

BOZZA MODIFICHE REGOLAMENTARI IN FASE DI APPROVAZIONE

Modifiche evidenziate in giallo

REGOLAMENTO NAZIONALE CHALLENGE SLALOM FORMULA DRIVER (challenge), INSEGUIMENTO, SLALOM

Per Formula Driver (challenge), Inseguimento, Slalom, s'intendono manifestazioni automobilistiche su circuiti permanenti o provvisori, su fondo asfaltato e non, con rilascio di nulla osta da parte del UISP SdA Motorismo del rispettivo livello dopo sopralluogo di verifica del tracciato da parte di un responsabile tecnico dello stesso UISP SdA Motorismo, o del Direttore di Manifestazione, incaricato dal UISP SdA Motorismo del rispettivo livello, prima della manifestazione.

REGOLAMENTO GENERALE DRIVER, INSEGUIMENTO, SLALOM

Art. 1 - Circuito

Il circuito deve essere ben delimitato con gomme, birilli, new jersey, balle di paglia o similari fungenti anche da protezione in caso di ostacoli fissi (angoli, murette, segna traffico, pali e varie).

Non possono esserci rettilinei superiori ai 120 metri e deve avere un'ampiezza media di 8 metri.

In caso di incrocio fra corsie le stesse devono essere delimitate con separatori idonei ad evitare scontri tra le vetture e non devono avere un'ampiezza inferiore a 4 metri.

Le chicanes di rallentamento possono essere costituite da balle di paglia, gomme, new jersey o similari aventi un'interasse da 9 metri a 12 metri e devono essere ben visibili.

La lunghezza del circuito non deve essere inferiore ai 750 metri e non superiore ai 1800 metri.

La velocità media di percorrenza del tracciato non deve superare gli 80 km/h; il numero delle chicanes di abilità, composte di gomme legate tra loro o new jersey riempiti di acqua, devono essere commisurate in funzione del rispetto della media oraria stabilita.

Le chicanes devono obbligatoriamente essere segnate sul terreno con apposita vernice spray per garantire il loro ripristino, da parte dei commissari di percorso, nel caso vengano spostate.

Art. 2 – Postazioni e zone previste

- Postazione cronometraggio ubicata in corrispondenza della linea di traguardo;
- Postazione segreteria per il perfezionamento delle iscrizioni e lo svolgimento delle verifiche sportive, se non già effettuate ante manifestazione.
- Zona verifiche tecniche, se non effettuate direttamente nella zona box;
- Zona box;
- Zona pubblico;
- Zona definita parco chiuso;
- Zona mezzi soccorso e mezzi recupero vetture;
- Postazione responsabile penalità;
- Postazione direttore di manifestazione dotata di tutte le bandiere;
- Postazioni commissari.

Art. 3 Previsioni Postazioni e zone previste

- ZONE PUBBLICO: predisposte in zone sicure delimitate da transenne in prossimità del tracciato; dove non fosse possibile mantenere una distanza di 15 metri, le zone pubblico, comunque distanti almeno 4 metri, devono essere protette con barriere naturali e/o artificiali in grado di arrestare la vettura e garantire l'incolumità del pubblico e del pilota che dovesse impattare contro le protezioni;

- PARCO CHIUSO: E' permesso lasciare il parco chiuso prima del rilascio esclusivamente alle vetture guidate da più piloti e ai piloti che devono ancora prendere parte alle finali, fermo restando la necessità di distanziare le categorie onde evitare di creare vantaggi tra i piloti;

- ZONA MEZZI SOCCORSO: deve essere predisposta in prossimità dell'entrata in pista, nelle vicinanze della direzione gara o comunque in posizione adatta per un veloce intervento su richiesta del Direttore di gara. L'ambulanza deve essere di tipo A (attrezzata con defibrillatore), dotata di personale addetto e di 1 medico;
- POSTAZIONI COMMISSARI: devono essere dotate di bandiere (escluse quelle rosse, a scacchi e Nazionale riservate al direttore di gara), di una scopa di saggina, un sacchetto di filler o calce o segatura o farina e di un estintore;
- Queste disposizioni sono rigorosamente da applicare salvo diversa prescrizione degli Enti preposti.

Art. 4 - Bandiere

Bandiera Nera con disco arancio

Deve essere esposta insieme ad un numero bianco su pannello nero. Informa che il proprio mezzo ha problemi meccanici che possono mettere in pericolo lui stesso e gli altri e significa che deve fermarsi al suo box al giro successivo



Bandiera Bianca e Nera

Deve essere esposta immobile insieme ad un numero bianco sul pannello nero. E' un avvertimento dato una sola volta, al Pilota del cui mezzo viene mostrato il numero per comportamento antisportivo.



Bandiera Nera

Esposta immobile insieme al numero bianco sul pannello nero: informa il conduttore che deve fermarsi immediatamente



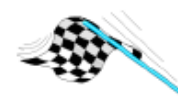
Bandiera Nazionale

segnalazione di partenza



Bandiera a Scacchi bianchi e neri

Fine prova e fine gara



Bandiera Gialla

Segnale di pericolo:
 immobile – divieto di sorpasso tra conduttori
 agitata – rallentare, tenersi pronti all'arresto, divieto di sorpasso



Bandiera Verde

Via libera



Bandiera Blu

Avviso di sorpasso. Indica ad un conduttore che sta per essere doppiato, da uno o più conduttori :
 Immobile : il sorpasso sta per essere effettuato
 Agitata : il sorpasso è immediato



Bandiera Rossa

Indica a tutti i concorrenti che la corsa o le prove sono interrotte e che gli stessi devono rallentare, non sorpassare, ritornare verso la partenza, secondo il senso di marcia ad andatura ridotta. La bandiera rossa è usata per la chiusura del circuito o percorso.



REGOLAMENTO SPORTIVO DRIVER, INSEGUIMENTO, SLALOM

Art. 1 - Partecipanti

Possono partecipare a suddette manifestazioni, in qualità di concorrenti e di piloti, i soci in regola con le norme del tesseramento approvate dal Consiglio Nazionale UISP.

Art. 1/bis - Iscrizioni

E' obbligatoria la pre-iscrizione entro le ore 20:00 del venerdì precedente la manifestazione, preferibilmente compilando il form on line, se attivato, oppure tramite il modulo di iscrizione e/o i mezzi forniti dall'organizzatore. I dati minimi da comunicare sono nome, cognome, codice fiscale, categoria richiesta (subordinata alle verifiche tecniche), numero di vettura, numero tessera UISP e licenza.

Nel caso il conduttore partecipi con pseudonimo lo stesso deve obbligatoriamente essere comunicato al momento della pre-iscrizione, inserito, a fianco di nome e cognome, nelle schede di verifica e mantenuto per tutte le manifestazioni della stagione.

******La quota di iscrizione è dell'importo massimo di Euro **85,00** se versata entro il mercoledì antecedente alla manifestazione con i mezzi messi a disposizione dall'organizzatore.

Nei casi in cui il conduttore non abbia effettuato la pre-iscrizione entro venerdì e/o non abbia versato la quota di iscrizione entro il mercoledì, può partecipare alla manifestazione effettuando direttamente l'iscrizione presso la segreteria il giorno della manifestazione, secondo gli orari previsti dal Regolamento Particolare, versando una quota di iscrizione dell'importo massimo di Euro **115,00**.

Le quote di iscrizione e le modalità sono regolate dalle norme di indizione e partecipazione pubblicate ad inizio stagione sportiva.

Art. 2 – Prescrizioni

È fatto assoluto divieto a tutti i conduttori di prendere parte alla manifestazione sotto effetto di alcool e stupefacenti.

Ogni pilota nella stessa gara può condurre una sola vettura (nel caso una vettura venga guidata da più piloti, le diverse categorie dovranno essere distanziate tra loro per non recare vantaggi ad un pilota rispetto ad un altro che partirebbe con le gomme già calde).

