

Le vetture potranno non essere munite dei documenti previsti dall'art. 4.2 del precedente Cap. IV prima sezione

Sono ammesse le vetture indicate nella tabella ammissibilità vetture delle gare nazionali di regolarità auto storiche (vedi allegato in calce alla presente Norma Supplementare) di tutte le tipologie. Le vetture potranno non essere munite dei documenti previsti dal precedente Cap. 4 art. 4.2.

ART. 5 - MEDIE ORARIE

Per ogni settore e per ogni prova i tempi di percorrenza devono essere calcolati sulla base della media massima di 40 Km/h.

ART. 6 - MODALITÀ DI SVOLGIMENTO

Le gare di regolarità turistica si possono svolgere esclusivamente su strade aperte al traffico.

Nella stessa giornata:

- può essere previsto più di un solo settore con minimo due CO posizionati alla partenza e all'arrivo;
- non possono essere organizzate più di 20 Prove Cronometrate e 2 prove di Media nelle gare con percorrenza fino a 90 km, per ogni tratto di percorso di km. 10,00 oltre i 90 km si potrà aggiungere due prove cronometrate con un massimo di 30

Nelle gare che si svolgeranno per più giorni si potranno effettuare un numero massimo totale di 40 prove cronometrate

- possono essere previsti cinque Controlli a Timbro e più rilevamenti orari segreti aventi lo scopo di controllare il rispetto dei limiti di velocità previsti dal Codice della Strada.

ART. 7 TIPOLOGIA DI PROVE

Sono ammesse altresì in via sperimentale con approvazione preventiva dell'ACI-CSAI l'uso delle prove cronometrate con riferimento all'ora solare in alternativa con la tipologia dei controlli con partenza rilevata (auto partenza)

Sezione V
MANIFESTAZIONI NON AGONISTICHE AUTO STORICHE

ART. 1 - RADUNI AUTO STORICHE

Sono definiti “Raduni Auto Storiche” quelle manifestazioni che hanno scopi esclusivamente turistici o culturali, con esclusione quindi di qualsiasi componente agonistica. In queste manifestazioni i partecipanti percorrono liberamente un percorso comune o si riuniscono in una località prefissata partendo anche da luoghi differenti, sempre senza vincoli di tempo e senza classifiche correlate al tempo, media e velocità. I raduni auto storiche si possono svolgere solo su strade aperte al traffico.

Gli Organizzatori devono essere in possesso dei documenti previsti dall’art. 2.1 della precedente prima sezione capitolo IV oppure del certificato di organizzazione da richiedere secondo le disposizioni della NS 3.

Almeno il conduttore dell’equipaggio, formato anche da più persone, ma sempre nel limite massimo dell’omologazione consentita dal veicolo, deve essere in possesso dei documenti previsti all’art. 3.1, Cap. 1 della presente norma o di tessera ACI con le modalità previste dalla N.S. 3.

Le vetture ammesse sono quelle appartenenti a tutte le categorie della “Tabella di ammissibilità delle vetture alle gare nazionali di regolarità auto storiche” pubblicata in calce alla presente Norma Supplementare.

Le vetture potranno non essere munite dei documenti sportivi previsti all’ Art. 4.2 del precedente Cap.IV prima sezione..

Le vetture con targa “prova” non sono ammesse.

ART. 2 - ALL STARS AUTO STORICHE

2.1 - DEFINIZIONI

Sono denominate All Stars Auto Storiche le manifestazioni riservate alle vetture storiche in allestimento da corsa i cui modelli hanno contribuito a creare la storia dei rally. Con le All Stars Auto Storiche si vuole mantenere viva la memoria storica di vetture e gare sia pure senza alcun contenuto agonistico.

Infatti le vetture partecipano alle manifestazioni All Stars a scopo dimostrativo e rievocativo e quindi senza rilevamento di tempi e stesura di classifiche.

Le manifestazioni All Stars si possono svolgere esclusivamente in abbinamento con gare delle seguenti tipologie:

- Rally auto storiche
- Regolarità sport auto storiche
- Regolarità challenge auto storiche

Alle manifestazioni All Stars Auto Storiche si applicano le disposizioni relative alle gare di Regolarità Sport Auto Storiche (vedi la precedente sezione III) con le seguenti eccezioni:

2.2 - VETTURE AMMESSE

Alle manifestazioni All Stars Auto Storiche sono ammesse le vetture indicate nella Tabella Ammissibilità Vetture alle Gare Nazionali di Regolarità Auto Storiche (vedi allegato in calce alla presente norma supplementare) delle seguenti tipologie: 2B, 2C, 3B e 3C, munite di uno dei documenti sportivi previsti dall’art. 4.2 della precedente prima sezione cap.IV.

