

## R.N.S. NORMA SUPPLEMENTARE N.S. 9

Edizione 2014

**VERIFICHE NELLE GARE****1. PREMESSA**

Le presenti norme riguardano l'organizzazione e lo svolgimento delle verifiche tecniche e sportive in tutte le competizioni ove sono previste ed integrano quelle contenute nel Cod., nel RNS e sue NS e nel regolamento Particolare di gara. Esse hanno valore vincolante; la loro inosservanza darà quindi luogo all'applicazione delle sanzioni disciplinari previste. Benché rivolte in particolare a Organizzatori, Concorrenti e Commissari Tecnici, le presenti norme vanno osservate e fatte osservare, per quanto di competenza di ciascuno, anche dai Commissari Sportivi, dai Direttori di Gara, dagli altri Ufficiali di Gara, dai conduttori e da ogni altra persona interessata.

**2. NORME PER GLI ORGANIZZATORI****2.1 PRESCRIZIONI REGOLAMENTARI**

Il regolamento particolare deve specificare i seguenti dati:

- a) ora di inizio e termine delle verifiche sportive (che dovranno precedere di norma di almeno mezz'ora le verifiche tecniche preliminari con l'indicazione delle eventuali suddivisioni di orari tra classi, raggruppamenti, ecc. e delle località in cui le verifiche saranno effettuate);
- b) ora di inizio e termine delle verifiche tecniche preliminari con indicazione delle eventuali suddivisioni di orario tra classi, raggruppamenti ecc.; dell'orario della eventuale pesatura delle vetture se obbligatoria; della località ove si effettuerà la pesatura (obbligatoria o facoltativa); della località ove si effettueranno i controlli fonometrici, le piombature e le altre verifiche preliminari;
- c) luogo dove sarà predisposto il parco chiuso (o i parchi chiusi ove ne sia previsto più di uno);
- d) luogo dove si effettueranno le verifiche tecniche dopo la gara e quello dove si effettuerà l'eventuale pesatura dopo la gara, se diverso dal primo.

Nota 1 - A seconda delle caratteristiche della gara e del percorso (su tracciato aperto o chiuso ad anello), le verifiche preliminari e quelle post-gara potranno essere effettuate in un medesimo luogo o in due luoghi distinti; altrettanto dicasi per la pesatura e gli altri controlli. Il luogo delle verifiche preliminari, inclusa la pesatura dovrà trovarsi nelle adiacenze del traguardo di partenza, o comunque ad una distanza non superiore a 20 km dallo stesso; il luogo delle verifiche post-gara e/o di pesatura relativa dovrà essere, per quanto possibile, in prossimità del traguardo di arrivo o comunque a distanza non superiore a 50 km dallo stesso e facilmente raggiungibile.

Il parco chiuso va previsto nelle immediate vicinanze del traguardo (di partenza, se previsto, e di arrivo).

Nota 2 - Le disposizioni di cui sopra, ed in specie quelle relative all'orario, costituiscono parte essenziale del regolamento particolare e non possono essere modificate se non nei casi e nei modi previsti dallo stesso e approvati dalla CSAI, o in quelli previsti dal RNS (art. 66).

**2.2 PROCEDURA PER LE VERIFICHE SPORTIVE**

Le verifiche sportive saranno effettuate in base all'elenco degli iscritti (trasmesso alla CSAI nei termini previsti, copia del quale dovrà essere consegnata a ciascun Commissario Tecnico preposto alle verifiche tecniche). Esse comprenderanno, in ordine di successione:

- a) la visita medica dei conduttori, se prevista;
- e) il riscontro della scheda d'iscrizione e in particolare il controllo della firma del concorrente e dei dati caratteristici della vettura (marca, tipo, categoria, gruppo, classe cilindrata dichiarati);
- f) il controllo delle licenze della tessera ACI, del certificato di idoneità fisica, della patente e per i Conduttori disabili controllare la certificazione della FISAPS relativa all'uscita rapida della vettura.

Nelle gare in circuito chiuso (circuito, velocità su terra, ecc.) la patente di guida non viene richiesta all'atto delle verifiche pre-gara; deve essere naturalmente esibita nelle gare in cui è prevista la circolazione su strade pubbliche (rallies, ecc.). La patente e la licenza possono essere sostituiti esclusivamente dalla denuncia di smarrimento o di furto presentata alle Autorità competenti e dalla richiesta di duplicato del documento vidimato dalle Autorità competenti. Il verificatore addetto alle verifiche sportive compilerà per la parte che gli compete la scheda di verifica, sottoponendola al visto del Direttore di gara o del Segretario della manifestazione e rilasciandola al concorrente per la presentazione ai Commissari Tecnici preposti alle successive verifiche tecniche.

È fatta viva raccomandazione ai conduttori di portare al collo o al polso, per tutta la durata della gara, una placchetta con l'indicazione del proprio gruppo sanguigno e del fattore RH.

**2.3 PROCEDURE PER LE VERIFICHE TECNICHE PRE-GARA**

Le verifiche pre-gara saranno di carattere generale: controllo della marca e del modello della vettura, apparente conformità della stessa al gruppo/formula e/o classe nei quali è stata iscritta e conformità degli elementi di sicurezza che dovranno essere corrispondenti con i dati riportati sulla scheda "Equipaggiamenti di Sicurezza" (vedere N.S.8) presentata dal/i Conduttore/i. Nel corso delle verifiche pre-gara dovrà essere riscontrata la conoscenza/padronanza, da parte del/i Conduttore/i, dei dispositivi di sicurezza (attivi e passivi) della vettura prima del rilascio del documento di ammissione alla gara.

In tutte le gare, in Autodromo, dovrà essere obbligatoriamente effettuato il controllo fonometrico sulla rumorosità delle vetture secondo le procedure descritte nell'art. 10.1

Per tutte le vetture deve essere controllata la rispondenza del numero di telaio con il Passaporto Tecnico.

**2.4 AMMISSIONE DELLE VETTURE SUL PERCORSO**

**Il Direttore di gara** è tenuto a controllare mediante un Commissario all'ingresso del percorso che ogni vettura **ed il relativo conducente** abbiano effettuato le prescritte verifiche **rispettivamente** tecniche **e sportive**, e a tal fine il Commissario ritirerà **da ogni Conduttore** l'apposito documento di ammissione. Il documento dovrà essere conservato dall'organizzatore come parte integrante dell'incartamento di chiusura.

**2.5 VERIFICHE TECNICHE SUPPLEMENTARI E VETTURE FUORI GARA**

Verifiche tecniche supplementari: è facoltà dei Commissari Sportivi richiedere ai Commissari Tecnici l'effettuazione di eventuali verifiche supplementari; salvo i casi previsti alla nota 2 del punto 2.1, ciò non potrà comportare tuttavia alcuna modifica degli orari e delle altre norme relative alle verifiche contenuti nel regolamento particolare.

Controllo vetture fuori gara: l'organizzatore dovrà provvedere al controllo delle vetture arretratesi sul percorso per incidente od altra causa di forza maggiore quando le stesse, avendo coperto la distanza minima prevista, possono essere classificate. A tal fine queste vetture possono essere, o trasportate al parco chiuso o sorvegliate sul posto, o eventualmente piombate a cura dei commissari muniti di mezzi necessari sino alla scadenza del tempo previsto per le eventuali verifiche post-gara.

## 2.6 APPRESTAMENTI PER LE VERIFICHE TECNICHE

2.6.1 Il luogo delle verifiche tecniche preliminari dovrà essere coperto per almeno 6 metri x 8 metri chiuso o transennato, a pavimentazione orizzontale di tipo compatto e in buone condizioni di visibilità per l'intero orario delle verifiche.

Per ragioni di sicurezza è consigliata una buca di dimensioni adeguate oppure la presenza di un sollevatore avente una portata di almeno 1500 kg.

Nel caso di partecipazione molto numerosa, essendo buona norma provvedere all'effettuazione delle verifiche tecniche "per stazioni", il luogo delle verifiche deve essere ampliato in modo che per ogni stazione sia disponibile uno spazio pari a quello di cui sopra. L'accesso al luogo delle verifiche tecniche deve essere tale da consentire il regolare incolonnamento delle vetture. A tale proposito l'organizzatore dovrà predisporre il personale necessario.

Numero minimo di Commissari Tecnici/Verificatori Tecnici, esclusi gli eventuali uditori, in base al numero di vetture da verificare ed alle ore a disposizione. Stesso numero vale per i Verificatori Sportivi.

N° Ore N° Tecnici	3	4	5	6	7	8	9	10	11
2	21	28	35	42	49	56	63	70	77
3	42	56	70	84	98	112	126	140	154
4	63	84	105	126	147	168	196		
6	84	112	140	168	196				
8	105	140	175						
9	126	168				N° vetture da verificare			
10	147	196							
12	168								

oltre al personale per eventuali punzonature -

2.6.2 Per la F3 le verifiche preliminari verranno effettuate da una equipe di Commissari Tecnici che si recherà presso le tende dei team iscritti per il controllo delle vetture.

Per le altre gare la decisione sul sistema di svolgimento delle verifiche è lasciata al C.T. Delegato CSAI.

2.6.3 Il luogo delle verifiche tecniche post-gara deve essere chiuso (preferibilmente officina meccanica o autorimessa attrezzata per le necessarie operazioni) e adibito esclusivamente a tale uso per tutto il tempo necessario all'effettuazione delle verifiche.

Le sue dimensioni devono essere tali da consentire lo smontaggio ed il rimontaggio simultaneo di quattro vetture.

L'attrezzatura deve includere un sollevatore della portata di almeno 1500 kg. o una buca di dimensioni adeguate, nonché una adeguata illuminazione; due meccanici qualificati per l'assistenza alle operazioni di smontaggio e montaggio devono essere messi a disposizione dall'organizzatore.

Per la pesatura deve essere prevista una pesa del tipo previsto dalla CSAI.

L'organizzatore deve prevedere mezzi di trasporto per quelle vetture che non possono raggiungere il luogo di verifica con i propri mezzi.

Nelle gare in Salita, qualora l'officina non fosse ubicata nella località di arrivo, è ammesso e consigliato, di predisporre presso il Parco Chiuso una struttura, eventualmente non fissa purché chiudibile da tutti i lati, e un furgone attrezzato come un officina mobile fornito degli attrezzi che consentano di effettuare le verifiche e i controlli che non necessitano di un trasferimento delle vetture presso il luogo previsto per le verifiche post-gara. Nelle gare valevoli per il CIVM, se sussistono le condizioni innanzi citate, è consigliato allestire quanto sopra.

2.6.4 Il parco chiuso dovrà essere di dimensioni adeguate e recintato anche con mezzi di fortuna ma in modo da garantire l'efficacia della sorveglianza ai fini di evitare che chiunque possa accedere durante la presenza delle vetture. La sorveglianza dovrà essere esercitata da un Commissario a ciò designato dall'organizzatore, coadiuvato da altro personale. Il Commissario al parco chiuso è responsabile del suo funzionamento dall'ingresso all'uscita delle vetture e ha l'incarico di impartire ogni necessaria disposizione al riguardo ai concorrenti, di registrare l'ingresso e l'ubicazione di ogni vettura, segnando sull'apposito registro l'ora, il numero della vettura, la sua ubicazione e il nome di chi l'ha consegnata, in ordine cronologico di entrata.

Se il parco chiuso dista più di 300 m. dal traguardo, il percorso di accesso va segnato e sorvegliato a cura dell'organizzatore.

## 3. NORME PER I CONCORRENTI

I Concorrenti sono tenuti al rispetto delle seguenti norme:

a) gli orari delle verifiche ante-gara devono essere rigorosamente osservati: l'inosservanza, salvo comprovata causa di forza maggiore accolta dai Commissari Sportivi, comporterà la non ammissione alla gara.

Alle verifiche ante-gara dovranno essere presenti anche i conduttori.

g) La vettura dovrà procedere sulle proprie ruote, incolonnata con le altre vetture, verso il luogo delle verifiche, munita del proprio numero di gara.

h) Alle verifiche tecniche dovrà essere presentata, pena la non ammissione alla gara, oltre alla scheda di verifica, quella di omologazione della vettura, compresi tutti gli eventuali fogli aggiuntivi di estensione, tale scheda di omologazione, dovrà essere emessa dagli appositi uffici della CSAI e della FIA e risultare chiaramente consultabile. Per essere valida, la scheda deve riportare la perforazione CSAI o FIA o stampata su apposita carta. Ogni giudizio sulla regolarità della vettura, verrà espresso sulla base della scheda completa delle necessarie estensioni, presentata dal concorrente.