Nella categoria Lady, riservata alle donne, è permesso usare esclusivamente vetture della cat. Serie (SA SB SC).

Le vetture di tutte le altre categorie, guidate da donne, gareggeranno nella categoria Lady1 o, in alternativa, nelle medesime classi di appartenenza.

Art. 3 – Ordine di partenza

Ordine di Partenza delle categorie ammesse in questa specialità:

Cat. Serie (SC SB SA) – STORICHE - A – B – C – D2 – D4 - E – Sport– Libera – Rally – Rally2 - Lady – Lady 1.

Qualsiasi altra categoria può essere aggiunta alla fine rispettando questo ordine.

L'ordine di partenza può essere variato, a discrezione del Direttore di Gara, per motivi di sicurezza e per distanziare le categorie per evitare di creare vantaggi ai piloti delle doppie guide rispetto agli altri.

Art. 4 – Programma manifestazione

Fasi della manifestazione Le gare sono così articolate:

- - verifiche sportive (inizio ore 8.00 termine ore 9.30)
- - verifiche tecniche (inizio ore 8.15 termine ore 9.45)
- - sorteggi (ore 9.40)
- - briefing commissari (ore 9.40)

- - briefing conduttori (ore 9.50)
- - manche (ore 10,00)
- - finali
- - premiazioni

Affinché la gara abbia validità per i riepiloghi punteggi degli eventi UISP, deve aver avuto luogo il 50% dello svolgimento della stessa

Art. 5 - Partenza

La partenza deve essere data dal Direttore di gara o da una persona da lui preposta. es.- due o più vetture (a seconda della capienza del circuito e della disciplina) una ogni tre secondi o più.

Quando il Direttore di gara dà la bandiera a scacchi al primo arrivato, automaticamente anche per i doppiati è conclusa la manche.

Qualora il Direttore dichiari pista bagnata, è obbligatorio l'uso delle gomme scolpite, (anche stradali), sono vietate le slick.

Art. 5.1

Nel caso in cui in una batteria vi siano piloti con lo stesso tempo sulla prova precedente, la posizione di partenza verrà approntata tramite sorteggio alla presenza degli interessati.

Art. 5.2

Ad ogni vettura che sullo schieramento di partenza sarà impossibilitata a partire con i propri mezzi verranno concessi tre minuti per il ripristino, dopodiché verrà escluso dalla batteria; il pilota potrà farsi aiutare dal suo meccanico; al pilota non presente all'ingresso pista verrà concesso un minuto dopodiché sarà escluso dalla manche.

Art. 6 –Prescrizioni manifestazioni e penalità

a) Manche cronometrate: normalmente Tre manche + finale, minimo 2 manches + finale (dove ci fossero problemi il Direttore di gara deciderà quante manches fare). E' fatto obbligo ai concorrenti di presentarsi in griglia di partenza a minimo due manche, con la vettura o prototipo funzionante.

In pre-griglia prima di ogni manche, il concorrente dovrà rendersi riconoscibile al personale addetto.

Per essere ammessi alle finali, verranno calcolati i tempi della migliore manche. Per ogni manche sono ammesse due o più vetture, si effettuerà un giro di ricognizione e minimo 3 cronometrati; ove si presentassero problemi di tempo, si deciderà sul luogo come farle. Ad ogni manches sarà effettuato un giro di ricognizione, ove possibile sarà effettuato dall'ingresso in pista alla linea di partenza, tempo permettendo e salvo diversa decisione del Direttore di Gara. Dopo il giro di ricognizione, la partenza sarà comunque effettuata da fermo.

b) Penalità: qualora vi siano passaggi su pista con penalità, (gomme o new-jersey) questi dovranno avere disegnato un punto al centro di ognuna delle gomme o boe, formanti le chicanes e uno all'estremità, distanziati di 60 cm, qualora le gomme o i jersey vengano urtati, il commissario di percorso segnalerà alla direzione gara il numero di vettura che ha commesso l'errore e la relativa penalità (usando esclusivamente la terminologia SINGOLA/DOPPIA/TAGLIO PERCORSO) come di seguito specificata:

* **SINGOLA** nel caso si renda visibile 1 punto disegnato;

* **DOPPIA** nel caso si rendano visibili 2 punti disegnati e/o nel caso di errore grave, ma con mantenimento della traiettoria;

* **TAGLIO PERCORSO** nel caso di errore grave con taglio di percorso fuori traiettoria e/o spianamento chicane.

Ogni gara deve avere minimo una postazione di penalità.

Verranno aggiunti, al tempo totale di manche o finale, 5 secondi per la penalità SINGOLA, 10 secondi per la penalità DOPPIA e 30 secondi per il TAGLIO DI PERCORSO.

Se, a causa di collisione contro le chicane, queste venissero a mancare, anche di una sola parte, i concorrenti successivi hanno il DIVIETO di passare dritti, ma dovranno comportarsi come se esistesse la chicane, verrà esposta la bandiera gialla e il pilota dovrà rallentare vistosamente.

I piloti che non faranno almeno l'accenno a fare la chicane verranno chiamati in direzione gara e ammoniti dal Direttore di gara o, nei casi più gravi, gli verrà assegnata una penalità decisa dal Direttore di Gara.

L'ordine di partenza verrà redatto dal Direttore di Gara o da persona da lui preposta.

Il Direttore di gara o la persona da lui preposta nello stilare l'ordine di partenza dovrà cercare il più possibile di creare omogeneità onde evitare doppiaggi e, quindi, tempi imposti che impedirebbero ai piloti di valutare la propria crescita personale, nel rispetto dello scopo di avviamento alla pratica sportiva.

Alla fine delle 3 manches disputate verrà presa di riferimento la migliore, in base alla quale verrà stilato l'ordine di partenza per la finale.

Prendono parte alla finale i 5 piloti con le migliori manche disputate, mentre gli altri formeranno le "riserve".

Nel caso in cui uno dei partenti venga squalificato o non possa prendere parte alla finale, gli altri concorrenti scaleranno automaticamente l'ordine di partenza ed entreranno in finale le riserve fino alla concorrenza di 5 piloti.

Qualora in finale si dovesse verificare il ritiro di una vettura e un'altra venisse doppiata, prendendo comunque la bandiera a scacchi, l'ordine di arrivo dei piloti non ritirati viene convalidato in base ai tempi e ai giri completati.

Per esempio nel caso il pilota A si ritiri al 2° giro, il pilota B venga doppiato, quindi avrà tempo imposto 10:00,00, ma si ritiri al 4° giro, il pilota C venga doppiato, con tempo imposto, ma si ritiri al 1° giro, il pilota D completi la finale, l'ordine di arrivo sarà piloti D-B-A-C.

In caso di ritiro durante la manche al pilota non verrà attribuito alcun tempo (NC), mentre per il pilota che viene doppiato verrà attribuito il tempo imposto (10:00).

Alla fine di ogni gara verranno assegnati i seguenti punteggi ai primi 8 classificati di ogni categoria nel seguente modo: 1° classificato punti 10 - 2° classificato punti 8 - 3° classificato punti 6 - 4° classificato punti 5 - 5° classificato punti 4 - 6° classificato punti 3 - 7° classificato punti 2 - 8° classificato punti 1.

Verranno premiati con coppe e trofei i primi tre classificati di ogni categoria e il 1° assoluto.

Art. 6.1 – Reclami

Qualsiasi reclamo va inoltrato, esclusivamente dal conduttore in forma scritta e debitamente firmato, al Direttore di Gara entro 15 minuti dall'esposizione dei riepiloghi tempi finali con contestuale versamento della quota di € 200,00 (in caso di verifica cilindrata occorre depositare ulteriori € 700,00) come cauzione; tutte le altre forme di reclamo non saranno prese in considerazione.

Resta inteso che in caso di reclamo l'importo totale è a carico del verificato se risulta irregolare e del verificante se la vettura reclamata è in regola.