Le prescrizioni di sicurezza delle vetture possono essere quelle previste dalla NS 14 per i rally storici o quelle previste dalle specifiche d’epoca del periodo di appartenenza della vettura.

2.3 - MEDIE ORARIE

Le medie necessarie al calcolo dei tempi di percorrenza dei CO devono essere obbligatoriamente stabiliti dall’Organizzatore in base alle caratteristiche del percorso, nel rispetto dei criteri previsti alla precedente sezione 1 art. 6.4.

2.4 - MODALITÀ DI SVOLGIMENTO- DISPOSIZIONI DIVERSE

I partecipanti (Conduttore e Navigatore) alle manifestazioni All Stars Auto Storiche, che dovranno essere in possesso almeno della Licenza di Regolarità, dovranno attenersi a tutte le normative comportamentali e di svolgimento previste per la gara alla quale la stessa è abbinata ma non avranno alcun rilevamento di tempo che possa dar luogo alla stesura di classifiche; pertanto il rispetto dei tempi previsti in tabella distanza e tempi ha la sola finalità di mantenere ordinata la carovana delle vetture.

È consentito, sempre per motivi d’ordine, contraddistinguere le vetture partecipanti con una numerazione progressiva purché differente da quella prevista per la gara in abbinamento.

La manifestazione All Stars può partire sia prima che dopo la gara alla quale risulta abbinata con un intervallo di tempo sufficiente a garantire e mantenere il distanziamento, stabilito a giudizio del Direttore di Gara. È comunque obbligatorio avere una vettura dell’organizzazione che precede ed una vettura che segue le vetture All Stars.

ALLEGATO N. 1 ALLA N.S. 14 –CAPITOLO IV

TABELLA AMMISSIBILITÀ VETTURE ALLE GARE NAZIONALI DI REGOLARITÀ’ AUTO STORICHE

TIPOLOGIA VETTURE		Anno Costruzione	AMMISSIBILITÀ ALLE GARE					
			Regolarità Classica	Regolarità Sport (1)	Regolarità Challenge (1)	Regolarità Turistica	All Stars	Raduni
1 A	Di produzione	dalle origini al 1957						
1 B	Da corsa con storia sportiva documentata		X			X		X
1 C	Da corsa senza storia sportiva ma con valore di testimonianza storica o sportiva							

TIPOLOGIA VETTURE		Anno Costruzione	AMMISSIBILITÀ ALLE GARE					
			Regolarità Classica	Regolarità Sport (1)	Regolarità Challenge (1)	Regolarità Turistica	All Stars	Raduni
2 A	Di produzione	dal 1958 al 1981	X	X	X	X		X
2 B	Da corsa con storia sportiva o documentata		X	X	X	X	X	X
2 C	Da corsa senza storia sportiva ma con valore di testimonianza storica o sportiva			X	X	X		X
2 D	Da corsa con modifiche e/o allestimenti di sicurezza previsti dalla NS 14 (anche parziali)			X	X	X		X
3 B	Da corsa con storia sportiva o documentata	dal 1982 al 1986		X	X	X	X	X
3 C	Da corsa senza storia sportiva ma con valore di testimonianza storica o sportiva							
4	Tutte le tipologie senza documenti sportivi	dalle origini al 1981				X		X
<p>È CONSENTITA LA PARTECIPAZIONE ALLE GARE DI REGOLARITÀ SPORT E DI REGOLARITÀ CHALLENGE AUTO STORICHE E ALLE MANIFESTAZIONI ALL STARS, ALLE VETTURE COSTRUITE PRIMA DEL 1958 I CUI MODELLI SPECIFICI ERANO ANCORA IN PRODUZIONE DOPO IL 31-12-1957.</p>								
<p>È CONSENTITA LA PARTECIPAZIONE ALLE GARE DI REGOLARITÀ SPORT, DI REGOLARITÀ CHALLENGE AUTO STORICHE E ALLE MANIFESTAZIONI ALL STARS, ALLE VETTURE DA CORSA COSTRUITE SUCCESSIVAMENTE AL 1986 I CUI MODELLI SPECIFICI ERANO GIÀ IN PRODUZIONE PRIMA DEL 1986, A CONDIZIONE CHE SIANO CORRISPONDENTI ALLE NORME TECNICHE PREVISTE SINO AL 1986.</p>								