Oltre alla scheda d'omologazione e alla scheda di verifica tutte le vetture dovranno essere munite - pena la non ammissione alla gara - del passaporto tecnico CSAI, se iscritte da un Concorrente titolare di Licenza CSAI o FAMS. Sono altresì ammessi Passaporti

Tecnici rilasciati da una A.S.N. o dalla FIA. In caso di riscontrata irregolarità della vettura il passaporto tecnico verrà ritirato.

Inoltre il/i Conducente/i dovrà/anno presentarsi alle verifiche tecniche ante-gara:

- con la scheda "Equipaggiamenti di Sicurezza" (veder N.S. 8) compilata in tutte le sue parti e firmata dal/i Conducente/i
- con tutto l'abbigliamento ignifugo e di sicurezza previsto dalla scheda stessa.

i) Nessun concorrente la cui vettura abbia superato le verifiche preliminari può rifiutare di sottoporre la vettura stessa ad altra verifica che sia comunque disposta, pena l'esclusione dalla gara e il deferimento alla CSAI per l'adozione di ulteriori sanzioni disciplinari.

Tuttavia, prima dell'inizio della gara, il concorrente potrà evitare lo smontaggio delle parti meccaniche dichiarando per iscritto, sotto la propria responsabilità, che le caratteristiche del veicolo rispondono pienamente alle prescrizioni dei regolamenti e che si impegna in qualunque caso, anche di abbandono, a presentare la vettura alle verifiche al termine della gara; in questo caso la sigillatura e/o marchiatura è obbligatoria. La mancata ottemperanza a quanto sopra equivale a rifiuto di verifica. In qualunque momento della manifestazione potranno essere effettuati controlli sulla regolarità tecnica delle vetture nonché sulla idoneità e/o abilitazione alla guida dei conducenti.

In caso di parti della vettura sigillate, punzonate o verniciate, da sottoporre a smontaggio e verifica al termine della gara, è fatto obbligo ai concorrenti di consegnare ai Commissari tecnici tali parti, qualora ne sia ammessa la sostituzione, al termine della manifestazione stessa.

Sarà cura dell'equipaggio vegliare sulla integrità dei sigilli, o di quanto altro applicato, fino alla fine della gara, la loro assenza comporterà l'esclusione dalla stessa.

Dopo i controlli di cui sopra sarà cura dei concorrenti e dei conducenti verificare che tutti gli elementi della vettura verificati siano stati ricollocati a dovere.

Resta inteso che eventuali comportamenti dilatori adottati dal(i) Concorrente(i) sottoposto(i) a verifica, volti a rendere più gravose e/o difficoltose le operazioni equivale a rifiuto di verifica.

j) I Concorrenti e i conducenti sono responsabili della rispondenza delle loro vetture alle norme regolamentari e sono quindi passibili di sanzioni anche nel caso di irregolarità riscontrata successivamente alle verifiche.

k) Le vetture devono essere pulite e in buono stato di manutenzione.

In particolare, le vetture sporche all'esterno o all'interno o nel vano motore o nell'abitacolo o che abbiano la scocca danneggiata o che non dessero sufficienti garanzie di idoneità e sicurezza, non devono essere ammesse alla competizione.

l) Zavorra: sarà permesso l'impiego di zavorra per raggiungere il peso minimo prescritto, alle condizioni precisate dall'Allegato J o dal regolamento tecnico della specialità (es. CIT, GT).

I concorrenti con vetture zavorrate devono dichiarare la zavorra ed il peso relativo in sede di verifiche ante-gara. In mancanza di tale dichiarazione, la zavorra eventualmente impiegata non sarà considerata in sede di verifiche post-gara.

m) Alle verifiche post-gara deve essere presente il concorrente o persona munita di sua delega scritta. A tale persona viene riconosciuta una rappresentanza volontaria; essa pertanto è legittimata a presentare la difesa del delegante, a proporre appello o a rinunciarvi. In tutti i casi il suo operato è vincolante per il concorrente. In caso di Concorrente Persona Giuridica, **si vedano le esposte previsioni della NS 3.**

Per l'espletamento delle verifiche post-gara il Concorrente dovrà presentare i seguenti documenti:

- licenza del Concorrente;
- la fiche d'omologazione della vettura, compresi tutti gli eventuali fogli aggiuntivi;
- il passaporto tecnico C.S.A.I. **o quello rilasciato dalla Fia o da un ASN.**

La mancanza di tali documenti, qualora rendesse impossibile la verifica, sarà considerato come rifiuto della stessa.

Si rammenta che tali documenti devono essere sempre disponibili e, fatta eccezione per le gare in circuito, devono essere a bordo della vettura.

n) In caso di smontaggio, il Concorrente ha facoltà di avvalersi, oltre che dei meccanici messi a disposizione dall'organizzatore, anche di meccanici di propria fiducia che dovranno essere però presenti al momento della verifica e che agiranno sotto il controllo del Commissario Tecnico Delegato.

o) È fatto obbligo ai Concorrenti di rendere possibile lo smontaggio delle parti delle proprie vetture anche in caso di utilizzo di utensili speciali (che dovranno essere forniti dal concorrente stesso). L'eventuale impossibilità di intervenire per effettuare le verifiche entro il termine stabilito dal Collegio dei Commissari Sportivi, sarà intesa come "rifiuto di verifica."

#### 4. RECLAMI - SPESE DI VERIFICA - APPELLI

I reclami contro una vettura devono essere compilati secondo lo schema di cui Allegato A alla presente N.S..

In caso di reclamo contro una vettura, il reclamante è tenuto a versare, oltre al deposito cauzionale di reclamo, una ulteriore cauzione per le spese di verifica (smontaggio e rimontaggio) della vettura stessa o per le spese di analisi comunque richieste o disposte.

In caso contrario i Commissari Sportivi non daranno seguito al reclamo.

L'ammontare della cauzione sarà fissato inappellabilmente dai Commissari Sportivi, sentiti i Commissari Tecnici, sulla base della seguente tabella, che deve intendersi di carattere orientativo:

**TARIFFARIO SPESE VERIFICA RIMONTAGGIO PER VETTURE**  
**Gruppi N, A, R, B, T1, T2, CN, GT1, GT2, GT3**

	VERIFICHE EURO EURO		GRUPPI N - T2 - CN	GRUPPI A - R - B - T1	GRUPPI GT1 - GT2 - GT3
			EURO		
<b>MOTORE</b>	sino a 1150 c.c.	cilindrata	280.00	330.00	-
	sino a 1150 c.c.	testa completa	355.00	410.00	-
	sino a 1150 c.c.	motore completo	780.00	1050.00	-
	da 1151 a 1600 c.c.	cilindrata	355.00	440.00	-
	da 1151 a 1600 c.c.	testa completa	440.00	560.00	-
	da 1151 a 1600 c.c.	motore completo	900.00	1180.00	-
	da 1601 a 2000 c.c.	cilindrata	440.00	560.00	650.00
	da 1601 a 2000 c.c.	testa completa	580.00	660.00	820.00
	da 1601 a 2000 c.c.	motore completo	1150.00	1480.00	1650.00
	oltre 2000 cc.	cilindrata	540.00	660.00	800.00
	oltre 2000 cc.	testa completa	660.00	760.00	900.00
	oltre 2000 cc.	motore completo	1300.00	2000.00	2200.00
Questi costi sono da intendersi per motori a 4 cilindri, nel caso di con un numero superiore di cilindri la cifra sopra indicata deve essere divisa per 4 e moltiplicata per il numero dei cilindri					
<b>TRASMIS- SIONE</b>	sino a 1150 c.c.		200.00	200.00	
	Da 1151 a 1600 c.c.		225.00	225.00	
	Da 1601 a 2000 c.c.		250.00	250.00	
	oltre 2000 cc.		275.00	275.00	
	Questi costi sono da intendersi per vetture a 2 ruote motrici per le vetture a 4 ruote motrici la cifra deve essere moltiplicata per il coefficiente 1.5				
<b>F 3</b>		cilindrata	560.00		
<b>F. JUNIOR</b> testa completa motore completo trasmissione		cilindrata	220.00		
			350.00		
			740.00		
			200.00		
Tutte le altre vetture sono convenzionalmente equiparate al Gruppo N					
Tutte le altre Formule sono convenzionalmente equiparate al Gruppo A					
Il costo di eventuali analisi materiali saranno esaminati dal GDL Tecnica sentiti i Laboratori specializzati.					
Per i costi delle analisi benzine vedere il successivo articolo 6.3.2 - Costi analisi					
Rimborso minimo per controlli : attacchi bracci, sospensioni, freni, ruote, scocca EURO 150.00					

Per testata completa si intende anche l'albero a cammes, in caso di motori OHC o DOHC, (Gr. N) e la cilindrata.

Le spese di verifica saranno a carico del reclamante se il reclamo risulta infondato, ed a carico del reclamato in caso contrario.

Se il reclamo risultasse infondato e le spese di smontaggio/rimontaggio fossero superiori al deposito a garanzia, la differenza sarà a carico del reclamante. Al contrario, se le spese fossero inferiori, la differenza gli verrà rimborsata.

Qualora durante la verifica sia indispensabile il danneggiamento di un particolare, oggetto di verifica il Commissario Tecnico dovrà segnalarlo al fine di poterlo rimborsare, nel limite del listino ufficiale del Costruttore, al Concorrente in caso di conformità (esempio: verifica di un particolare montato a pressione e sigillato dal Costruttore che non potrà più essere riassembleto in modo conforme all'Annesso J). In nessun caso il costo del pezzo che potrebbe essere danneggiato durante tali operazioni sarà considerato al fine di non procedere alla verifica (sia essa d'ufficio o su reclamo).

In caso di appello, il concorrente reclamante ha l'obbligo di consegnare il particolare meccanico contestato ai C.S..

Qualora il concorrente non consegni il particolare ai C.S. decadrà il suo diritto di appello.

A tale obbligo è soggetto anche il concorrente che ha ottenuto una decisione favorevole dai C.S. nel caso in cui il soccombente reclamante ha preannunciato appello.

Il particolare meccanico oggetto di ricorso al Tribunale Nazionale d'Appello (T.N.A.) dovrà essere inviato, a cura dell'Organizzatore, al T.N.A. presso l'Autodromo di Vallelunga - Scuola Federale CSAI di Pilotaggio Velocità - 00063 Campagnano di Roma, accompagnato da un documento firmato dal concorrente e dal Commissario Sportivo (Nazionale Delegato, ove esista), nel quale deve essere dichiarato che il particolare si identifica con quello contestato.

L'Organizzatore dovrà dare contestuale comunicazione alla Segreteria del T.N.A. (00185 Roma, Via Solferino 32, fax 06 - 4940961) dell'avvenuto invio all'Autodromo di Vallelunga del particolare meccanico oggetto di ricorso.

Il particolare meccanico dovrà essere debitamente piombato dal Commissario Tecnico (Nazionale Delegato, ove esista). La piombatura

dovrà essere realizzata in maniera tale da non creare ostacoli ad eventuali operazioni di controllo o di verifica o di misurazione. Un cartellino riportante il numero di gara, la marca e il modello della vettura, il nome del concorrente, la denominazione della gara, le firme dei Commissari Sportivi e Tecnici (Nazionali, ove esistano) e del concorrente o del suo legale rappresentante (la lettera di delega dovrà essere allegata al rapporto per il T.N.A.) dovrà essere inserito nel filo che successivamente sarà piombato. Il pacco utilizzato per la spedizione del particolare meccanico oggetto di ricorso dovrà essere sigillato e dovrà riportare all'esterno i dati relativi al ricorso stesso (denominazione e data della gara, nome del ricorrente, descrizione del particolare).

Gli eventuali supporti audiovisivi, magnetici, ecc. che dovessero essere allegati alla documentazione del ricorso dovranno essere inviati alla Segreteria del T.N.A. (00185 Roma, Via Solferino 32) con plico sigillato sul cu esterno dovranno essere riportati i dati relativi al ricorso al quale il supporto si riferisce (denominazione e data della gara, nome del ricorrente). Al supporto deve essere allegata una nota che indichi in quale giro o in quale fase della gara è avvenuto l'episodio in contestazione.

I verbali di gara devono essere trasmessi in originale; sui verbali devono essere sempre specificati la marca della vettura, il modello, il gruppo, la classe ed il numero di omologazione.