Non sono ammesse proteste da parte di meccanici o accompagnatori del pilota al Direttore di Gara, pena la squalifica; inoltre, si fa presente che il pilota è responsabile di qualsiasi azione compiuta dai propri meccanici o accompagnatori.

Art. 7 – Condotta di gara

Il pilota costretto a fermarsi lungo il percorso deve fare tutto il possibile per collocare la vettura in modo che sia ben visibile e che non provochi intralcio ai piloti che sopraggiungono.

La vettura, dopo ogni tipo di arresto, salvo cappottamento, dovrà riprendere il via esclusivamente con i propri mezzi. Il pilota, nel ripartire, deve porre attenzione a non intralciare altri piloti che sopraggiungono e, nel caso siano presenti commissari o giudici di percorso, attenersi rigorosamente alle loro segnalazioni. Il pilota che provoca la bandiera rossa, quindi la ripetizione della prova, non potrà ripartire per la stessa.

Art. 7.1

E' tassativamente proibito spingere le vetture lungo il percorso pena l'esclusione immediata dalla gara più ammenda.

Le vetture che in qualche maniera per motivi di sicurezza vengono spostate o rimosse dai giudici di percorso sono escluse dalla manche e non possono ripartire.

Il pilota che scende dalla vettura per cercare il ripristino della stessa non deve in nessun modo ostacolare gli altri piloti in gara.

Art. 7.2

E' assolutamente vietato in qualsiasi momento della gara compiere con il veicolo qualsiasi manovra in senso contrario a quello di marcia.

Nel caso venisse saltata una parte del circuito, il pilota incapperà in squalifica immediata. Se un pilota con la propria vettura dovesse capottare, esso non può più ripartire e, al termine della manche, dovrà sostenere dovuta visita medica obbligatoria.

Per il proseguo della gara, a giudizio medico positivo, dovrà portare a nuova verifica tecnica l'auto, dopo di che potrà proseguire l'iter della manifestazione.

Art. 7.3

Il tempo massimo per concludere la batteria è stabilito in un minuto dopo il passaggio dell'ultimo pilota sulla linea del traguardo.

Per i concorrenti partiti e non arrivati o doppiati, la batteria avrà un tempo simbolico di 10 minuti per indicare comunque che è partito in quella manche.

Art. 8 – Prescrizione bandiere

Nel momento in cui vengano esposte bandiere gialle sventolanti sarà obbligo del conduttore moderare la velocità, tenersi pronto all'arresto e mantenere la propria posizione, è fatto assoluto divieto di sorpasso.

La bandiera gialla esposta immobile verrà, invece, mostrata ai conduttori nelle postazioni precedenti a quella in cui incontreranno il pericolo.

Nel caso di approssimarsi di un sorpasso tra i conduttori, nel momento in cui il conduttore che segue è a circa 25 metri, vengono esposte bandiere blu immobili per avvisare il conduttore che sta per essere raggiunto.

Nel momento in cui il conduttore che segue è a circa 15 metri vengono esposte bandiere blu sventolanti e sarà obbligo del conduttore di dare strada al conduttore che sopraggiunge.

L'interruzione della manche può essere decisa esclusivamente dal Direttore di gara il quale espone la bandiera rossa e comunica la decisione ai commissari di percorso che segnalano la decisione esponendo la bandiera gialla e blu incrociate.

Nel momento in cui il Direttore espone la bandiera rossa e i commissari espongono le bandiere gialla e blu incrociate sarà obbligo del conduttore rallentare, non sorpassare e ritornare a velocità moderata verso la partenza.

I commissari di percorso sono tenuti a segnalare alla direzione i conduttori che non rispettino le suddette disposizioni per i necessari provvedimenti da parte del Direttore di gara.

Art. 9 – Prescrizioni parco chiuso

Al termine di ogni finale di categoria le vetture debbono essere portate in parco chiuso, salvo le vetture con doppia guida autorizzate a rientrare ai box per permettere lo svolgersi della manche, con le modalità di cui all'art.2, agli altri piloti iscritti con la stessa vettura.

La mancata o tardiva consegna della vettura in parco chiuso comporterà l'esclusione dalla gara. Le vetture

potranno essere ritirate al termine delle verifiche con il permesso del Direttore e del Verificatore Tecnico Sportivo. All'interno del parco chiuso sono ammessi solo i giudici verificatori, commissari sportivi e addetti al parco chiuso designati per la manifestazione in corso, pena la squalifica del pilota in qualità di responsabile di qualsiasi azione compiuta dai propri meccanici o accompagnatori.

Art. 10 – Tempi

Il rilevamento dei tempi verrà effettuato tramite fotocellula in tempo reale. In prossimità della linea di partenza, il pilota dovrà mettersi a disposizione dell'addetto che gli darà il via libera alla partenza, dopo di che il conduttore avrà dieci secondi a disposizione per effettuarla. Nel caso in cui il pilota non riesca ad effettuare la partenza entro i 10 secondi previsti, verrà momentaneamente escluso e reinserito in coda ai partenti.

Se invece il pilota non si dovesse presentare a tempo e ora a disposizione dell'addetto partenze, verrà squalificato dalla manche.

L'ora di partenza e di arrivo sarà stabilito dal passaggio della vettura attraverso la fotocellula.

Le partenze avverranno ogni 30 secondi o minuto primo e/o a percorso libero.

Il concorrente una volta superata la linea d'arrivo, avrà a disposizione un tratto di decelerazione variante da i 50 e i 100 metri che gli consentirà di fermarsi e di mettersi a disposizione degli addetti all'incolonnamento del riordino.

Art. 11 – Riepilogo punteggi

Riepiloghi punteggi per categorie: verranno conteggiati un numero massimo tra i migliori risultati deciso di anno in anno in base al numero di gare disputate, in caso di pari punteggio sarà conteggiato chi ha più vittorie, più secondi posti, più terzi posti ecc.; qualora risultassero ancora in parità, verrà tenuto in considerazione il miglior punteggio dell'ultima gara Classifica assoluto di regolarità: in questa classifica saranno conteggiati i punteggi delle gare, in caso di pari punteggio sarà conteggiato chi ha più vittorie più secondi posti più terzi posti ecc.

Le gare valide per il Trofeo Uisp Nazionale, verranno conteggiate anche per le classifiche Interregionali e Regionali.

Art. 12 -

Sarà facoltà del Direttore di Gara, in accordo con il Commissario Sportivo del UISP SdA Motorismo del livello competente, modificare articoli e norme dello stesso regolamento qui sopra riportato, in base a particolari esigenze presentatesi al momento. Le stesse modifiche, comunque, non dovranno mai per nessun motivo compromettere lo standard di sicurezza acquisito (per dare voce alle modifiche assunte, è fatto obbligo di esposizione in apposita bacheca).

Per quanto non menzionato nei sopracitati articoli si deve fare riferimento alle norme generali del regolamento tecnico nazionale.

REGOLAMENTO TECNICO FORMULA DRIVER, INSEGUIMENTO, RONDE, SLALOM

Art. 1 – Vetture ammesse

Le vetture ammesse debbono essere conformi al regolamento tecnico. Le vetture omologate FIA devono essere accompagnate da passaporto tecnico o fiche, ed ottenere passaporto tecnico UISP SdA Motorismo.

Se una vettura venisse passata d'ufficio in un'altra categoria, gareggerà in conformità ai regolamenti della cilindrata di appartenenza. (vietato il passaggio volontario ad una categoria inferiore a quella di appartenenza.)

b) Verifiche: i veicoli verranno sottoposti a verifica tecnica e di sicurezza ad ogni singola gara.

Il personale preposto alle verifiche tecniche avrà la facoltà di verificare il veicolo in qualsiasi momento della giornata, eventuali rifiuti da parte del conduttore del veicolo comporteranno la squalifica immediata.