ALLEGATO N. 2 ALLA N.S. 14 CAPITOLO IV

TABELLA DI MARCIA DA UTILIZZARSI NELLE MANIFESTAZIONI CHE PREVEDONO CO

TIPO A

MANIFESTAZIONE		VETTURA											
TAPPA: data: da: a:		N.											
Conducente:		Navigatore:											
Vettura marca:		Tipo:											
SETTORE 1 km: dal CO 1: PC: (5) al CO 2:	<table style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td style="width: 33%;">h. min. sec.</td> <td style="width: 33%;">h. min. sec.</td> <td style="width: 33%;">h. min. sec.</td> </tr> <tr> <td><input type="text"/></td> <td><input type="text"/></td> <td><input type="text"/></td> </tr> <tr> <td>ORA INIZIO (1)</td> <td>TEMPO SETTORE (2)</td> <td>ORA TRANSITO (3)</td> </tr> </table>	h. min. sec.	h. min. sec.	h. min. sec.	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	ORA INIZIO (1)	TEMPO SETTORE (2)	ORA TRANSITO (3)			
h. min. sec.	h. min. sec.	h. min. sec.											
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>											
ORA INIZIO (1)	TEMPO SETTORE (2)	ORA TRANSITO (3)											
SETTORE 2 km: dal CO 2: PC: (5) al CO 3:	<table style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td style="width: 33%;">h. min. sec.</td> <td style="width: 33%;">h. min. sec.</td> <td style="width: 33%;">h. min. sec.</td> </tr> <tr> <td><input type="text"/></td> <td><input type="text"/></td> <td><input type="text"/></td> </tr> <tr> <td>ORA INIZIO (4)</td> <td>TEMPO SETTORE</td> <td>ORA TRANSITO</td> </tr> </table>	h. min. sec.	h. min. sec.	h. min. sec.	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	ORA INIZIO (4)	TEMPO SETTORE	ORA TRANSITO			
h. min. sec.	h. min. sec.	h. min. sec.											
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>											
ORA INIZIO (4)	TEMPO SETTORE	ORA TRANSITO											
SETTORE 3 km: dal CO 3: PC: (5) al CO 4:	<table style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td style="width: 33%;">h. min. sec.</td> <td style="width: 33%;">h. min. sec.</td> <td style="width: 33%;">h. min. sec.</td> </tr> <tr> <td><input type="text"/></td> <td><input type="text"/></td> <td><input type="text"/></td> </tr> <tr> <td>ORA INIZIO</td> <td>TEMPO SETTORE</td> <td>ORA TRANSITO</td> </tr> </table>	h. min. sec.	h. min. sec.	h. min. sec.	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	ORA INIZIO	TEMPO SETTORE	ORA TRANSITO			
h. min. sec.	h. min. sec.	h. min. sec.											
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>											
ORA INIZIO	TEMPO SETTORE	ORA TRANSITO											
<div style="border: 1px solid black; width: 150px; height: 80px; margin: 0 auto; display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> CT 1 </div>		<div style="border: 1px solid black; width: 150px; height: 80px; margin: 0 auto; display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> CT 2 </div>											

- Note:
- (1) - Ora di inizio del settore 1, annotata dal cronometrista addetto al CO 1.
 - (2) - Tempo di percorrenza del settore 1, predisposto dall'organizzatore.
 - (3) e (4) - Ora di transito al CO 2 annotata dal cronometrista addetto al CO 2. L'ora di transito al CO 2 coincide, di norma, con l'ora di inizio del settore 2.
 - (5) - Indicare sinteticamente le PC comprese nel settore.

ALLEGATO N. 3 ALLA N.S. 14 CAPITOLO IV

TABELLA DI MARCIA DA UTILIZZARSI NELLE MANIFESTAZIONI CHE PREVEDONO CO

TIPO B

MANIFESTAZIONE		VETTURA		
TAPPA: data: da: a:		N.		
Conducente:		Navigatore:		
Vettura marca:		Tipo:		
SETTORE 1 km:				A DISPOSIZIONE DEI CONCORRENTI
dal CO 1:	h. min. sec.	h. min. sec.	h. min. sec.	
PC: (6)	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	
al CO 2:	ORA INIZIO (1)	TEMPO SETTORE (2)	ORA TRANSITO (3)	
SETTORE 2 km:				
dal CO 2:	h. min. sec.	h. min. sec.	h. min. sec.	
PC: (6)	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	
al CO 3:	ORA INIZIO TEORICO (4)	ORA INIZIO (5)	TEMPO SETTORE	ORA TRANSITO
SETTORE 3 km:				
dal CO 3:	h. min. sec.	h. min. sec.	h. min. sec.	
PC: (6)	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	
al CO 4:	ORA INIZIO TEORICO	ORA INIZIO	TEMPO SETTORE	ORA TRANSITO
CT 1		CT 2		