## 5. NORME PER I COMMISSARI TECNICI

Nelle verifiche tecniche ante gara e/o per il rilascio delle certificazioni generali di conformità, i Commissari Tecnici si limiteranno a semplice ispezione visiva sull'aspetto esteriore dei dispositivi di sicurezza e dei particolari della vettura visibili dall'esterno, nell'abitacolo, nel vano motore e nel vano bagagli, comunque ispezionabili senza l'ausilio di attrezzi o strumenti e senza che il Commissario si ponga al di sotto della vettura.

Nell'espletamento dei loro compiti, in sede di verifiche i Commissari Tecnici che, come previsto dal Codice Sportivo internazionale, potranno essere assistiti da verificatori (o allievi Commissari tecnici), dovranno attenersi alle seguenti norme:

**a)** essi agiscono quali ufficiali di gara responsabili del giudizio tecnico in merito alla rispondenza delle vetture alle norme regolamentari che reggono la Gara (Codice Sportivo e relativo Allegato "J", Regolamento Nazionale Sportivo e relative norme supplementari, Regolamento Particolare e relative circolari, nonché prescrizioni nazionali diramate a mezzo circolari o in altra forma dalla sottocommissione tecnica CSAI). Devono quindi tenere presente tale loro veste sia quando procedono alle verifiche previste dai regolamenti che a quelle loro richieste dalla CSAI, dai Commissari Sportivi, o dal Direttore di Gara, sia infine, in sede consultiva, alla formulazione di giudizi a richiesta di tali organi su altre questioni strettamente attinenti alla gara.

In ogni caso dovrà comunque essere consultato il Commissario Tecnico delegato dalla CSAI (ove esista) e il suo parere, se in disaccordo con quello degli altri Commissari Tecnici, sarà vincolante.

**p)** I loro giudizi vengono emessi singolarmente e nel corso di durata del loro mandato per ogni singola manifestazione.

Benché sia naturalmente ammessa la consultazione tra Commissari Tecnici il giudizio non può essere il risultato di una decisione collegiale, ma comporta la responsabilità personale di chi lo emette: similmente ciascun commissario Tecnico può avvalersi della consultazione della CSAI o di altre fonti competenti per formulare il suo giudizio, ma non può rinviarlo alle stesse ne procrastinarlo oltre i suddetti limiti di tempo;

**q)** Le verifiche verranno condotte in conformità alle disposizioni impartite dal Commissario Tecnico delegato della CSAI (ove esista) il quale dovrà obbligatoriamente intervenire e al quale spetta di apporre il visto su tutti i documenti relativi sottoscritti dagli altri Commissari Tecnici.

In caso di ritardo del Tecnico delegato CSAI, il Direttore di gara ha la facoltà di far iniziare le verifiche, nel rispetto degli orari previsti.

**r)** Le verifiche tecniche post-gara devono essere completate in sede di gara. In caso di impossibilità di completarle in sede di gara, le verifiche devono proseguire nel o nei giorni successivi, fino alla emissione del giudizio.

In nessun caso il loro completamento deve essere demandato alla CSAI

**s)** I Commissari Tecnici devono:

- essere presenti sul luogo delle verifiche dall'ora di inizio delle verifiche preliminari a quella di termine delle verifiche post-gara e supplementari;
- tenersi costantemente aggiornati con i regolamenti, norme e prescrizioni, anche a carattere interpretativo, emanati dalla CSAI attraverso le sue pubblicazioni, circolari od altro.

## 6. VERIFICA CARBURANTE - PROCEDURE

6.1 Qualora in una competizione venisse richiesta la verifica del carburante di una vettura d'ufficio o su reclamo si dovranno prelevare dalla vettura interessata 3 litri di carburante e porlo, equamente distribuito, in tre distinti recipienti, evitando di riempirli completamente, che devono essere sigillati e piombati, con la normale prassi usata per il materiale in contestazione, accertandosi che il tappo non possa essere svitato senza rompere il filo. Detto filo deve essere del tipo previsto per sigilli (tipo ENEL). I contenitori devono essere esclusivamente in metallo con tappo a chiusura stagna, esenti all'interno da ogni sostanza inquinante.

Gli Organizzatori hanno l'obbligo di tenerne un congruo numero (almeno 50) a disposizione dei Commissari Tecnici. Successivamente, a seconda che la verifica avvenga d'ufficio o su reclamo, si seguirà la procedura di seguito indicata.

La CSAI si riserva il diritto di inviare alle manifestazioni un proprio "Laboratorio Mobile Analisi Carburante", che quindi si intende autorizzato ad effettuare le relative verifiche alla stregua degli altri laboratori abilitati. Il Laboratorio Mobile effettuerà le analisi sul campo di gara.

Potranno essere eseguite le seguenti verifiche/analisi:

- a)** analisi comparativa
- t)** analisi su specifica ridotta
- u)** analisi su specifica completa

(vedere successivo articolo 6.3.2)

### Art. 6.2 Verifiche d'ufficio o su reclamo

Nel caso in cui la verifica del carburante di una vettura sia disposta d'ufficio o su reclamo, i 3 recipienti di cui al precedente Art. 6.1 saranno consegnati:

- uno all'Organizzatore che ha l'obbligo di inviarlo, il giorno successivo alla gara, ad uno dei laboratori di analisi indicati al seguente Art. 6.5 (in questo caso la fattura dovrà essere emessa a carico dell'Organizzatore e i risultati inviati alla Segreteria della Sottocommissione Tecnica CSAI Milano), o consegnarlo immediatamente al laboratorio mobile qualora questo sia previsto in sede di gara;
- uno all'Organizzatore che ha l'obbligo di conservarlo, quale campione a garanzia per eventuali successive analisi, sino a quando la CSAI non comunicherà l'esito Finale delle verifiche;
- uno al Concorrente, o suo delegato che ha presenziato al prelievo, della vettura verifica che ne accusa ricevuta (modello "Allegato C" alla presente NS).

Nel caso di verifiche d'ufficio le spese di verifica saranno a carico dell'Organizzatore in caso di carburante conforme, (a meno che non

sia presente il Laboratorio Mobile in sede di gara) ma a carico del Concorrente soccombente in caso di carburante non conforme nella misura sottoindicata.

Nel caso di verifiche su reclamo le spese di verifica saranno a carico del reclamante nel caso il carburante risulti conforme (l'Organizzatore incamererà l'importo versato dal reclamante) mentre nel caso in cui il carburante risulti non conforme saranno a carico del reclamato soccombente.

In caso di reclamo dovrà essere versata, oltre alla tassa di reclamo, una cauzione il cui importo sarà stabilito dai Commissari Tecnici (vedere art. 6.3.2 costo analisi).

Sia nel caso di verifiche d'ufficio o su reclamo, oltre alle spese di cui sopra, si dovrà considerare, per il trasporto dei campioni, quanto previsto dal successivo art. 6.3.1 - Ritiro campioni.

Nel caso di analisi, su reclamo, effettuate dal Laboratorio Mobile in sede di gara, gli importi di cui sopra, preventivamente versati dal concorrente sono di pertinenza della CSAI.

## ART. 6.3 RITIRO CAMPIONI E COSTI ANALISI CARBURANTE

### 6.3.1 Ritiro campioni

Il laboratorio Ecocontrol di Pomezia su richiesta degli organizzatori, effettuerà nei giorni di gara o nei giorni immediatamente successivi, un giro per ritirare presso le sedi di gara i campioni di benzina da analizzare, con appositi contenitori refrigerati.

Il costo dell'intero giro effettuato dall'Ecocontrol - che verrà suddiviso in parti uguali tra gli organizzatori coinvolti - varierà, a seconda del numero globale delle sedi presso cui i campioni verranno ritirati, secondo il seguente schema:

Numero sedi di gara	Costo globale	
1	Euro	516,45 + IVA
2	Euro	748,85 + IVA
da 3 a 5	Euro	1.007,08 + IVA
da 6 a 10	Euro	1.394,43 + IVA
da 11 a 20	Euro	2.117,46 + IVA
ritiri in Sicilia	Euro	1.136,20 + IVA

### 6.3.2 Costi analisi

Qui di seguito si elencano i costi delle analisi carburante praticati dal laboratorio ECOCONTROL di Pomezia.

#### a) analisi comparativa

Nel caso dell'analisi comparativa vengono considerate due prove sostanziali quali:

- analisi gascromatografica
- analisi all'infrarosso

Questa tipologia di analisi prevede il confronto di campioni provenienti da diversi concorrenti con campioni di riferimento (ATB) al fine di evidenziare manipolazioni dei carburanti.

Il costo previsto è di Euro 129,11/camp. + IVA

#### v) analisi su specifica ridotta

Nel caso dell'analisi su specifica ridotta sono previste le determinazioni di:

- numero di ottano RM
  - densità
- da effettuarsi su campioni prelevati da concorrenti diversi.

Il costo previsto è di Euro 129,11/camp. + IVA

#### w) analisi su specifica completa

Nel caso dell'analisi su specifica completa sono previste le determinazioni di:

- numero di ottano RM
- numero di ottano MM
- piombo
- benzene
- ossigeno
- densità
- distillazione
- perossidi
- nitrossidi
- azoto
- tensione di vapore Reid

Il costo previsto è di Euro 506,13/camp. + IVA

## ART. 6.4 VERIFICHE TRAMITE IL LABORATORIO MOBILE

Nei casi in cui sia prevista la presenza del Laboratorio Mobile per le analisi del carburante sul luogo di gara, si dovrà procedere come segue:

- prelievo del campione, ripartizione, sigillatura così come già previsto dall'Art. 6.1;
- un campione deve essere consegnato al Laboratorio Mobile che procederà alle analisi sul posto sia per la verifica della identità del carburante al campione di riferimento sia per la conformità del carburante alle specifiche, in questo secondo caso il concorrente comunicherà il nome commerciale del prodotto utilizzato se il carburante usato non è stato acquistato direttamente in una stazione di servizio;
- gli esiti delle analisi saranno comunicati direttamente al Collegio dei Commissari Sportivi i quali acquisiranno agli atti il risultato per le decisioni conseguenti;
- i campioni presunti irregolari verranno portati al laboratorio di analisi, dal Laboratorio Mobile stesso, per ulteriori accertamenti, insieme al secondo campione sigillato che verrà tenuto a disposizione della CSAI. Il terzo campione sigillato verrà lasciato al concorrente soggetto a verifica;
- qualora sia prevista benzina unificata per tutti i Concorrenti il campione di riferimento viene portato al Laboratorio Mobile per il con-

controllo di conformità alle specifiche previste dall'Art. 6.7;

- i risultati finali di tutti i campioni dovranno essere inviati dal Laboratorio Mobile direttamente alla CSAI - GDL Tecnica Via Durando, 38 20158 Milano fax 02/760.14.479.

6.5 L'Organizzatore, nei casi previsti, dovrà far pervenire un recipiente ad uno dei sotto indicati laboratori specificando che i risultati delle analisi dovranno essere comunicati esclusivamente alla CSAI Milano mentre la fattura dovrà essere intestata ed inviata all'Organizzatore che ha inoltrato i campioni:

<p>INNOVHUB - STAZIONI SPERIMENTALI PER L' INDUSTRIA Divisione Stazione Sperimentale per i Combustibili Viale A. De Gasperi 3 20097 San Donato Milanese, Milano (ITALY) Tel: +39.02.51604.1 Fax: +39.02.514286 Email : faedo@ssc.it / preziosi@ssc.it</p>	<p>Polimeri Europa Laboratorio CHIBA Litoranea Priolese ex 114, 39 96010 PRIOLO GARGALLO (SR) Tel: 0931/731111 - 734024 Fax. 0931/734305 - 02/52052217 Mail: guglielmo.arcidiacono@polimerieuropa.com (Solo per la Sicilia)</p>
<p>Ecocontrol Via Pontina Vecchia Km 30 - 00040 Pomezia (Roma) Tel. 06/91601333 - 4 - Fax 06/91601300 Email: segreteria@ecocontrol.biz (con ritiro dei campioni)</p>	<p>Analisi e Controlli Spa (No gare titolate FIA) Via Reggio 2 - 16155 Genova Pegli Tel. 010/6006243 - Fax 010/6006232 (con ritiro dei campioni)</p>

#### Trasporto campioni

La ditta Trasports Docks - Via Bocconi, 10/12 - 26838 Tavazzano con Villavesco (LO) - tel. 0371/477051 e-mail commerciale@trasportsdocks.it è disponibile ad effettuare il trasporto dei campioni.

6.6 Le vetture alle quali sia stato prelevato carburante sulla griglia di partenza devono essere esentate dal prelievo a fine gara.