Art. 1.1- Numeri di gara

- Formula Driver/inseguimento/ronde: ad ogni concorrente verrà assegnato un numero di gara e pubblicato nella lista "NUMERI AUTO ASSEGNATI AI PILOTI SETTORE DRIVER/SLALOM" valido per l'intera stagione. E' possibile fare richiesta di un particolare numero, se non già assegnato, inviando una richiesta scritta al Responsabile Settore Driver.

I numeri da 1 a 3 sono riservati, se richiesti, al 1°-2°-3° assoluto del riepilogo Trofeo Nazionale stagione precedente.

- Slalom e Ronde: ad ogni manifestazione verrà assegnato, da parte dell'organizzatore del singolo evento, ad ogni concorrente un numero di gara in sequenza, tenendo conto della categoria di appartenenza in modo che le partenze siano omogenee.

Non devono essere attribuiti, per evitare rischi di errori nella segnalazione via radio delle penalità da parte dei commissari di percorso, i numeri dal 60 al 70 (si passerà quindi dal 59 al 71), le decine e i numeri 13 e 17.

Art. 2 – Suddivisioni delle categorie

- **classe A** vetture fino a 700cc Kg. 540 anteriori e posteriori vetture da 701 cc fino a 1150 cc Kg. 620 anteriori e posteriori vetture da 1151cc fino a 1300cc Kg. 680 anteriori * (per le vetture A112 si prevede la possibilità di montare motori fino 1300cc) **vetture da 1301cc a 1400cc kg 700 anteriori**

- **classe B** vetture da 1401cc fino a 1600 cc Kg. 720 anteriori

- **classe C** vetture da 1601cc fino a 1800 cc Kg. 800 anteriori vetture da 1801cc fino a 2000 cc Kg. 850 anteriori vetture da 2001cc fino a 3600 cc Kg. 900 anteriori

- **classe D2RM** vetture fino a 1300 cc Kg. 680 (posteriori) vetture da 1301cc fino a 1600cc Kg. 720 vetture da 1601cc fino a 1800cc Kg. 800 vetture da 1801cc fino a 2000cc Kg. 850 vetture da 2001cc fino a 3600cc Kg. 900

- **classe D4x4** vetture fino a 1300 cc Kg. 720 vetture da 1301cc fino a 1600cc Kg. 770 vetture da 1601cc fino a 1800cc Kg. 850 vetture da 1801cc fino a 2000cc Kg. 900 vetture da 2001cc fino a 3600cc Kg. 950

- **classe E** monoposto e prototipi 2 ruote motrici Fino a 600cc kg. 360 Da 601 cc a 1000cc Kg. 385 Oltre 1000cc Kg. 410 4 x 4 fino 2000cc Kg. 500 4 x 4 oltre 2000cc Kg. 650 Motore elettrico e/o motorizzazioni ibrida kg. 500

- **classe STORICHE** vetture riconoscibili come storiche in conformità all'epoca di immatricolazione;

- **Categoria Formula Promotion:** Telai ammessi:

- a) telaio libero, tipo prototipo monoposto, conforme al regolamento tecnico cat. E

- b) auto Formula monoposto con passaporto tecnico riconosciuto FIA

- c) monoposto di formula libera, con strutture di sicurezza certificata da ingegnere iscritto all'albo o da un costruttore riconosciuto FIA, resistente almeno ai seguenti carichi: laterale 1,5P; longitudinale 5,5P; verticale 7P (P= peso vettura + 75 kg) Motori ammessi: Honda Hornet 600 cc a carburatori, sigla PC25E. Motore, centralina elettronica e carburatori dovranno essere di serie. Sigle carburatori ammessi: 49A - 49F - 49N - 49S. Scarico libero, nei limiti di rumorosità ammessi dal regolamento nazionale. Il cassetto di aspirazione di serie potrà essere modificato, mantenendo originali la pipa di aspirazione ed i

condotti di collegamento ai carburatori. Qualsiasi tipo di motore elettrico, motorizzazioni ibride, con motore endotermico di cilindrata massima 250 cc (esclusi i motori 2 tempi) Pneumatici a) Scolpiti asciutto/bagnato AVON ACB10, misura massima 8/22/13 b) Scolpiti asciutto/bagnato Yokohama A048 155/70/13 Peso in ordine di marcia

- Vetture con il solo motore endotermico: minimo kg 360 -Vetture ibride o elettriche: minimo kg 360, massimo kg 500

- **Classe Kart Cross** vedasi regolamento_TECNICO V.S.T. (Autocross) pag. 108-113;

- **Classe Sport** vetture trasformate ed ex gruppo B ufficiali, 2 e 4 ruote motrici Kg. 600

- **Classe Lady** Vetture appartenenti alla categoria SERIE (SA SB SC) guidate da donne.

- **Classe Lady1** Vetture Elaborate guidate da donne.

Le Lady 1 possono gareggiare anche in categorie di appartenenza in base alle caratteristiche delle Vetture.

Pesi a seconda della classe di appartenenza della vettura, minimo 360 kg.

In questa categoria sono vietate le vetture delle categorie E e/o SPORT; le Lady che si presenteranno con queste vetture, gareggeranno nella categoria E e/o Sport.

- **Categoria Libera** vetture con doppia guida, vetture non rientranti nelle precedenti classi, vetture non in gara utilizzate per test o vetture con piloti al 1° anno di licenza. Su autorizzazione del Direttore di Gara possono essere ammesse, per giustificati motivi, vetture appartenenti alle precedenti classi.

In questa categoria ogni gara è a sé stessa, di conseguenza non sarà valida per la classifica finale.

- **classe IN-2** riservata alle vetture con copilota (istituita come tirocinio ai nuovi piloti, ma che può essere utilizzata da tutti i piloti con copilota).

- **Categoria Rally** In questa categoria sono ammesse tutte le vetture a trazione anteriore con motore aspirato fino a 2000cc in configurazione Rally (Fiche FIA). I propulsori turbo e volumetrici non dovranno superare i 2000cc, compreso il rapporto coefficiente 1.4. La categoria è suddivisa in base alla cilindrata e sono ammessi livelli di preparazione diversi in base al limite di cilindrata; sono vietati corpi farfallati, cambio sequenziale e gomme slick (anche se intagliate).

Estinzione: facoltativo; Roll-bar: in allegato J.

Peso Minimo con pilota a bordo: **Rally A** fino a 1150cc 720 kg. Da 1151 a 1400cc 760 kg. **Rally B** Da 1401 cc a 1600cc 850 kg. - **Rally C** Da 1601 cc a 2000cc 930 kg - **Rally D** da 2001 cc a 2500 cc 1030 kg da 2500 cc a 3000 cc 1110 kg da 3001 cc a 3500 cc 1200 kg oltre 3500 cc 1300 kg.

In caso di vetture preparate come "gruppi A" ai pesi sopraindicati vanno aggiunti 50 kg.

Sono ammesse anche vetture con omologazione scaduta.

Nelle categorie RallyA-RallyB-RallyC-RallyD è ammessa la presenza del co-pilota.

Il copilota delle categorie IN-2-RallyA-RallyB-RallyC-RallyD dovrà rispettare tutte le dotazioni di sicurezza come il pilota (casco, tuta, sedile racing, cinture ad almeno 5 punti, ecc) e dovrà essere in regola con le norme di tesseramento approvate dal Consiglio Nazionale UISP ed essere in possesso di licenza PROMO o superiore in corso di validità;

- **Categoria Serie:** banco prova obbligatorio; è data facoltà al Direttore di Gara, per giustificati motivi, di concedere deroga per massimo una gara con l'obbligo di segnalarlo nel passaporto tecnico. Nel caso alla gara successiva la vettura ne sia ancora sprovvista verrà esclusa dalla categoria serie e gareggerà nella categoria di appartenenza in base alla cilindrata.