- Note:
- (1) - Ora di inizio del settore 1, annotata dal cronometrista addetto al CO 1.
 - (2) - Tempo di percorrenza del settore 1, predisposto dall'organizzatore.
 - (3) e (4) - Ora di transito al CO 2 e ora di inizio teorico del settore 2, annotate dal cronometrista addetto al CO 2.
 - (5) - Ora di inizio del settore 2, confermata o variata dal cronometrista di inizio settore 2.
 - (6) - Indicare sinteticamente le PC comprese nel settore.

ALLEGATO N. 4 ALLA N.S. 14 CAPITOLO IV
CARTELLI DI
SEGNALAZIONE

	INIZIO ZONA RILEVAMENTO CARTELLI CON FONDO GIALLO	RILEVAMENTO CARTELLI CON FONDO ROSSO	FINE ZONA RILEVAMENTO CARTELLI CON FONDO BEIGE	INIZIO ZONA RILEVAMENTO CARTELLI CON FONDO GIALLO	RILEVAMENTO CARTELLI CON FONDO ROSSO	FINE ZONA RILEVAMENTO CARTELLI CON FONDO BEIGE	INIZIO ZONA RILEVAMENTO CARTELLI CON FONDO GIALLO	RILEVAMENTO CARTELLI CON FONDO ROSSO	FINE ZONA RILEVAMENTO CARTELLI CON FONDO BEIGE
PC SINGOLE E CONCATENATE LUNGHEZZA SUPERIORE A 300 MT.	INIZIO PC			FINE / INIZIO PC			FINE PC		
PC SINGOLE E CONCATENATE LUNGHEZZA INFERIORE A 300 MT.	Lunghezza inferiore a 300 mt.			Lunghezza inferiore a 300 mt.			Lunghezza inferiore a 300 mt.		
IN ALTERNATIVA PC SINGOLE LUNGHEZZA SUPERIORE A 300 MT.	Lunghezza inferiore a 300 mt.			Lunghezza inferiore a 300 mt.			Lunghezza inferiore a 300 mt.		
IN ALTERNATIVA PC SINGOLE LUNGHEZZA INFERIORE A 300 MT.	Lunghezza inferiore a 300 mt.			Lunghezza inferiore a 300 mt.			Lunghezza inferiore a 300 mt.		
IN ALTERNATIVA PC CONCATENATE LUNGHEZZA SUPERIORE A 300 MT.	Lunghezza inferiore a 300 mt.			Lunghezza inferiore a 300 mt.			Lunghezza inferiore a 300 mt.		
IN ALTERNATIVA PC CONCATENATE LUNGHEZZA INFERIORE A 300 MT.	Lunghezza inferiore a 300 mt.			Lunghezza inferiore a 300 mt.			Lunghezza inferiore a 300 mt.		
CT	FINE ZONA CONTROLLO CARTELLI CON FONDO BEIGE			FINE ZONA CONTROLLO CARTELLI CON FONDO BEIGE			FINE ZONA CONTROLLO CARTELLI CON FONDO BEIGE		
CO	FINE ZONA CONTROLLO CARTELLI CON FONDO BEIGE			FINE ZONA CONTROLLO CARTELLI CON FONDO BEIGE			FINE ZONA CONTROLLO CARTELLI CON FONDO BEIGE		

NELLE PROVE CRONOMETRATE:

- TRA IL CARTELLO GIALLO DI INIZIO ED IL CARTELLO BEIGE DI FINE ZONA RILEVAMENTO È VIETATO L'ARRESTO (FERMO VETTURA) E LA SOSTA DELL'AUTOVETTURA

NELLE PROVE CRONOMETRATE E NEI CONTROLLI ORARI:

- IL TRATTO DI PERCORSO COMPRESO TRA IL CARTELLO GIALLO DI INIZIO ED IL CARTELLO BEIGE DI FINE ZONA RILEVAMENTO, PUÒ ESSERE PERCORSO DAI CONDUTTORI E DAI NAVIGATORI SOLAMENTE A BORDO DELLA PROPRIA AUTOVETTURA