Il prelievo può essere effettuato in qualsiasi momento, anche sulla griglia di partenza, prima del giro di ricognizione senza possibilità di rabbocco, e non c'è obbligo del tre litri di carburante a bordo all'arrivo.

#### ART. 6.7 CARBURANTE CARATTERISTICHE

I concorrenti saranno tenuti ad impiegare durante le prove ufficiali quanto durante la gara esclusivamente carburante del tipo prescritto.

L'uso di carburante diverso da quello stabilito comporterà l'esclusione dalla classifica.

Qualora non sia prevista benzina unificata e fornita dall'organizzatore, i concorrenti sono gli unici responsabili della conformità del carburante impiegato.

È obbligatoria l'utilizzazione di "carburante commerciale", vale a dire carburante acquistabile da una stazione di servizio senza aggiunta di additivi che possano aumentare la potenza.

Quando il concorrente usa carburante fornito direttamente da una Società Petrolifera, il prodotto deve essere approvato preventivamente dalla CSAI, dopo un'analisi di conformità alle specifiche previste dall'art. 6.7.

L'omologazione può essere richiesta dal concorrente o direttamente dalla Società Petrolifera che ha messo in commercio il carburante.

Tale omologazione viene ottenuta inviando un campione da due litri per le analisi al Laboratorio Ecocontrol di Pomezia, il quale invierà alla CSAI (Segreteria della Sottocommissione Tecnica) un certificato di analisi per il carburante valido per tutto il Campionato e provvederà ad inserire i dati di riferimento nel computer del Laboratorio Mobile.

Il controllo delle benzine deve essere effettuato nei parametri richiesti dai regolamenti FIA/CSAI.

I laboratori dovranno uniformarsi, nelle analisi, a questa disposizione.

In caso di dubbio dovrà essere contattata la Sottocommissione Tecnica (tel. 02/76012562-3).

Fatto salve le tolleranze di analisi previste dalle norme ASTM D3244 la non conformità di un solo parametro farà ritenere la benzina irregolare.

Il carburante dovrà avere le seguenti specifiche:

a) Benzina

CARATTERISTICHE	SENZA PIOMBO		METODI DI PROVA
	Min.	Max.	
R.O.N.	95,0	102,0	ASTM D 2699-86 e D 2700-86
M.O.N.	85,0	90,0	ASTM D 2700
OSSIGENO, % in peso		3.7	ASTM D 5622
PIOMBO, g/l		0.013	ASTM D 3237/3341
DENSITÀ, a 15°, Kg/m³	720	785	ASTM D 4052
AZOTO, % in peso		0.5	ASTM D 3228
NITROSSIDI, ppm		100	ASTM D 3703
BENZENE, % vol.		5	ASTM D 3606
RVP, hPa		900	ASTM D 323
DISTILLAZIONE :			ASTM D 86
EVAPORATO A 70°C,%Vol	10	47	
EVAPORATO A 100°C,%Vol.	30	70	
EVAPORATO A 180°C.,%Vol.	85		

CARATTERISTICHE	SENZA PIOMBO		METODI DI PROVA
	Min.	Max.	
PUNTO FINALE, °C		225	
RESIDUO, % vol.		2	
La conformità o la non conformità del carburante sarà effettuata secondo ASTM D 3244 con una certezza del 95%.			

#### b) Diesel

Per motori Diesel, il carburante dovrà essere del gasolio corrispondente alle seguenti specifiche:

- Tasso di idrocarburi % in peso 90 min
- Massa volumica, Kg/m<sup>3</sup> 860 max
- Indice di Cetano (ASTM D 613) 55 max
- Indice di Cetano calcolato (ASTM D976-80) 55 max
- **Tenore di zolfo (pr-EN-ISO/DIS 14596) 50 mg/kg max (secondo la direttiva 98/70/CE)**

Sono inoltre ammessi prodotti, con specifiche diverse, purché abbiano ottenuto un'approvazione CSAI o FIA.

#### 6.8 CARBURANTE: UTILIZZAZIONE

Gr. N-A-B-F.3 - F. Nazionali

Salvo che i regolamenti particolari dei vari campionati italiani non prevedano diversamente le sopra citate vetture potranno usare carburanti senza piombo (non è ammesso miscelare i due tipi).

F. 3000 - Prototipi C1 / C2 / C3

Valgono le disposizioni emanate dalla FIA

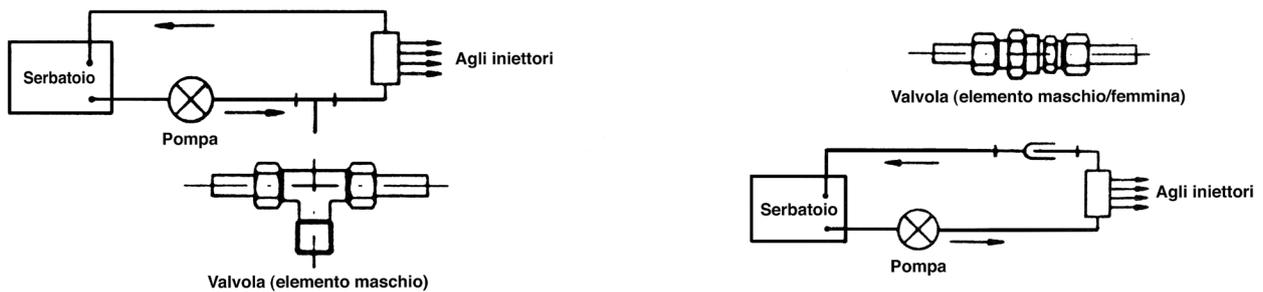
F. Junior

CIVT - Sport Nazionale

Carburante come da regolamento campionato.

#### 6.9 PRELIEVO CAMPIONI

Tutte le vetture, ad eccezione delle auto storiche, partecipanti a competizioni automobilistiche dovranno essere munite nel tratto di tubazione prossima al motore di un raccordo montato come da disegni onde poter provvedere ad un prelievo rapido della benzina in qualsiasi momento.



Nota: la seconda soluzione ha il vantaggio di eliminare ogni possibilità di perdita per trafilamento

Tutte le vetture dovranno essere equipaggiate da un tubo flessibile lungo un metro che abbia, nel suo terminale, l'innesto da inserire nel raccordo montato nella tubazione del carburante, al fine di rendere rapidi gli eventuali prelievi.

Detto tubo flessibile deve sempre essere a bordo della vettura.

Si ricorda che tutte le vetture devono avere almeno 3 litri di carburante a bordo in qualsiasi momento.



Il raccordo dovrà essere di un tipo sotto elencato o equivalente:

Earl's 240106 o 240306

Goodridge QD588-06D

Aeroquip FBM3083 + FBM3082 - SYMETRICS 4306-06A - V3+34406 - 06A - V3M

Staubli RBE 06.1813/JV/OD + RBE 06.7101/JV + RBE 06.8550.

Jiffy-tite QC 2000 / QC 3000 / QC 5000

Sono altresì ammessi tutti i dispositivi presenti nella Lista Tecnica FIA N° 5

Acquistabili presso:

Tecno 2 Performance Products s.r.l. - di Marco Ercole - Via Roma - 10099 S. Mauro (TO) - Tel. 011/8224969 - Fax 011/8225073.

Gi Effe - Via S. Giuliano 39 - 15040 Castelceriolo (AL) - Tel. 0131/585215 - Fax 0131/685454.

Maxi Car Racing s.r.l. - Via Chiaruffi, 5 - 50067 Rignano sull'Arno (FI) Tel. 055/8347027 www.maxicarracing.it

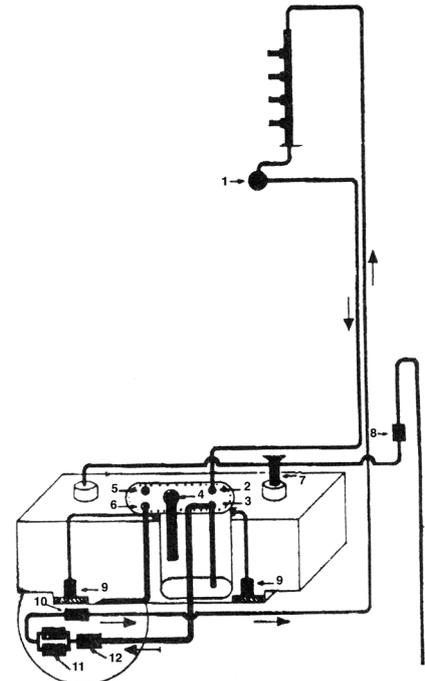
### 6.10 SCHEMA DI ALIMENTAZIONE (F.3)

Tutti i concorrenti dovranno presentare obbligatoriamente alle verifiche ante-gara lo schema completo dell'impianto di alimentazione (serbatoio, nourice, tubazioni di andata e di ritorno, pompe, filtri di carburante, ecc.) della vettura. La mancata presentazione implica la non ammissione alla competizione. L'eventuale diversità dell'impianto della vettura rispetto allo schema presentato verrà considerata e perseguita come frode sportiva.

Si riporta qui di seguito uno schema di massima che faciliterà la compilazione da parte dei concorrenti.

#### LEGENDA

- 1) Regolatore di pressione benzina
- 2) Ritorno benzina in nourice
- 3) Aspirazione nourice
- 4) Indicatore riserva
- 5) Connettore collegamento pompe immerse elettriche
- 6) Raccordo svuotamento serbatoio
- 7) Tappo rifornimento
- 8) Valvola di sfiato serbatoio
- 9) Pompe elettriche immerse che alimentano nourice
- 10) Filtro in mandata
- 11) Pompe elettriche di mandata
- 12) Filtro in aspirazione alle pompe di mandata



### 6.11 PROCEDURE DA OSSERVARE IN CASO VENGA DISTRIBUITO UN CARBURANTE UNICO PER TUTTI I CONCORRENTI

In caso di distribuzione di un mono carburante a cura dell'organizzatore e/o del promotore si dovrà procedere come segue:

- conservazione, sigillatura, ripartizione ed inoltro dei campioni al laboratorio così come già previsto;
- al laboratorio dovrà essere inviato anche il campione prelevato dalla cisterna erogatrice o dai fusti sigillati e dovrà essere richiesta, in sostituzione delle attuali analisi quali-quantitative, l'analisi spettrografica o gas-cromatografica allo scopo di stabilire l'identità tra i campioni sottoposti a controllo ed il campione di riferimento.
- gli esiti delle analisi dovranno essere inviati direttamente alla CSAI - GDL Tecnica Via Durando, 38 20158 Milano fax 02/760.14.479.

### 6.12 VERIFICA CARBURANTE - RELAZIONE

Il Commissario Sportivo Delegato C.S.A.I., nei casi non sia previsto il Laboratorio Mobile o lo stesso debba svolgere ulteriori analisi, con una relazione particolare al Segretario Generale della C.S.A.I., deve segnalare la decisione del Collegio sulla verifica (sia d'ufficio che si reclamo) dei carburante i cui risultati saranno inviati alla Segreteria della C.S.A.I..

Le classifiche dovranno portare la dicitura "clausola sospensiva" in attesa dell'esito analisi carburante.

Lo stesso dovrà comunicare, entro il lunedì successivo alla gara alla Segreteria del GDL Tecnica Via Durando, 38 20158 Milano - Fax 02/760.14.479 - i seguenti dati:

- Nome della manifestazione
- N° di gara e nome dei concorrenti dalle cui vetture è stato effettuato il prelievo
- Tipo di analisi da effettuare
- Se il prelievo è stato effettuato su reclamo, il testo del reclamo stesso
- Decisione o verbale dei Commissari Sportivi dalla quale si evince il mandato per procedere alle analisi
- Laboratorio di analisi dove sono stati inviati i campioni da analizzare.

Tutto ciò per dar modo alla Segreteria della Sottocommissione Tecnica di contattare il laboratorio designato ed ad esso dare le dovute istruzioni.

### 6.13 PROCEDURA A RISULTATI CONOSCIUTI

La S/C Tecnica al ricevimento dei risultati delle analisi, fatte in laboratorio, dopo aver valutato la conformità o meno delle benzine analizzate procederà come segue.

#### 1) BENZINE CONFORMI

- Comunicazione al Commissario Sportivo Delegato CSAI dei risultati delle analisi al quale spetta, unitamente al Collegio dei C.S.,

la "Decisione" di convalida dei risultati.

- Il Commissario Sportivo Delegato CSAI dovrà trasmettere la "Decisione" all'Organizzatore il quale comunicherà ai Concorrenti interessati l'esito delle analisi.