Ad ogni gara della stagione in corso e delle successive il Concorrente Pilota, deve presentare specifico certificato di PROVA AL BANCO accompagnata obbligatoriamente da specifica Autocertificazione che comprovi lo stesso certificato e che dal momento della PROVA al BANCO la vettura non ha subito alcuna modifica di nessun genere. Nel caso in cui ad una verifica tecnica, che può essere eseguita in qualsiasi momento e a qualsiasi gara da parte del Direttore di Gara e/o dei verificatori tecnici designati per la gara in corso, la vettura risulti non conforme alla prova al banco e quindi l'autocertificazione del pilota risulti falsa, tutti i punteggi conquistati con l'utilizzo della vettura, anche da parte di diversi piloti, verranno azzerati.

La Prova al Banco deve contemplare la velocità dall'auto in quarta marcia a 6500 giri (verifica del rapporto al cambio). Per questa categoria sarà designato dalla Commissione UISP SdA Motorismo del livello competente , un

Commissario Tecnico Verificatore super Partes, prendendo gare a campione.

Categorie Serie Solo Motori Aspirati **SA – Fino a 1400cc; SB - da 1401cc. fino a 1600cc; SC – da 1601cc.** fino a 2000cc; da 0 cc. Fino a 2000 cc trazione anteriore esclusivamente di serie con:

- a) Potenza specifica dichiarata dalla casa massimo 85 cavalli/litro;
- b) Collettori di aspirazione e scarico di serie con rompi fiamma che limiti la rumorosità a 90 dB
- c) Aspirazione: dovrà essere quella di serie con l'unica eccezione riguardante il filtro che potrà essere racing, senza apportare modifiche al vano motore; il manicotto di collegamento fra corpo farfallato e filtro conico non dovrà avere lunghezza superiore a 30 cm. Alberi a camme: devono rimanere quelli di serie. Saranno effettuati controlli a campione (al banco) durante il campionato.
- d) Peso fino a 1400 cc pari a 8 Kg per cavallo dichiarato con la prova al banco (pesatura con pilota a bordo) con peso minimo di Kg. 700; da 1401 cc. A 1600 cc. 8 kg. per cavallo dichiarato con la prova al banco. (pesatura con pilota a bordo) con peso minimo di kg.700 Da 1601 cc. a 2000 cc. 7 kg. Per cavallo dichiarato con la prova al banco; (pesatura con pilota a bordo) con peso minimo di kg. 750.
- e) Cambio con rapporti di serie, senza differenziale auto bloccante o giunto viscoso.

Vietato modificare la leva del cambio;

- f) Freni: il disco dovrà essere tassativamente di serie (vietati baffati e forati) mentre le pastiglie sono libere.
- g) Ammortizzatori: si devono mantenere la carcassa dell'ammortizzatore, lo stelo e gli ancoraggi di serie mantenendo le sedi di origine, taratura ammortizzatori libera, vietate le doppie molle e le molle strette e regolabili. Le barre del ponte posteriore devono rimanere della misura originale.

Vietato l'utilizzo di doppie molle sulle sospensioni;

- h) Gomme: vietato qualsiasi modifica ai pneumatici; sono ammesse solo gomme stradali come da libretto di circolazione, sono vietati pneumatici con caratteristiche racing e termiche, anche se con omologazione stradale. Le vetture potranno montare esclusivamente cerchi di misura uguale o maggiore di un pollice di diametro e ½ pollice sul canale su quanto montato di serie. Viene inoltre concesso l'utilizzo di due misure jolly: 185/55/14 e 195/45/15; misura jolly sui cerchi 7J x15. (esempio Peugeot 106 rally serie 14" e 5,5" possono montare massimo 15" e 6", Peugeot 205 rally di serie 13" e 5" possono montare 14" e 5,5"), E' vietato l'intaglio e qualsiasi modifica delle gomme. Distanziali ruota: è possibile montare distanziali ruota purché la gomma non superi (l'altezza del mozzo) la sagoma del parafrangente.

- i) Sistemi di sicurezza: obbligatori come descritti nel regolamento tecnico in vigore;
- j) Qualsiasi parte non citata come, a titolo esemplificativo e non esaustivo: supporti, bracci sospensione, testine sospensione, sterzo, assale posteriore, scatola sterzo, leve cambio, freno a mano, posizione batteria e radiatore, serbatoio, posizione guida, carreggiata, passo, lineamenti esterni carrozzeria, paraurti anteriore e posteriore, materiali della carrozzeria, cruscotto, dovranno rimanere di serie;

- k) Possono essere tolti: cristalli laterali e posteriore con relativi sistemi di sollevamento e sostituiti da policarbonato spessore minimo mm 3, riscaldamento, tappezzeria interna, condizionatore, rivestimenti interni all'abitacolo e al vano motore, ruota di scorta, cric, accessori non influenti come vaschetta dell'acqua tergi, tergi post, minigonne, spoiler e plastiche di contorno; i supporti motore si possono irrobustire con l'utilizzo di particolari esclusivamente in teflon.

Le vetture con portiere alleggerite, hanno l'obbligo della croce laterale sul roll bar. Scheda omologazione: la vettura deve essere testata obbligatoriamente al banco prova per certificarne la reale potenza.

Su motore e centralina della vettura verranno apposti, dal verificatore tecnico abilitato UISP presente al momento della prova al banco, i SIGILLI ufficiali UISP.

Qualora per effettuare manutenzione o altro venissero rimossi i sigilli di motore e/o centralina si dovrà effettuare nuovamente la prova a banco e rinnovare il certificato. La prova al banco dovrà tassativamente essere effettuata alla presenza di un commissario verificatore UISP; E' severamente vietato l'uso di benzine speciali e qualsiasi modifica agli organi della distribuzione.

- i) Manuale: obbligo di avere al seguito dell'auto il manuale dettagliato del mezzo, con relative foto,

rilasciato dalla casa costruttrice (es. manuale di uso e manutenzione con le caratteristiche tecniche);

- m) Reclami motore: il concorrente che intende fare reclamo sul motore di un altro concorrente è tenuto a versare una quota di € 200 a titolo cauzionale, caricare le vetture (quando la gara viene effettuata a non più di 50 Km dal banco prova) e recarsi in officina per la prova al banco. Per le gare più lontane verrà sigillato il vano motore e sarà deciso entro le 48 ore successive presso quale officina effettuare la prova stessa. Resta inteso che in caso di reclamo l'importo totale è a carico del verificato se risulta irregolare e del verificante se la vettura reclamata è in regola. N.B. è fissata una tolleranza sulla potenza effettiva e dichiarata +/- 3%. Tolleranza ammessa sul valore di coppia 10% su quanto dichiarato dal costruttore. Gli strumenti di verifica tecnica dovranno essere approvati dal UISP SdA Motorismo.

- **Categoria Test:** categoria unica nella quale sono ammesse vetture rientranti e non nelle precedenti categorie, ferme restando le dotazioni di sicurezza (sia per le vetture che per piloti e co-piloti), utilizzata per test/allenamento. Piloti ed eventuali co-piloti dovranno essere in regola con le norme di tesseramento approvate dal Consiglio Nazionale UISP ed essere in possesso di licenza PROMO o superiore in corso di validità. Categoria obbligatoriamente esclusa dai rilevamenti cronometrici e dalle premiazioni, valida solo per test e allenamento; l'eventuale inserimento nei riepiloghi delle manifestazioni può essere fatto esclusivamente per esigenze organizzative di incolonnamento.

Art. 2.1

Tutte le cilindrato hanno una tolleranza di 5 centimetri cubici.

E' severamente vietato alleggerire le parti strutturali della scocca (possibile alleggerire gli accessori, es. cofani e porte).

E' possibile sostituire il serbatoio con uno di materiale ignifugo, isolato dall'abitacolo e di max 12 litri.

Laddove si presentasse la necessità, in base agli iscritti, è data facoltà al Direttore di Gara far partire diverse categorie nella stessa batteria, purché nel rispetto degli standard di sicurezza.