## 2) BENZINE NON CONFORMI

- Comunicazione al Commissario Sportivo Delegato CSAI dei risultati delle analisi al quale spetta, unitamente al Collegio dei C.S., la "Decisione" di esclusione dei Concorrenti interessati.
- Il Commissario Sportivo Delegato CSAI dovrà trasmettere la "Decisione" all'Organizzatore il quale comunicherà ai Concorrenti interessati l'esito delle analisi tramite raccomandata con ricevuta di ritorno.
- Comunicazione alla Segreteria della CSAI per eventuali altri provvedimenti.

## 7. VERIFICA DI PESO - PROCEDURE

Nelle gare svolgentesi sul territorio nazionale e non valide per i campionati FIA, per tutti i gruppi e formule, le vetture verranno pesate nelle condizioni in cui tagliano il traguardo a fine batteria o gara, anche se mancanti di pezzi.

Per eventuali controlli al termine delle prove di qualificazione le vetture saranno pesate senza che venga effettuato alcun rabbocco e con i serbatoi lavavetro, raffreddamento freni e benzina vuoti.

Le modalità di pesatura potranno essere oggetto di un esposto alla C.S.A.I. ma non oggetto di appello.

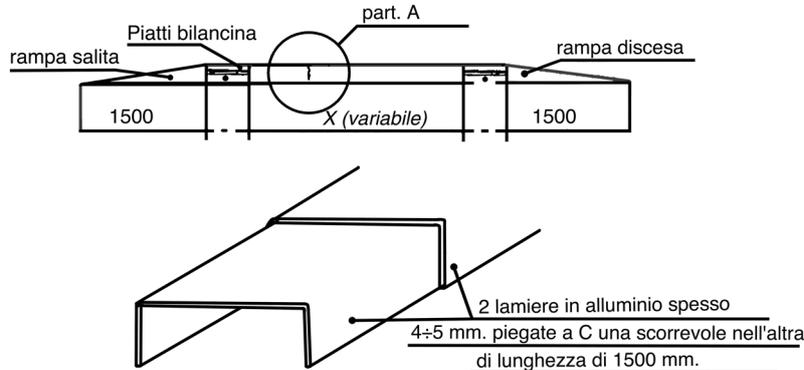
In tutte le gare in Salita e Rallies la bilancia sarà posta al Parco chiuso.

Nelle gare in circuito munite di pesa coperta sarà possibile usare le bilance a tale scopo installate.

Gli Organizzatori delle competizioni in circuito e in salita e dei rallies Internazionali e Nazionali hanno l'obbligo di disporre di una bilancia elettronica.

Si consigliano gli organizzatori di predisporre, onde facilitare il compito della pesa delle vetture, due pedane di congiungimento delle celle di carico e di sostituire le rampe di accesso alle celle stesse con altre di una lunghezza di circa 1500 mm.

In questo modo le vetture Sport (ed anche molte vetture Gr. A) potranno salire sulla pesa senza problemi.



### Pesatura vetture rally

#### Gruppo N

Le vetture, se pesate all'uscita delle P.S., devono rispettare, senza piloti, il peso minimo nelle condizioni in cui si trovano.

Quando le vetture vengono pesate nei parchi chiusi, in caso di dubbio, i Commissari Tecnici potranno vuotare i serbatoi dei liquidi consumabili per verificarne il peso (v. Bollettino F.I.A. n. 290 gennaio 1994).

Si dovranno pertanto, vuotare il serbatoio del carburante, i serbatoi lavavetro, raffreddamento freni ed ammortizzatori, iniezione acqua e spruzzatura intercooler ma non quelli del raffreddamento motore né dell'olio motore, freni, ecc..

#### Gruppo A

In tutti i momenti della gara le vetture dovranno rispettare il peso minimo previsto dall'Allegato J Fia.

## 8. VERIFICA SERBATOI DI SICUREZZA - PROCEDURE

Al fine di permettere il controllo dei serbatoi di sicurezza, per ciò che concerne la loro conformità all'Allegato "J"; i Concorrenti sono tenuti a rispettare quanto segue:

- O la presenza di una apertura sull'involucro di protezione del serbatoio che permetta di effettuare direttamente il controllo su accennato;
- X) O la presentazione della dichiarazione (copia originale) firmata dal Costruttore della vettura o dall'installatore del serbatoio sulla vettura nella quale siano indicati n° telaio della vettura, n° matricola del serbatoio, tipo del serbatoio, marca, data di fabbricazione.

N.B. Nel caso b) la dichiarazione del Costruttore dovrà essere convalidata per iscritto dal Concorrente.

## 9. VERIFICA ABBIGLIAMENTO PROTETTIVO E CASCHI - PROCEDURE

### 9.1 DICHIARAZIONE (VED. ALLEGATO "B" ALLA PRESENTE NS)

Come è noto in tutte le gare nazionali e/o internazionali di qualsiasi specialità è obbligatorio indossare le tute omologate secondo la norma FIA (vedere N.S. 8) e gli altri capi approvati secondo la stessa norma.

È essenziale che tutti i conduttori si presentino sui campi di gara con l'abbigliamento protettivo in regola, poiché non verranno assolutamente concesse deroghe di alcun tipo.

I conduttori all'atto delle verifiche sportive ante gara devono presentare una dichiarazione confermando che il tipo di abbigliamento di protezione e casco siano quelli omologati e che garantiscono l'uso dei medesimi.

Tale dichiarazione non elimina il fatto che i C.T. debbano eseguire dei controlli, sia pure a campione, per verificare l'attendibilità e la veridicità delle dichiarazioni stesse.

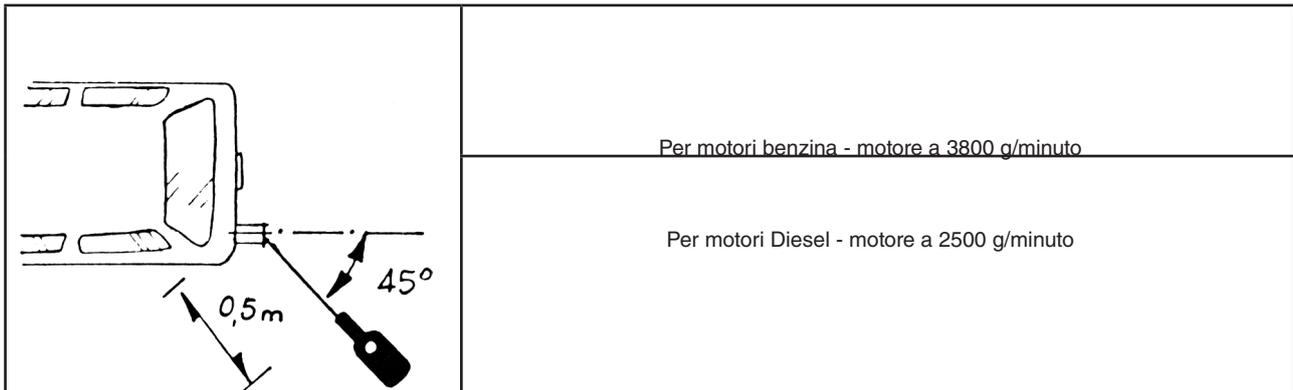
Ai conduttori che vengano trovati in difetto rispetto alla dichiarazione presentata, saranno comminate le seguenti penalità: ammenda di almeno 258,00 Euro, esclusione dalla gara, deferimento al Giudice Sportivo per falsa dichiarazione. In caso di conduttori iscritti da concorrenti persone giuridiche, il provvedimento sarà notificato, per conoscenza, anche a questi ultimi.

## 10. SILENZIATORI E SCARICHI

### 10.1 RUMOROSITÀ

Tutte le vetture, in qualsiasi tipo di gara, dovranno essere munite di un silenziatore che garantisca il rispetto del limite max di rumorosità di 98 dB(A), misurati con la seguente metodologia:

- 1) veicolo fermo, suolo asciutto, superficie rigida (senza erba, neve, ecc. ecc.);
- 3) il fonometro dovrà essere posto secondo il disegno seguente:
- 4) si faranno tre misure e la media sarà il risultato definitivo;
- 5) il livello sonoro in queste condizioni non dovrà superare i limiti previsti.



N.B.: angolo di 45 gradi tra l'asse del tubo di scarico ed il fonometro, ad una distanza di 50 cm dalla fine del tubo di scarico. Se l'asse dello scarico non è posto orizzontale il fonometro dovrà essere posto all'altezza dell'asse di uscita dello scappamento.

#### 10.1.1 RUMOROSITÀ F399

Le vetture dotate di scarico nelle pance dovranno rispettare i sotto elencati parametri misurati con la seguente metodologia:

- 1) veicolo fermo, suolo asciutto, superficie rigida (senza erba, neve, eccetera).
- 6) Il fonometro dovrà essere posto a 100 cm. +/- 5 cm. dietro il punto più arretrato dell'ala posteriore rilevato sull'asse longitudinale della vettura con una tolleranza di +/- 10 cm. rispetto a questo.
- 7) L'altezza da terra del fonometro deve essere di 35 cm. +/- 10 cm.
- 8) Il fonometro deve essere in posizione orizzontale e con il rilevatore verso le vetture.
- 9) Il fonometro deve essere regolato su misure "slow" (lente) con il filtro tipo "A"
- 10) Il regime motore deve essere mantenuto a 3800 giri/motore.
- 11) Il livello di rumore massimo deve essere quello previsto dall'articolo 10.7.1 della N.S. 9.

#### 10.2 APPLICAZIONE

Sempre, in tutte le gare, per tutte le vetture.

10.3 I regolamenti tecnici specifici potranno imporre l'utilizzazione obbligatoria di un silenziatore monotipo, approvato dalla CSAI.

10.4 Gli Organizzatori delle competizioni in Circuito, Rallies, Salita e Slalom valevoli per un titolo Nazionale hanno l'obbligo di disporre di un proprio fonometro atto alle misurazioni indicate nel presente articolo.

#### 10.5 - CATALIZZATORI

In tutte le gare che si svolgono sul territorio Nazionale (rallies, pista, salita, ecc.) per le vetture di Gruppo A e N commercializzate dopo il 01/01/1993 o per vetture prodotte prima di detta data che venivano consegnate con lo scarico catalizzato, l'obbligo del catalizzatore. Tutto ciò per rispettare le norme relative all'inquinamento.

È consentito il montaggio di convertitori catalitici di serie indicati nelle schede di omologazione delle vetture.

È consentito il montaggio dei convertitori catalitici elencati nella lista 8 della Fia con esclusione di quelli omologati per una utilizzazione specifica (tipo vetture e/o cilindrata massima).

Un convertitore catalitico omologato può essere utilizzato anche per una cilindrata inferiore o per un gruppo con una preparazione minore (esempi un convertitore catalitico omologato per una vettura di cilindrata di 2000cc può essere utilizzato su una vettura di cilindrata di 1600cc. - un convertitore catalitico omologato per una WRC può essere utilizzato su una vettura S1600)

#### 10.6 DEROGHE RUMOROSITÀ GARE

##### 10.6.1 RUMOROSITÀ GARE IN SALITA

Tutte le vetture dovranno rispettare, per una precisa questione di sicurezza, i seguenti limiti:

Gruppi N - Formule cilindrata inferiore a 1600 cc				max 98 db(A)
Tutte le altre vetture	min. 98	max 110		db(A)

**10.6.2 RUMOROSITÀ GARE FUORISTRADA**

Il limite massimo di rumorosità è fissato a 110 dB(A).

**10.6.3 RUMOROSITÀ GARE AUTODROMO**

Il limite massimo di rumorosità è fissato, per tutte le vetture a 95 dB(A) (con le deroghe relative agli articoli 10.7.1 e 10.7.2)

**10.7 DEROGHE RUMOROSITÀ VETTURE****10.7.1 Rumorosità vetture Formula / Prototipi**

Tenendo conto dei rumori secondari (trasmissione, cambio, vibrazioni della carrozzeria e la vicinanza del motore al tubo di scarico) delle vetture di Formula / Prototipi si precisa che le stesse dovranno rispettare i seguenti limiti massimi:

Vetture con cilindrata superiore a 1600 cc	105 db(A)
Formula 3 (ved. Allegato J FIA Art. 275.5.6.4)	98 db(A)
Vetture con cilindrata inferiore a 1600 cc	95 db(A)

**10.7.2 Rumorosità vetture GT**

Il limite massimo di rumorosità è fissato a 110 dB(A)

**10.8 REGOLE F.I.A. DI VERIFICA DEI COMPONENTI TOSSICI DEI GAS DI SCARICO****10.8.1 Generalità**

Da regolamento i veicoli possono partecipare alle gare se sono equipaggiati di un sistema anti-inquinamento (regole di progetto) e se questo sistema è configurato in maniera tale da ridurre al minimo l'emissione di sostanze tossiche (regole di efficacia).