Art. 2.2 – Categorie Regionali e Interregionali

E' concessa la possibilità, per particolari esigenze del territorio, di inserire nei Trofei Regionali e Interregionali, previa autorizzazione UISP SdA motorismo competente per livello, ulteriori categorie, fermo restando che i piloti partecipanti ad eventi con validità anche per il Trofeo Nazionale, dovranno obbligatoriamente prendere il via nelle batterie delle categorie riconosciute dall'art. 2 ed essere inseriti nei riepiloghi tempi relativi ad esse.

Per la stesura dei Riepiloghi Regionali e Interregionali si dovranno estrapolare dal riepilogo del Trofeo Nazionale, stilato per classi come da art.2, i tempi dei piloti iscritti alle categorie riconosciute nei Trofei Regionali e Interregionali e stilare un riepilogo a parte.

(Per esempio vedasi classi A-A1-B-B1-C-C1 del Trofeo Interregionale Friuli/Veneto).

Art. 3 – Zavorre

Eventuali zavorre devono essere dichiarate in sede delle verifiche e riportate in scheda tecnica e ben fissate per tutta la gara, la stessa non può superare i 30 kg.

Se una vettura venisse trovata sotto peso sarà esclusa dalla manifestazione.

Se una vettura dovesse passare nella classe superiore, per propria scelta, dovrà attenersi alle norme riguardanti la classe interessata e relativi pesi. Se la stessa venisse passata d'ufficio, gareggerà in conformità ai regolamenti della cilindrato di appartenenza.

Art. 4 – Serbatoio carburante

Il serbatoio deve essere nella posizione originale, in caso contrario, deve essere rinchiuso in un contenitore metallico a tenuta stagna, se posto nel cofano anteriore o posteriore il serbatoio deve essere posizionato dentro l'asse delle ruote se non omologato (capienza totale litri 15).

Deve essere munito di valvola di sfiato. I serbatoi omologati devono avere un certificato scritto non è sufficiente presentare solo il marchio sul serbatoio.

Art. 4 bis Pompa Benzina

La pompa benzina deve essere ben protetta rinchiusa in apposito contenitore metallico a tenuta stagna.

Art. 5 – Cinture di sicurezza

E' obbligatorio l'uso e il montaggio di cinture di sicurezza omologate, (OMP, Sparco, ecc) esse debbono avere minimo cinque punti di fissaggio, con sgancio centrale rapido a 5 punti (non ammesse cinture a bretella).

Se non si usano gli attacchi originali, si debbono montare delle placche metalliche di spessore mm 2,5 e larghe minimo cm 10x8, saldate alla carrozzeria per fusione.

Art. 6 – Sedile

Il sedile del pilota deve essere fisso ed anatomico; è obbligatorio il poggiatesta facente corpo unico con il sedile; per la Cat. E il poggiatesta può essere anche non corpo unico, il bordo destro dello stesso non deve superare la linea di mezzeria del tunnel centrale.

Art. 7 – Impianto frenante

E' obbligatorio il doppio circuito frenante munito di doppia pompa e tandem, sono proibiti i freni sdoppiati manuali o a pedale. E' obbligatorio il freno a mano.

Art. 8 – Roll-bar

E' obbligatorio il montaggio dei roll-bar a gabbia, esso deve essere costruito con tubi aventi il diametro minimo 40 mm. spessore 2,5; non può essere costruito con tubo saldato, si deve usare solo trafilato a freddo senza saldature, deve essere ben fissato alla carrozzeria tramite piastre saldate chiuse ai lati le cui misure minime debbono essere di mm. 100x120x3, imbullonate con almeno tre bulloni di misura 8 in acciaio contro piastre fissate al roll-bar stesso, avente misura mm 100x80x2.

Esso non deve sostenere alcun accessorio, deve essere struttura a sé rispetto alla scocca.

Le due o tre arcate principali debbono essere sagomate in un tubo unico. Non debbono essere saldati fra loro due o tre o più pezzi (vedi disegno reg. tecnico VST).

Sono obbligatorie le barre laterali. (Arcata centrale, obbligatoria, pezzo unico, da base interna piantone porta dx a base interna piantone porta sx). Le gabbie e i piedi possono essere saldati alla scocca con delle piastre di rinforzo alla base. Per le vetture di vecchia costruzione, le misure minime non dovranno essere inferiori a 38 mm di diametro e 3 mm di spessore.

Omologazioni FIA + omologazioni in corso Sono obbligatorie le barre laterali, le stesse si possono installare anche senza saldature. Sono vietati i roll-bar in alluminio.

Per le monoposto, è obbligatorio montare su tutte le vetture barre e/o archi frontali di diametro minimo 38x2 mm che impediscano al casco del pilota di entrare a contatto con oggetti o ostacoli trasversali (es. guardrail o new jersey)

Art. 9 – Motore

E' ammesso il montaggio di un solo motore (escluso classe E); per i motori sovralimentati la cilindrata geometrica va moltiplicata per 1,4 al fine della classificazione della categoria di appartenenza.

Nelle classi A – B – C – D – Serie, sono ammessi solo monoblocco di serie o di motori della stessa marca d'origine e stesso numero di cilindri e di cilindrata. Saranno accettate vetture con motori aventi monoblocco non di serie o modificati solo con passaporto rilasciato entro agosto 2015.

Per la classe SERIE sono ammesse solo camme di serie. Nelle classi E - SPORT i motori sono liberi, di derivazione automobilistica e motociclistica.

Tutte le vetture devono essere muniti di retromarcia. I prototipi (formula e sport) possono avere retromarcia facoltativa

Art. 10 – Filtro aria

Il filtro aria non deve essere all'interno del vano abitacolo. Il montaggio di esso, effettuato all'esterno della vettura, deve essere ben fissato e adeguatamente protetto.

Art. 11 – Scarico

L'uscita del tubo di scarico deve trovarsi entro la sagoma della vettura a non più di 45 cm di altezza da terra e non rivolto verso l'alto.

E' obbligatorio montare il silenziatore, esso non deve superare i 98 decibel di rumorosità. Per il rilevamento della stessa si deve posizionare lo strumento di misura ad angolo di 45 gradi tra l'asse di scarico ed il fonometro, ad una distanza di 50 cm dalla fine del tubo di scarico.

Motore a 3800 giri/min. Consigliato l'uso del catalizzatore da gennaio 2007.

Art. 12 – Ruote

I pneumatici possono avere qualsiasi disegno purché di costruzione ufficiale con certificato di omologazione della casa. Esse debbono essere al massimo in linea con la sagoma dell'auto.

Sono assolutamente vietate le ruote gemellate.

Il cerchione deve avere canale max 8 pollici. Per tutte le categorie. (escluse le Cat E e sport che è libera)

E' assolutamente vietata qualsiasi forma di riscaldamento dei pneumatici.

In caso di violazione ai regolamenti prescritti, verranno tolti tutti i punti anche delle gare disputate precedentemente.

Art. 13 – Paraspruzzi

In qualsiasi categoria e cilindrata è obbligatorio montare paraspruzzi alle ruote posteriori e anteriori di larghezza pari almeno a quelle dei pneumatici di spessore minimo 2 mm di nylon o teflon e con bordo inferiore distante dal terreno non più di cm 8. Se durante lo svolgimento di una manche si dovesse verificare la loro rottura, è obbligo che per le manche successive essi vengono rimontati. Non sono obbligatori su asfalto.

Art. 14 – Impianto elettrico

E' obbligatorio lo stacca batteria che deve essere installato in posizione accessibile dall'esterno e dall'interno, segnalato con una freccia ben visibile di colore rosso, posizionato sulla sinistra anteriore parte pilota.

Tale accessorio deve spegnere il motore e tutte le parti elettriche. Sono obbligatori n. 2 fanali rossi di stop, se non originali, posizionati sul posteriore del mezzo con misura minima tra i due lati interni dei fanali di 40 cm. e minimo un fanalino di posizione posteriore da accendere su richiesta del Direttore di gara, è obbligatorio avere minimo una luce di posizione anteriore ad un massimo di 2 luci con lampadine non superiori a 5 watt o lampadine a led di

pari lux ciascuna, di color bianco o ambra.