Le regole di concezione sono riepilogate nel regolamento per l'omologazione dei catalizzatori; la verifica dell'efficacia è trattata qui di seguito:

**10.8.2 Verifiche****10.8.2.1 Verifica visiva**

La verifica visiva deve essere eseguita con un endoscopio o uno specchio attraverso il foro di verifica situato a monte del catalizzatore. In caso di dubbio il catalizzatore deve essere smontato, cosa questa resa semplice con i catalizzatori omologati grazie al loro accoppiamento mediante flange. Si dovrà controllare che il substrato del catalizzatore sia in condizioni normali. Non dev'esserci nessun danneggiamento meccanico o danneggiamento causato da malfunzionamento del motore. Il substrato deve avere il numero prescritto di celle per pollici quadrato (cioè 100 cps). Le celle, inoltre, non potranno essere ingrandite.

Le modifiche del substrato (difetto, fusione) dovute a malfunzionamento del motore devono essere contestate.

I fori nel substrato causati dai metodi di produzione sono accettati fino a una grandezza di 0,5 cm<sup>2</sup> e vi potranno non essere di un massimo di tre fori per substrato.

**10.8.2.2 Verifica di efficacia**

Per la valutazione dell'efficacia deve essere controllato il tasso di conversione del contenuto di CO nei gas di scarico.

A questo scopo il contenuto di CO deve essere misurato a monte e a valle del catalizzatore.

Metodo di misura:

- veicolo fermo, in assetto da gara;
- il più alto regime di minimo costante del motore tra 3000 e 6000 giri/minuto o, meglio, il regime di minimo di prova prescritto nella scheda di omologazione del catalizzatore (tra 3000 e 6000 giri/minuto);
- se è necessario evitare temperature elevate del motore, installare un ventilatore supplementare davanti al radiatore;
- annotare la quantità di CO nei gas di scarico a monte del/dei catalizzatore/i: il flessibile del dispositivo di misura del gas di scarico deve essere fissato a un tubo di estrazione (diametro esterno = 6 mm.) avvitato nel foro di verifica prescritto sull'entrata del catalizzatore;
- registrare la quantità di CO all'estremità del sistema di scarico;
- annotare la velocità del motore.

**10.8.2.3 Criteri**

- Riduzione del 50% del CO contenuto nei gas di scarico nel catalizzatore.
- Quantità di CO all'estremità del sistema di scarico: max 1% in volume.

**10.8.3 Dispositivi di misura**

- Contagiri, precisione classe I.
- Analizzatore dei gas di scarico Bosch tipo ETT 008.11 o dispositivo equivalente.

**10.8.4 Note**

Non sarà accettato nessun reclamo concernente il metodo o i risultati delle misure.

**11. CINTURE DI SICUREZZA**

Si ricorda ai Commissari Tecnici che in sede di verifica ante gara dovrà essere anche controllata la rispondenza delle cinture di sicurezza alle norme ad esse relative (All. J; N.S. 8; norme specifiche relative alle singole specialità contenute nelle Norme Supplementari e nei regolamenti particolari delle gare).

Tutte le vetture dovranno essere equipaggiate con cinture di sicurezza omologate secondo la norma F.I.A. 8853/98 o 8854/98.

Punti di fissaggio alla scocca: due per la cinghia addominale; due od uno simmetrico in rapporto al sedile per le cinghie delle spalle. l'attacco delle bretelle della cintura di sicurezza alla carrozzeria deve essere in posizione simmetrica rispetto al sedile. Il foro sulla carrozzeria per il passaggio del/i bullone/i deve essere rinforzato con una piastra di ferro delle dimensioni minime di mm 80x50x3 di spessore. La cintura ventrale deve essere ancorata agli attacchi previsti dal Costruttore ed in mancanza (lato tunnel) la carrozzeria in corrispondenza del foro per il bullone deve essere rinforzata con una piastra delle dimensioni minime di 80x50x3 di spessore. Se le cinture sono montate sugli attacchi originali non è necessario rinforzare detti attacchi. Se le due bretelle sono separate possono essere fissate agli attacchi previsti per il sedile posteriore. Se le due bretelle si riuniscono in una sola, non essendo previsto, nella maggioranza delle vetture, un attacco posto sulla linea di mezziera del sedile, il foro che verrà praticato per il fissaggio dovrà essere rinforzato ponendo al di sotto del pavimento una piastra delle dimensioni minime di mm 80x50x3 forata al centro e fissata con il bullone che tiene la cintura.

Non è necessario saldare o rivettare detta piastra al pavimento. Le cinture dovranno provenire da una fabbrica e non possono essere autocostuite. Si precisa che le piastre di rinforzo per il fissaggio delle cinture di sicurezza costruite secondo le indicazioni pubblicate sul Notiziario CSAI n. 4/1985 pag. 10 ed aventi le seguenti dimensioni : mm. 180x40x3 di spessore, sono da ritenersi valide.

Le vetture del Gruppo C (Prototipi), D e E (Formule) della categoria II dell'All. J dovranno obbligatoriamente essere munite di cinture a 5/6 punti di attacco omologate secondo la norma FIA 8853/1998 (vedi NS 8).

Tutti i veicoli utilizzati in competizioni su circuito devono essere equipaggiati di cinture di sicurezza con sistema di apertura "girevole".

È vivamente raccomandato che tutti i veicoli partecipanti a gare comprendenti dei settori su strade aperte alla circolazione siano equipaggiati di cinture dotate di sistema di apertura a "pressione", sistema questo omologabile in conformità con le norme F.I.A..

## 12. METODI DI VERIFICA

### 12.1 METODO FIA DI MISURAZIONE DELLA CARREGGIATA MASSIMA

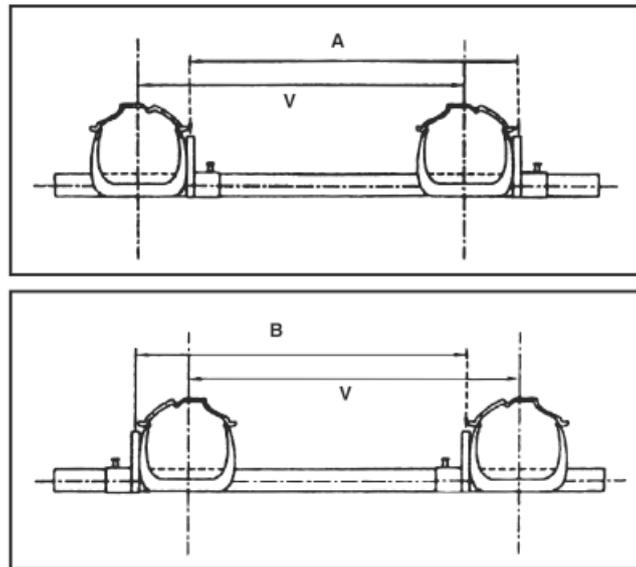
Articolo 207: Carreggiata massima

Articolo 207a a) Anteriore:

In millimetri misurata orizzontalmente a livello del suolo, le ruote direttrici in posizione mediana.

La vettura sarà senza benzina ne persone a bordo.

Il metodo di misura è il seguente:



$$V = \frac{A+B}{2}$$

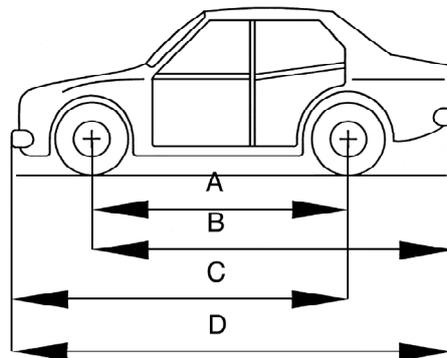
Articolo 207b

b) Posteriore:

Stesso metodo di misura

### 12.2 CONTROLLO VALORI SBALZI

Per controllare il valore degli sbalzi procedere nel modo seguente



Sulle misure A, B, C e D si applica una tolleranza dell'1%.

Esempio:

Passo = 2580 mm (A)

Sbalzo anteriore = 780 mm

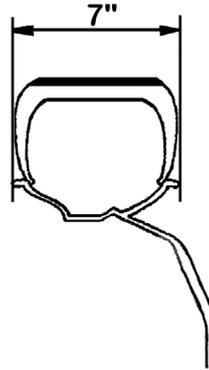
Misura di C = 3326,4 (2580 + 780) +/- 1% 3393,6 mm

Nota Bene: questa nota non si applica al Superturismo

### 12.3 MISURAZIONE LARGHEZZA CERCHIO-PNEUMATICO

In riferimento all'Art. 255.5.4 Ruote e pneumatici dell'Allegato J di Gruppo A si precisa che la misura riportata nel suddetto articolo, larghezza dell'insieme cerchio-pneumatico, è da intendersi tra il punto di accoppiamento del pneumatico sul cerchio e la sommità del pneumatico stesso (vedere disegno sottostante) fermo restando quanto specificato nel 1 capoverso.

La misurazione dovrà essere effettuata secondo quanto previsto dall'Art. 252.6 Ruote Allegato J.



### 12.4 CAMME GRUPPO N

Il Gruppo di lavoro "Tecnica ed Omologazione" della FIA ha recentemente ribadito per il Gruppo N:

- le camme devono essere di serie cioè identiche a quelle che equipaggiano il motore di una vettura venduta dalla normale rete dei concessionari;
- ogni pezzo deteriorato per usura o per incidente non può essere sostituito che da un pezzo d'origine identico al pezzo danneggiato. (Allegato J art. 254.4 Modifiche e Aggiunte Autorizzate o Obbligatorie);
- e tolleranze di lavorazione delle camme, (quota A e B art. 325 g della fiche di omologazione) devono essere tutte dello stesso segno o tutte + (più) o tutte - (meno) (dati forniti dalle case Costruttrici);
- in caso di dubbio sull'originalità del componente, fa fede un particolare di ricambio fornito dalla casa costruttrice.

Detta norma va applicata a tutte le vetture del Gruppo N.

Sono escluse quelle del Campionato Italiano Turismo, per cui si richiede esclusivamente la conformità ai dati della fiche art. 325 e 326 con le relative tolleranze indicate sulla fiche stessa.

### 12.5 METODO FIA DI MISURAZIONE DEL RAPPORTO DI COMPRESIONE

Si porta a conoscenza di tutti gli interessati la metodologia, adottata dalla FIA, per la misurazione de rapporto di compressione.

SENZA SMONTARE LA TESTATA

- piazzare il pistone al PMS (punto morto superiore), con le valvole di aspirazione e scarico chiuse
- riempire la camera di combustione con olio attraverso il foro della candela (motori a benzina) o dell'iniettore ( motori diesel), sino all'apparizione dell'olio all'inizio della sede
- misurare il volume di olio introdotto (V1)
- misurare corsa C ed alesaggio D e calcolare la cilindrata unitaria (V2)

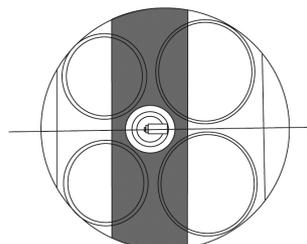
$$V2 = (0,25 \times 3.1416 \times D^2) \times C$$

$$\text{Rapporto di compressione } R = (V1 + V2) / V1 \quad 0/-0,15^*$$

\*: tolleranza da applicare ai risultati della misura

Potenziali problemi:

- accuratezza della misurazione
- controllo del livello olio difficile o impossibile se la candela o l'iniettore sono allocati alla base di un pozzetto di piccolo diametro
- il motore non deve essere inclinato
- impossibile misurare alesaggio e corsa se la candela o l'iniettore non sono centrali
- sui motori di produzione corrente, in particolare i plurivalvole con candela o iniettore centrale, la forma della sede della candela o iniettore all'interno della camera di combustione ostacola il riempimento completo con olio della camera stessa. (vedi disegno sotto)



**CON RIMOZIONE DELLA TESTA CILINDRI**

Una volta tolta la testata dal motore, il metodo consiste nel misurare separatamente il volume della camera di combustione, il volume generato dalla guarnizione testa ed il volume generato dalla sommità del pistone, al fine di determinare il volume totale della camera di combustione.