Si consiglia il montaggio dei fanalini tramite staffa di gomma, per evitare che con i sobbalzi abbiano a bruciarsi le lampadine. Tutti i fili elettrici e tubazioni benzina passanti per l'interno dell'abitacolo devono essere inguainati con materiale ignifugo e separati tra loro.

Art. 15 – Batteria

La batteria deve essere nella posizione originale e ben fissata (per eventuali spostamenti dovuti alla sicurezza deve essere rinchiusa in un contenitore a tenuta stagna)

Art. 16 – Carrozzeria

Classi A – B – C – D- Serie, la scocca deve rimanere del materiale e spessore d'origine compreso tetto e il fondo fino al centro degli assi.

I cofani, le porte e i parafranghi di materiale libero, purché non offensivi, gli stessi devono avere ganci supplementari in gomma o metallici.

Obbligo di specchi laterali.

- Classe SPORT la struttura della scocca deve rimanere del materiale e spessore d'origine, compreso il tetto e il fondo.

Sono esclusi: cofani porte e parafranghi che possono essere di materiale libero, purché non offensivi.

- In caso di modifica della struttura del fondo, lo stesso deve essere costruito con telaio, bordo laterale mm 30x30x2.

Crociera: tubo quadrato minimo 30x30x2 e ben saldato. Fondo: lamiera (spessore minimo mm 0,8) o lega alluminio Avional, (minimo mm 1,2).

La stessa deve essere correttamente fissata.

Il fissaggio deve essere eseguito per fusione, o fissato al telaio con rivetti in acciaio (non alluminio) diametro minimo mm. 4, la distanza tra questi non deve superare i 15 cm.

- Lo scomparto vano motore non deve avere punti di apertura con l'abitacolo salvo passaggi di tubature e fili.

- Per le categorie A – B – C – D- Serie, il vetro anteriore deve essere quello di serie, invece i vetri laterali e posteriore possono essere sostituiti con poli carbonato (minimo 3 mm.).

Per la categoria SPORT sono facoltativi i vetri posteriori.

- Per eventuali vetture con tettucci apribili devono essere sostituiti con lamiera spessore minimo 0,8 mm e ben saldata, oppure con rivetti acciaio o viti con dado.

- Tutte le vetture, sulle fiancate, devono avere il porta numero bianco cm 40x40, numero larghezza minimo cm 4 altezza minima cm 20 di colore nero, con sponsor o diciture autorizzate dal UISP SdA motorismo competente per livello.

- Eventuali alettoni non originali, la misura di ingombro non deve essere superiore ai 10 cm. dalla sagoma della carrozzeria, larghezza vettura libera

- Ogni veicolo ha l'obbligo del gancio di traino funzionante e ben solido.

Art. 17 – Sterzo

Classe A – B – C – D- Serie, libero come tecnica di costruzione, il volante deve rimanere nell'asse d'origine. Classe E – SPORT libero come tecnica di costruzione e di posizione.

Art. 18 - Classe E

- Prototipi monoposto e biposto, a ruote scoperte o coperte, di costruzione libera, con l'obbligo di roll-bar a gabbia per protezione del pilota. Lo stesso a bordo e con il casco, deve essere all'interno della gabbia. - La parte anteriore

del muso deve avere un raggio di 15 cm. e uno spazio di assorbimento tra il muso e le pedaliera minimo di 30 cm. Le protezioni laterali devono essere al centro degli assi. - La struttura del telaio può essere tipo tralicci o tubo unico, se come quest'ultimo deve essere di tipo e dimensioni come il roll-bar. - Serbatoio e batteria devono essere ben fissati e divisi tra di loro, fuori dall'abitacolo, dentro gli assi e con cavi e tubazioni rivestiti. - Norme di sicurezza: vedi art. 4 – 5 – 6 – 7 – 9 – 10 – 11 – 13 – 14 - Altezze da terra – libere

PASSAPORTO TECNICO

Il passaporto tecnico è un documento di identificazione (che non sostituisce la scheda di omologazione vettura) dove sono indicati dati tecnici fondamentali della vettura ed annotati i rilievi nei casi di non conformità rilevati in sede di verifiche effettuate durante le manifestazioni.

Il Passaporto tecnico contiene le seguenti informazioni:

- n. del passaporto;
- Dati del proprietario: dati anagrafici e di residenza;
- Identificazione della vettura: marca e modello, n. telaio, targa (se targata), cilindrata e tipo motore, cat., trazione, peso, zavorra, passo, carreggiata;
- Rilasciato da: dati commissario tecnico, firma, data, luogo;
- Specifiche Rollbar: Tipo, Marca, diam. Arco centrale, diam. Arco anteriore, piastre;
- Specifiche serbatoio: tipo, ingnifugo si/no, materiale, posizione, capacità;
- Gare e verifiche tecniche: gara, CT, note, esito;

REGOLAMENTO PERCORSO SLALOM SINGOLO

Art. 1

Questi tipi di attività possono essere svolte su percorsi privati chiusi o su strade pubbliche Comunali, Provinciali o Regionali, tutte debbono essere organizzate con le previste autorizzazioni Amministrative.

Art. 2

Per Slalom si intende una manifestazione automobilistica da svolgersi prevalentemente su strada in salita, particolarmente tortuosa, su fondo asfaltato o sterrato, con rilascio di nullaosta da parte della UISP SdA Motorismo del rispettivo livello.

Per ottenere il nulla-osta l'Associazione o Società Sportiva deve presentare domanda correlata da planimetria del percorso con illustrate: la partenza e l'arrivo, le postazioni delle Chicane e dei Commissari di percorso munite del materiale necessario per espletare tale incarico (bandiere di segnalazione, estintori, filler, scope per il ripristino della carreggiata, la postazione del servizio medico e para mendico, la postazione del soccorso stradale ecc.).

Art. 3 – Percorsi

Le caratteristiche generali del percorso dovranno avere le seguenti modalità:

- Slalom in salita:
 - 1) Lunghezza: minima 1000 metri, massima 3000 metri;
 - 2) Larghezza media del tracciato: metri 5.
 - 3) Pendenza media minima 1%; gli eventuali tratti a pendenza inferiore all'1% o a pendenza negativa non possono superare il 20% della lunghezza totale del percorso, velocità media consentita su tutto il percorso: 80 km/Ora;
 - 4) Superficie: il rivestimento del percorso dovrà essere duro e stabilizzato (asfalto, terra battuta ecc.);

- 5) Traguardo: dopo il traguardo deve esistere un rettilineo di decelerazione di lunghezza adeguata per tale funzione, avente lo stesso rivestimento del percorso;
- 6) I rettifili non dovranno superare tra la fine ed inizio di postazioni successive i 100 metri;
- 7) A seconda delle caratteristiche del percorso, dovranno essere posizionate almeno una o più chicane fisse. Le chicane non dovranno mai essere composte da bidoni in ferro, blocchi di cemento ecc. ma dovranno essere composte da coni in plastica o birilli. Esse costituiscono penalità in quanto la funzione delle stesse sarà di abbassare la velocità del percorso, le penalità verranno assegnate in misura di 5 secondi per ogni birillo abbattuto o uscito dalla sede segnata sull'asfalto e 30 secondi per il taglio completo della postazione.

Art. 4 - Postazioni (chicane con birilli)

Il numero e l'ubicazione delle postazioni, con barriere di coni o birilli, devono essere stabili in modo da limitare la velocità media oraria della gara.

Ogni postazione deve essere costituita da un minimo di 3 file disposte a distanza tra di loro tra i 10 ed i 12 metri, vedasi schema seguente.