NB: con l'eccezione della faccia della guarnizione testa, nessuna operazione di pulizia è ammessa

**Caso 1: la testata ha una camera di combustione in cui penetra la sommità del pistone (vedi disegno 1).**

1. Volume della camera di combustione nella testata ( $V_c$ )
  - con candela o iniettore montati, piazzare una piastrina di vetro (o un cilindro o un cono) con un foro di riempimento sul piano di appoggio della testata sulla guarnizione
  - riempire di olio la camera di combustione attraverso il foro del vetrino, sino a quando l'olio raggiunge il piano della guarnizione
  - il foro deve essere in posizione tale da evitare delle bolle d'aria
  - misurare il volume d'olio introdotto ( $V_c$ )
2. Volume generato dalla guarnizione della testata ( $V_j$ )
  - misurare lo spessore della testata ( $E_j$ ) ed il suo diametro al livello del cilindro ( $D_j$ )
  - calcolare il volume come segue

$$V_j = (0,25 \times 3.1416 \times D_j^2) \times E_j$$

3. Volume generato dalla sommità del pistone ( $V_p$ )
  - piazzare il pistone al PMS
  - muovere il pistone verso il basso sino ad una profondità sufficiente a portare la sommità del pistone alcuni millimetri sotto il piano della guarnizione sul blocco cilindri
  - misurare l'altezza ( $H_p$ )
  - sigillare il cilindro riempiendo con grasso il volume ( $V_a$ ) (vedi disegno)
  - piazzare un vetrino con il foro sul piano della guarnizione testa
  - riempire di olio il cilindro attraverso il foro del vetrino, sino a quando l'olio raggiunge il piano della guarnizione
  - misurare il volume di olio introdotto ( $V_{p_0}$ )
  - calcolare il volume della parte che sporge nella camera di combustione ( $V_p$ )

$$V_p = (0,25 \times 3.1416 \times D^2) \times H_p - V_{p_0}$$

4. Volume totale della camera di combustione:

$$V_1 = V_c + V_j - V_p$$

Misurare corsa ( $C$ ) ed alesaggio ( $D$ ), calcolare la cilindrata unitaria ( $V_2$ )

$$V_2 = (0,25 \times 3.1416 \times D^2) \times C$$

$$\text{Rapporto di compressione } R = (V_1 + V_2) / V_1 \quad 0/-0,15^*$$

\*: tolleranza da applicare ai risultati della misura

**Caso 2: la testa ha una camera di combustione (vedi disegno 2)****Il pistone ha una sua camera di combustione e / o le sacche per le valvole**

1. Volume della camera di combustione nella testa ( $V_c$ )
  - applicare la procedura del caso 1
5. Volume generato dalla guarnizione della testa cilindri ( $V_i$ )
  - applicare la procedura del caso 1
6. Volume generato dalla sommità del pistone ( $V_p$ )
  - applicare la stessa procedura del caso 1
  - misurare il volume di olio introdotto ( $V_{p_0}$ )
  - calcolare il volume della camera e/o delle sacche ( $V_p$ )

$$V_p = V_{p_0} - (0,25 \times 3.1416 \times D^2) \times H_p$$

volume totale della camera di combustione è:

$$V_1 = V_c + V_j + V_p$$

Misurare corsa ( $C$ ) ed alesaggio ( $D$ ), calcolare la cilindrata unitaria ( $V_2$ )

$$V_2 = (0,25 \times 3.1416 \times D^2) \times C$$

$$\text{Rapporto di compressione } R = (V_1 + V_2) / V_1 \quad 0/-0,15^*$$

\*: tolleranza da applicare ai risultati della misura

**Caso 3: la testa è piana, non c'è camera di combustione (vedi disegno 3)**

La camera di combustione è nel pistone

1. Volume generato dalle valvole ( $V_s$ )
  - la candela o l'iniettore deve essere montato, piazzare un cilindro di vetro di volume definito ( $V_{cyl}$ ), dotato del foro di riempimento, a contatto con il piano della testa cilindri
  - riempire di olio attraverso il foro, sino al riempimento totale
  - misurare il volume introdotto ( $V_{s_0}$ )
  - il foro dev'essere posto in maniera da evitare bolle d'aria
  - calcolare il volume generato dalle valvole ( $V_s$ )

$$V_s = V_{cyl} - V_{s_0}$$

2. Volume generato dalla guarnizione testa cilindri ( $V_j$ )

- Applicare le stesse regole del caso 1
3. Volume generato dalla sommità del pistone ( $V_p$ )
- Applicare la procedura del caso 1
  - Misurare il volume d'olio introdotto ( $V_{p_o}$ )
  - calcolare il volume della camera e/o delle sacche ( $V_p$ )

**DISEGNO 1**

$$V_p = V_{p_o} - (0,25 \times 3.1416 \times D^2) \times H_p$$

il volume della camera di combustione è:

$$V_1 = V_p + V_j - V_s$$

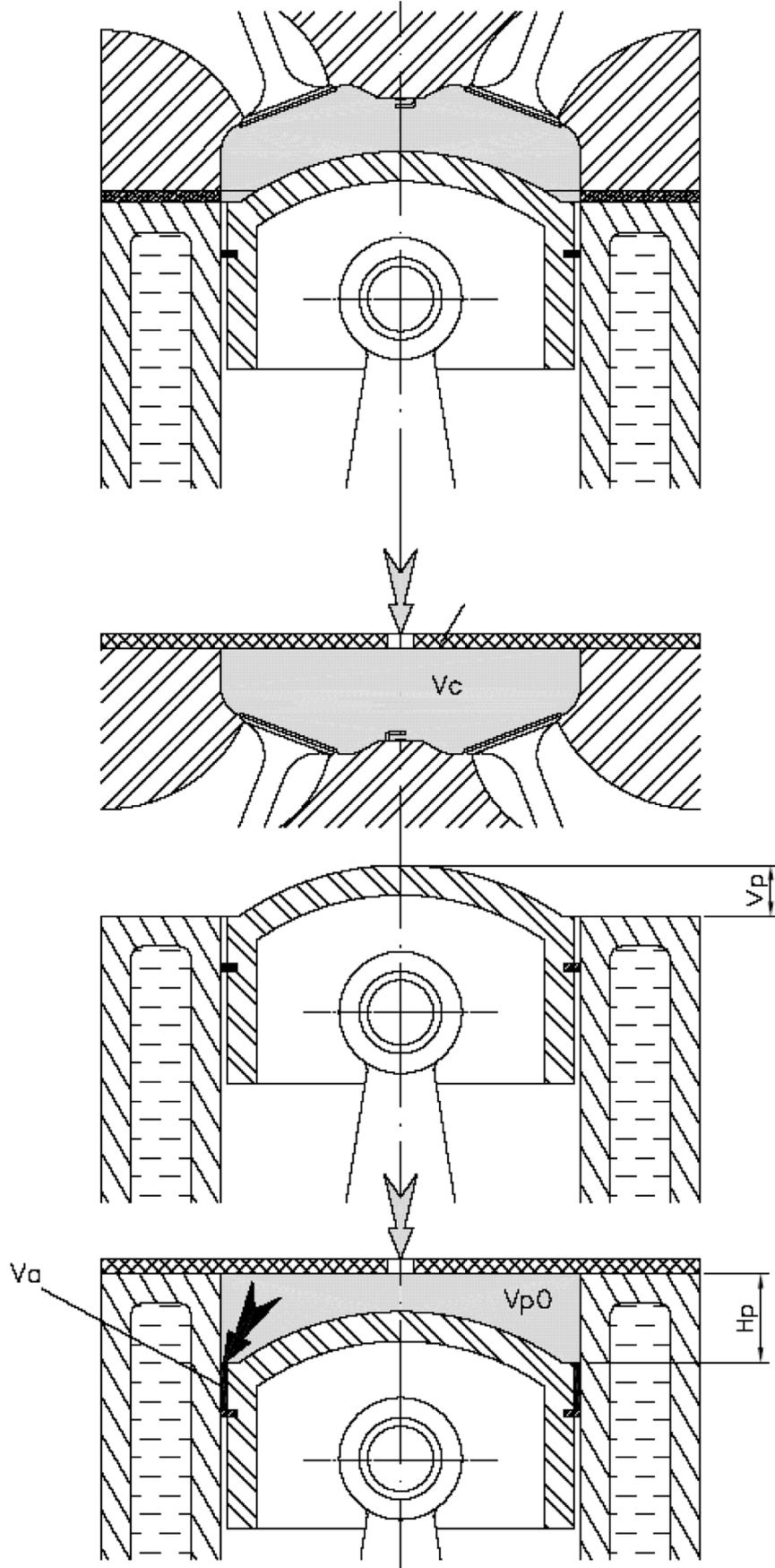
Misurare corsa (C) ed alesaggio (D), calcolare la cilindrata unitaria (V2)

$$V_2 = (0,25 \times 3.1416 \times D^2) \times C$$

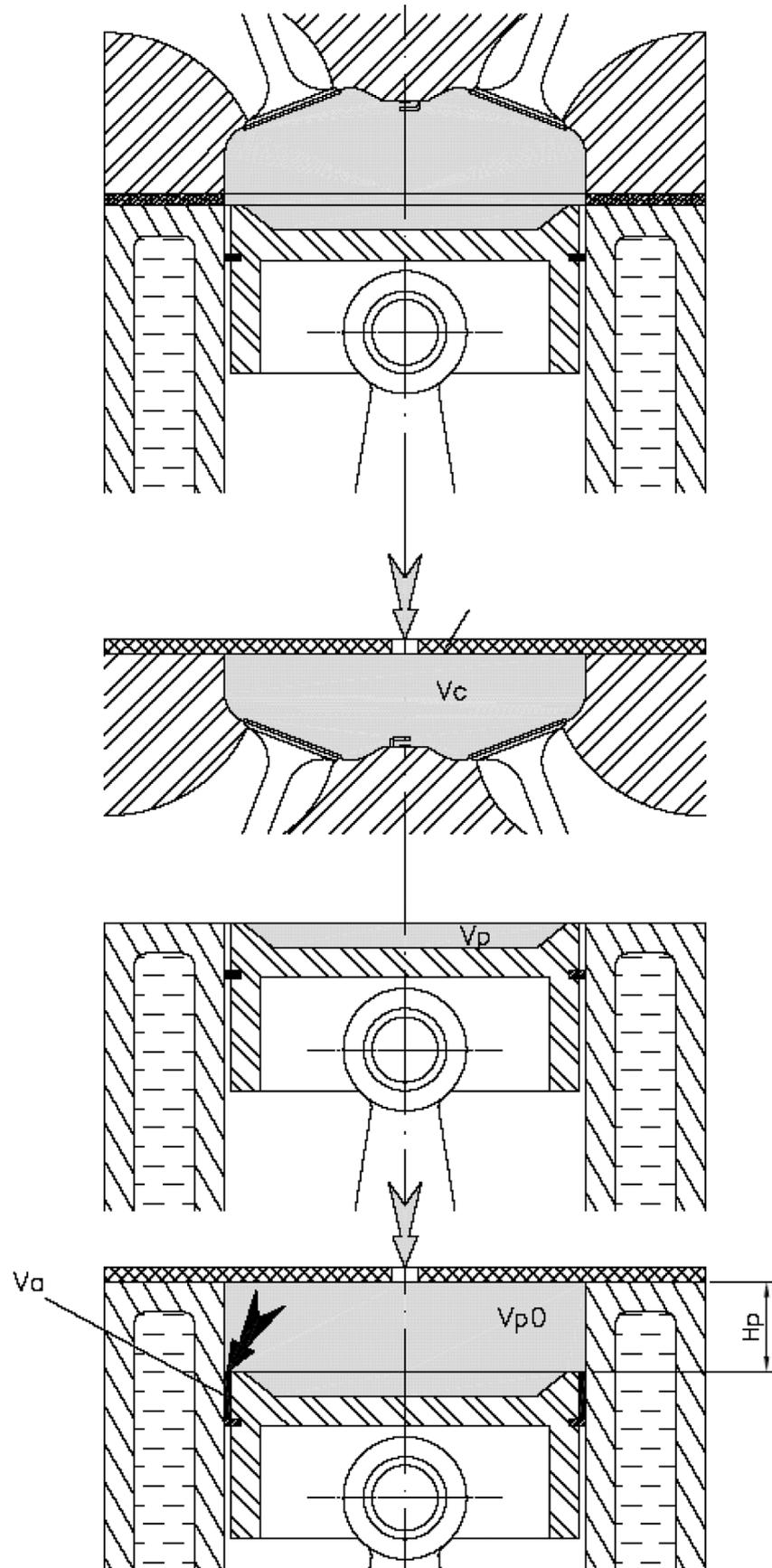
**Rapporto di compressione  $R = (V_1 + V_2) / V_1$  0/-0,15\***