La dove si dovesse rendere necessario a detta dei Tecnici verificatori o del Direttore di Gara, in aggiunta alle postazioni con birilli, in eventuali tratti del tracciato ove particolari esigenze lo richiedono, le traiettorie potranno essere condotte a mezzo di apposite strettoie realizzate anch'esse mediante coni o birilli. I coni o i birilli dovranno essere in materiale flessibile (gomma o similare) e tutti della stessa altezza (misura standard 45 cm.) La postazione di tutti i birilli deve obbligatoriamente essere segnata sul terreno con apposita vernice. Tutte le postazioni con birilli devono essere presiedute da almeno due Commissari di Percorso.

Art. 5 – Sicurezza Percorso

Per ragioni di sicurezza, tutti gli ostacoli laterali presenti sul tracciato, nelle zone di traiettoria e non delle vetture in transito, in cui si intraveda un possibile pericolo per i piloti (precipizi, alberi, rocce, pali, guardrail o barriera di contenimento usurata, in cattivo stato Ecc.) dovranno essere adeguatamente protetti con: balle di paglia opportunamente imbustate con materiale ignifugo, e/o rotoballe (balloni di fieno) e/o file di pneumatici legati fra loro, new-jersey, o similari.

Su tutta la lunghezza del percorso di gara, dovranno essere previste postazioni di controllo per i Commissari di Percorso, i quali dovranno essere a vista fra di loro.

Tutte le postazioni con birilli devono essere radio collegate con la Direzione Gara e, a seconda della tortuosità del percorso, anche ogni altra postazione non a vista.

Ogni postazione dovrà essere dotata di bandiere: gialla, rossa, blu, arancione a strisce gialle, bianca.

Ogni postazione dovrà essere dotata di estintore a polvere e/o co2 (minimo 6 kg.), una scopa di saggina, un sacchetto di polvere di filler o calce o segatura di legno a farina.

Art. 6 – Ricognizione del percorso

La ricognizione ufficiale del percorso deve essere effettuata in perfetto assetto di gara e potrà svolgersi seguendo le disposizioni del Direttore di Gara, senza rilevamento di tempi.

Art. 7 – Apripista

Le vetture apripista, massimo 3 (tre) non possono essere vetture formula con ruote scoperte o kart, le stesse debbono essere inserite con numerazione progressiva preceduta dalla cifra zero e vanno inseriti nell'elenco iscritti prima dei conduttori piloti partecipanti alla gara. A bordo delle vetture apripista può salire solo il conduttore in regola con le norme di tesseramento approvate dal Consiglio Nazionale UISP. Durante la gara per divulgare

informazioni al pubblico lungo il percorso, è obbligatorio l'uso di una vettura stradale con altoparlanti a bordo.

Art. 8 – Sicurezza del Pubblico

Particolare attenzione dovrà essere usata per la protezione e la sicurezza del pubblico presente lungo il tracciato di gara.

Esso verrà ammesso solo nelle zone che offrono la possibilità di controllo in modo efficace e, che non presentino pericoli, tenendo conto della distanza, dell'altezza, in cui viene posizionato e, della velocità raggiungibile dalle vetture nel tratto considerato, oppure posizionato in zone rialzate o protette da barriere naturali e/o artificiali in grado di arrestare la vettura.

In qualunque caso il pubblico dovrà essere contenuto a una distanza di almeno quattro metri dalla barriera di protezione. Le zone vietate al pubblico, dovranno essere segnalate con appositi cartelli ben visibili (zona vietata al pubblico)

Art. 9 – Servizi di emergenza

Il circuito deve essere munito di appositi mezzi meccanici (carro attrezzi) per il recupero di auto non in condizioni di giungere ai box.

Si deve sistemare nella posizione più adatta, per un veloce intervento ed una veloce partenza.

Allestire una apposita piazzola per il servizio sanitario con una o più ambulanze di categoria A con Defibrillatore e personale addetto a bordo ed un medico.

Se per causa di forza maggiore, l'ambulanza o le ambulanze dovessero assentarsi, la manifestazione dovrà essere momentaneamente sospesa, sino al ritorno delle stesse o finché siano state sostituite, così come pure per il medico di gara.

Tutte le citate misure di sicurezza e protezione dovranno essere specificate su una planimetria del tracciato da sottoporre allegata al resto della documentazione, all'approvazione da parte della Commissione impianti UISP SdA Motorismo del livello competente.

Le sopra citate norme ed articoli per la sicurezza del pubblico, sono rigorosamente da applicare salvo diversa prescrizione della CPV (Commissione Prefettura per i pubblici spettacoli).

REGOLAMENTO VELOCITA' SU GHIACCIO

Art. 1 – Velocità su ghiaccio – Definizione

Sono gare di velocità su ghiaccio quelle che si svolgono su percorsi completamente innevati e ghiacciati con due o più concorrenti (a seconda della capienza del circuito e della disciplina) una vettura ogni cinque secondi o più o simultaneamente.

A inseguimento: 3 manche, una vettura ogni 5 secondi circa Massimo 6 vetture per batteria, minimo 6 giri, massimo 24 concorrenti per categoria Vince il miglior tempo di tutte le manche

A batterie: massimo 10 vetture per manche massimo 20 concorrenti per categoria 1 giro di lancio 3 cronometrati nelle qualifiche, 6 giri di batteria, 8 giri in finale. Punteggio: 10 – 8 – 6 – 5 – 4 – 3 – 2 – 1

- VST (autocross) Suddivisione categorie e relativi pesi:
 - Cat A - vetture due RM, trazione anteriore da 0 cc fino a oltre 2000 cc con relativi pesi di appartenenza (per i pesi vedi regolamento VST)
 - Cat B – vetture due RM trazione posteriore da 0 cc fino a oltre 2000 cc con relativi pesi di appartenenza (per i pesi vedi regolamento VST)
 - Cat C – vetture a trazione integrale da 0 cc fino a oltre 2000 cc con relativi pesi d'appartenenza (per i pesi vedi regolamento VST)
 - Cat D/E – prototipi da 0 3500 cc due ruote motrici o quattro ruote motrici con relativi pesi di appartenenza

(per i pesi vedi regolamento VST)

- Formula Driver
- Cat. A - vetture a trazione anteriore e posteriore da 0 cc fino a 1300 con relativi pesi di appartenenza
- Cat. B – vetture a trazione anteriore e posteriore da 1301 cc fino a oltre 2000 cc con relativi pesi di appartenenza
- Cat. D 4x4 – vetture a trazione integrale da 0 cc fino a oltre 2000 cc con relativi pesi di appartenenza
- Cat. Sport – motori motociclistici e automobilistici trazione anteriore e posteriore con relativi pesi di appartenenza
- Cat. E/sport unificate sempre con relativi pesi di appartenenza Vedi regolamento formula driver

Art. 2

A) tutte le vetture ammesse debbono obbligatoriamente essere muniti di vetro o policarbonato anteriormente, e sulle porte anteriori

B) – tutte le vetture debbono obbligatoriamente essere munite di paraspruzzi su tutte le ruote (vedi art. 13) C) – serbatoio (vedi regolamento VST (autocross) o Formula Driver secondo categoria di appartenenza)

Art. 3 – Pneumatici e chiodi

A) Pneumatici Liberi, purché con omologazione stradale o sportiva, non sono ammessi pneumatici con disegni agricoli.

B) Chiodi Liberi piantati dall'esterno e non ancorati tra le tele, si ha la facoltà di incollarli, la lunghezza massima deve essere non superiore ai 15 mm. La sporgenza di ogni chiodo, non deve essere superiore ai 4 mm. misurati in ogni momento della gara, senza tolleranza, la forma della testa del chiodo, deve essere cilindrica, piana, e con un diametro massimo di 2,5 mm. per altezza di 1 mm. La base del chiodo monoflangia deve essere di diametro 9 mm. cilindrico, oppure multiflangia con base di diametro non superiore a 6,5 mm. Il numero massimo di chiodi consentito è di 12 per ogni 10 cm di banda di rotolamento del pneumatico stesso, collocati sui lati (non nelle file centrali).

Qualsiasi interpretazione contraria allo spirito del pneumatico e della chiodatura, comporterà l'immediata esclusione dalla competizione.