\*: tolleranza da applicare ai risultati della misura

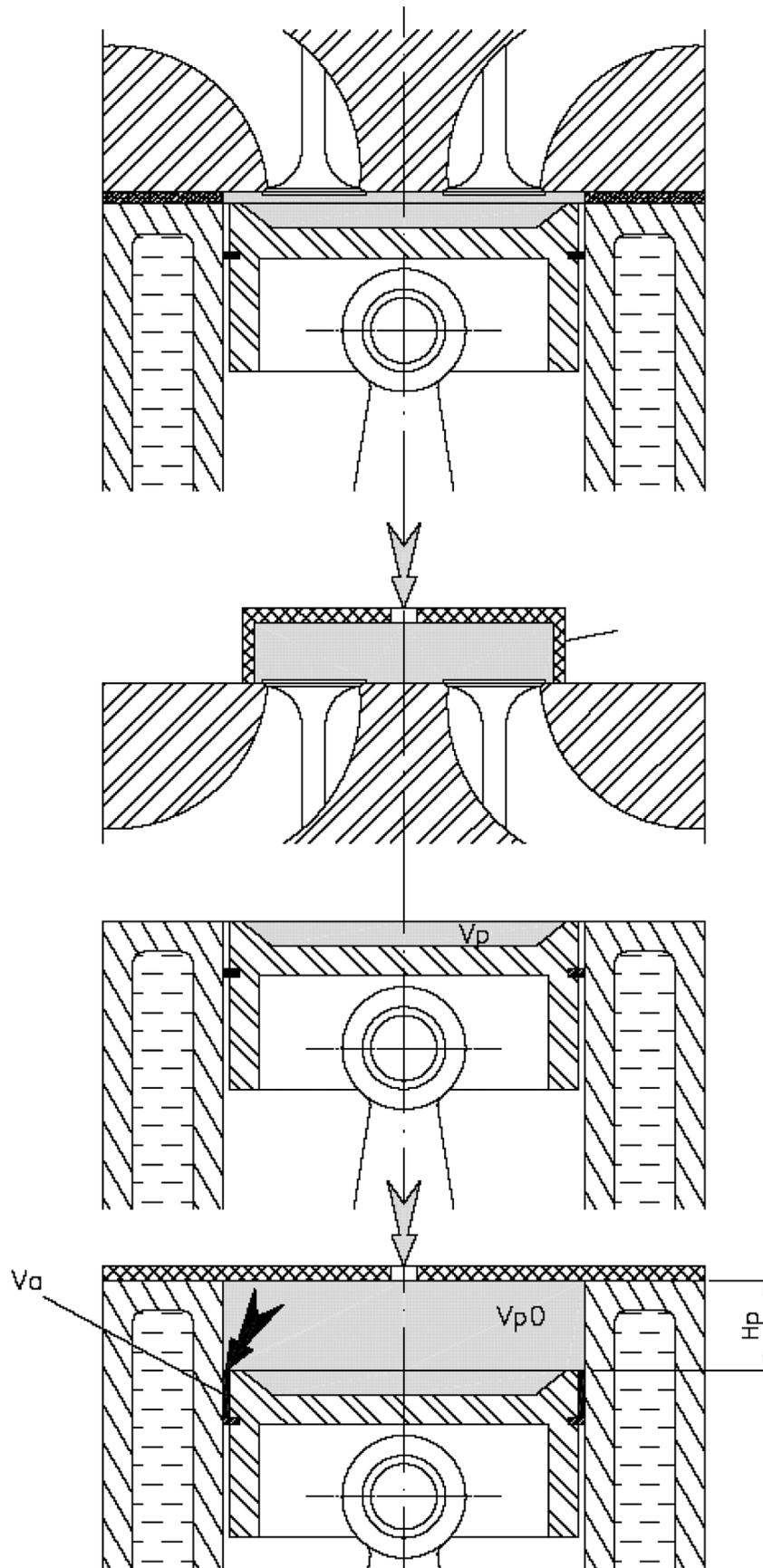
DISEGNO 1



DISEGNO 2



DISEGNO 3



### 13. AVVERTENZE GENERALI

- I - Le verifiche, oltreché in modo uniforme e sistematico, devono essere eseguite in condizioni di tranquillità e senza interferenze. Poiché avviene spesso che le operazioni di verifica sono disturbate da un affollamento di persone estranee che rendono precarie le condizioni in cui si svolge il lavoro dei Commissari Tecnici, si invitano i Commissari stessi a sospenderle in casi simili e a riprenderle soltanto quando sia possibile lavorare indisturbati: tutto ciò va esteso anche alle verifiche di fine gara.
- II - Ai Commissari Tecnici viene vivamente raccomandato di non fermarsi alla prima irregolarità tecnica riscontrata, anche se questa è di per sé stesa sufficiente per l'esclusione dalla classifica.  
Nel caso in cui, in una verifica disposta su reclamo, venga riscontrata l'irregolarità di uno o più particolari, che non fanno oggetto del reclamo stesso, i Commissari Tecnici ne dovranno tenere conto nell'emissione del giudizio sulla regolarità della vettura.
- III - I Commissari Tecnici non devono accettare dichiarazioni scritte dal concorrente attestanti irregolarità della vettura al fine di evitare lo smontaggio. Le verifiche devono essere eseguite in ogni caso, sia che si tratti di verifiche disposte d'ufficio, sia che si tratti di verifiche disposte in seguito a reclamo.
- IV - Nel caso in cui un particolare costruttivo della vettura verificata risulti essere irregolare, questo deve essere trattenuto dai Commissari Tecnici e consegnato al concorrente interessato soltanto alla chiusura dei termini di reclamo o di appello. In caso di appello il "pezzo" irregolare deve essere inviato al Tribunale Nazionale di Appello presso la CSAI - Roma (vedere articolo 3, lettera h).
- V - In caso di reclamo contro una vettura, potrà essere sottoposta a verifica d'ufficio anche la vettura del reclamante sugli stessi particolari oggetto del reclamo, ed eventualmente quelle che seguono immediatamente in classifica. Il concorrente di una vettura che non sia presente in parco chiuso o che non sia stata messa a disposizione degli U.G. non può proporre reclami tecnici.
- VI - Si invitano i Commissari Tecnici a verificare scrupolosamente, all'atto dell'ingresso delle vetture in pista prima della partenza, che le sicure e i rubinetti dei sistemi di estinzione siano aperti e che le cinture di sicurezza siano correttamente allacciate. I Commissari Sportivi affiancheranno i Commissari Tecnici per le decisioni immediate da adottare.  
I conduttori che non provvederanno alla sistemazione dei particolari suddetti, non saranno ammessi allo schieramento di partenza.

### 14. NORME PER LE VERIFICHE TECNICHE D'UFFICIO POST-GARA

#### 14.1 GENERALITÀ

Le verifiche tecniche d'ufficio possono essere disposte solo nelle gare valide per i titoli CSAI.

Tutte le spese, di eventuali rimontaggi, sono a totale carico dei Concorrenti.

I Commissari Sportivi dovranno procedere alla individuazione delle vetture da verificare.

Ai soli Concorrenti interessati deve essere data comunicazione dei particolari che saranno verificati in sede di verifica tecnica postgara.

#### 14.2 NORME PER GLI ORGANIZZATORI

Onde poter assicurare una buona esecuzione delle verifiche tecniche post-gara e fatte salve le prescrizioni di cui all'art. 2.6 della presente N.S. 9, si raccomanda agli Organizzatori di curare in modo particolare i seguenti apprestamenti:

- Officina con locale ben illuminato atto a contenere almeno 4 vetture.
- Un ponte sollevatore per i controlli della parte inferiore vettura e relativi smontaggi.
- Banchi lavoro per i controlli.
- Almeno due meccanici.
- Chiavi e attrezzatura di base.
- Bilancia della portata di 20 Kg e bilancia da 2 Kg.

Per gli Autodromi: se hanno officina interna si possono accettare anche le fosse al posto dei ponti, purché siano disponibili almeno due crick a carrello.

La CSAI si riserva di controllare, prima dell'effettuazione della gara, l'idoneità dei suddetti apprestamenti.

#### 14.3 DISPOSIZIONI VARIE

- a) I Commissari Sportivi e Tecnici delegati sono invitati ad una scrupolosa ispezione degli apprestamenti previsti dall'organizzatore, al fine di garantire la corretta effettuazione delle verifiche. l'organizzatore dovrà garantire che l'ispezione possa essere effettuata prima dell'inizio della manifestazione.
- y) In caso di reclami, ove si eguagli o superi il numero delle vetture che dovrebbero essere verificate d'ufficio, è facoltativa l'applicazione delle verifiche d'ufficio stesse, a condizione di giustificarne i motivi in apposito verbale.

**ALLEGATO "A"**

SCHEMA TIPO DI RECLAMO

Al Direttore di gara (1)

S.P.M.

oggetto: Gara (2) .....

- Reclamo

il concorrente (3) .....

numero di gara ..... numero di licenza CSAI .....

residenza o sede .....

propone reclamo avverso (4) .....

.....

.....

Allega tassa di reclamo di Euro 350,00 e si impegna a versare la cauzione delle spese di verifica nella misura stabilita dai Commissari Sportivi (6)

..... li ..... ore .....

.....

firma (5)

reclamo presentato dal concorrente della vettura n. ....

alle ore .....

del giorno .....

accompagnato dalla tassa di € .....

(firma del Direttore di Gara e del Commissario Sportivo  
che ha ricevuto il reclamo)

.....

il concorrente ha versato la cauzione per le spese di verifica, stabilita in Euro

(6) .....

**NOTE:**

- 1)** In caso di assenza del Direttore di Gara, il reclamo deve essere presentato ad uno dei Commissari Sportivi;
- 12)** indicare la denominazione, la sede e la data di svolgimento;
- 13)** cognome e nome, se trattasi di persona fisica, denominazione se trattasi di P.G.;
- 14)** ved. R.N.S. artt. 172 e seguenti;
- 15)** in caso di P.G. la firma deve essere quella del legale rappresentante o di persona delegata o del conduttore interessato;
- 16)** in caso di reclamo sportivo depernare i riferimenti alle cauzioni per spese di verifica.

**ALLEGATO "B" ALLA N.S. 9**

DICHIARAZIONE

ABBIGLIAMENTO PROTETTIVO E CASCHI OMOLOGATI

Il sottoscritto/conduuttore .....

n ..... di gara .....

si impegna ad utilizzare secondo la normativa vigente, durante la competizione denominata .....

.....

in programma per il .....

l'abbigliamento di protezione e un casco omologati secondo le specifiche F.I.A. esonerando gli Organizzatori, gli Ufficiali di Gara e la CSAI da qualsiasi responsabilità derivante dal mancato rispetto del presente impegno.

In fede

.....

firma autografa

**ALLEGATO "C" ALLA N.S. 9**RICEVUTA ATTESTANTE LA CONSEGNA  
DEL CAMPIONE DI BENZINA

parte per il Concorrente

Gara .....

Data .....

Concorrente ..... N° Lic. .... Conduttore .....

N° Lic. ....

N° Gara ..... Vettura ..... Gruppo .....

Classe .....

Delegato del Concorrente Sig. ....

Io sottoscritto Concorrente, Conduttore o Delegato dichiaro di ricevere il campione, di sua pertinenza, della benzina prelevata dalla vettura sopra citata.  
Il campione da me ritirato risulta ermeticamente sigillato e piombato secondo quanto previsto dalla N.S. 9 - Art. 6 - VERIFICA CARBURANTE -  
PROCEDURE.

Il Concorrente, Conduttore o Delegato del Concorrente

.....

Il Commissario Tecnico

Data ..... ora .....

parte per l'incartamento di chiusura

Gara .....

Data .....

Concorrente ..... N° Lic. .... Conduttore .....

N° Lic. ....

N° Gara ..... Vettura ..... Gruppo .....

Classe .....

Delegato del Concorrente Sig. ....

Io sottoscritto Concorrente, Conduttore o Delegato dichiaro di ricevere il campione, di sua pertinenza, della benzina prelevata dalla vettura sopra citata.  
Il campione da me ritirato risulta ermeticamente sigillato e piombato secondo quanto previsto dalla N.S. 9 - Art. 6 - VERIFICA CARBURANTE -  
PROCEDURE.

Il Concorrente, Conduttore o Delegato del Concorrente

.....

Il Commissario Tecnico

Data ..... ora .....