



FORMULA DRIVER (challenge)– INSEGUIMENTO – SLALOM –

VELOCITA' SU GHIACCIO

REGOLAMENTO SPORTIVO

Art. 1 – Per Formula Driver (challenge), Inseguimento, Slalom, s'intende manifestazioni automobilistiche su circuiti permanenti o provvisori, su fondo asfaltato e non, con rilascio di nulla osta da parte della Lega Naz. Automobilismo UISP, dopo sopralluogo di verifica del tracciato da parte di un responsabile tecnico della stesa Lega, o del Direttore di gara, incaricato dalla Lega, prima della manifestazione

Art. 2 – Possono partecipare a suddette manifestazioni, in qualità di concorrenti e di piloti, i possessori di tessera UISP A+B1 più licenza della Lega, "annuale o giornaliera". Ogni pilota nella stessa gara, può condurre una sola vettura (senza copilota o passeggero a bordo). Ogni vettura verrà condotta da un solo pilota per tutta la gara (nella cat. Libera e lady si possono condurre veicoli di categorie diverse, anche quelli già in gara su altre categorie.)

Art. 3 – Per lo svolgimento di dette manifestazioni si richiamano gli articoli sotto elencati delle normative generali:

(art. 1 – licenza di conduttore)

(art. 1 bis)

(art. 2 – calendari)

(art. 3 – spostamento gare)

(art. 4 – giurisdizione)

(art. 5 – oneri organizzativi)

(art. 6 – iscrizioni gare)

(art. 7 – svolgimento manifestazioni)

(art. 8 – facoltà di reclamo)

(art. 8 bis – regolamento disciplinare)

(art. 9 – bandiere ed il loro significato)

Art. 4 – 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 (ore 9.50)
- manche (ore 10,00)
- finali
- premiazioni

Circa l'ordine d'entrata in pista per le categorie, verrà estratta a sorteggio la prima categoria, le seguenti in ordine alfabetico a seguire. L'ordine di entrata in pista dei concorrenti per la prima manche sarà a ritroso rispetto alle iscrizioni, le stesse debbono pervenire alla società organizzatrice entro il giovedì sera antecedente la gara. In casi particolari sarà facoltà del Direttore di Gara stabilire l'ordine d'entrata. La gara per avere validità deve aver superato il 51% dello svolgimento della stessa

Art. 5 – 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 prova, Qualora il Direttore dichiara gara bagnata è obbligatorio l'uso delle gomme scolpite, (anche stradali) vietate le slick.

Art. 6 – Fasi di gara

1. Manche cronometrate: **minimo Tre** manche (dove ci fossero problemi il Direttore di gara deciderà quante manche fare)

E' fatto obbligo ai concorrenti di presentarsi in griglia di partenza a minimo due manche, con la vettura o prototipo **funzionante**. 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 lancio e minimo 3 cronometrati, Dove si presentassero problemi di tempo, si deciderà nel luogo come farle, escluso la prima manche, in tutte le altre verrà data partenza senza il giro di lancio. Dopo il giro di lancio, la partenza sarà comunque effettuata da fermo.

1. Penalità: qualora vi siano passaggi su pista con penalità, (birillo o boa) questi dovranno avere il perimetro a terra ben delimitato e la penalità sarà assegnata al concorrente quando il birillo verrà spostato completamente al di fuori del suo limite perimetrale segnato sul terreno **Oppure rovesciato**, mentre la boa avrà penalità se spostata dalla sede. Ogni gara deve avere minimo una postazione di penalità.

Verranno aggiunti, al tempo totale di manche o finale, cinque secondi per ogni birillo e 10 per le boe, mentre nel caso di taglio di percorso 30 secondi.

c) Per le partenze delle manche, in base al tempo totale ottenuto sui giri, verrà redatta la classifica che determinerà l'ordine di partenza per la manche successiva. Alla fine delle manche verrà stilata la classifica finale prendendo la migliore disputata. In caso che uno dei classificati venga squalificato, gli altri concorrenti scaleranno automaticamente la classifica. Verranno premiati con coppe e trofei i primi **4** classificati di ogni categoria. 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**

Il concorrente con licenza giornaliera va a podio, però non va a punti nelle classifiche.

Ad ogni finale entrerà in circuito per prima la cat. Serie, poi le altre categorie a seguire come da sorteggio iniziale.

Reclami

Qualsiasi reclamo va inoltrato scritto al Direttore di Gara con rispettiva quota di € 100.00 (in caso di verifica cilindrata occorre depositare ulteriori 700.00 € come cauzione) e solo il conduttore può presentarlo firmato; tutte le altre forme di reclamo non saranno prese in considerazione. **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 - In pre-griglia prima di ogni manche, il concorrente dovrà rendersi riconoscibile al personale addetto.

Art. 8 – Nel caso che 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. 9 – Ad ogni vettura che sullo schieramento di partenza sarà impossibilitata a partire con i propri mezzi verranno concessi tre minuti per il ripristino, dopodichè verrà escluso dalla batteria; il pilota potrà farsi aiutare dal suo meccanico.

Art. 10 - Il pilota costretto a fermarsi lungo il percorso deve collocare la vettura se possibile 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 sopraggiungano 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. 11 – **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. 12 – **E' assolutamente vietato** in qualsiasi momento della gara compiere con il veicolo qualsiasi manovra in senso contrario a quello di marcia.

Al pilota incappato nel taglio del percorso verranno assegnati 30 sec. di penalità sulla manche stessa. 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. 13 – 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 non arrivati o doppiati, la batteria sarà priva di tempi.

Art. 14 – Al termine di ogni finale di categoria le vetture debbono essere portate in parco chiuso. La mancata o tardiva consegna comporterà l'esclusione dalla gara. Le vetture potranno essere ritirate al termine delle verifiche con il

permesso del Direttore di Gara e del Commissario Tecnico Sportivo. All'interno del parco chiuso sono ammessi solo i giudici verificatori, commissari sportivi e addetti al parco chiuso.

Art. 15 – Classifiche

Dal 2009 le classifiche saranno così suddivise:

classifica per categorie: verranno conteggiati 11 risultati migliori, in caso di pari punteggio sarà conteggiato chi ha più vittorie più secondi posti più terzi posti ecc...fino all'ottavo posto.

Classifica assoluto di regolarità: in questa classifica saranno conteggiati i punteggi di **tutte** le gare, in caso di pari punteggio sarà conteggiato chi ha più vittorie più secondi posti più terzi posti ecc...fino all'ottavo posto.

Classifica assoluto di velocità: al fine del conteggio finale saranno sommati i punteggi di tutte le gare del campionato Italiano, in caso di parità si seguirà la formula come sopra.

Art.16-

Sarà facoltà del Direttore di Gara, in accordo con il Commissario sportivo di Lega Naz. Automobilismo, modificare lo stesso qui sopra riportato, in base ad esigenze presentatesi al momento (con esposizione delle modifiche assunte in apposita bacheca).

REGOLAMENTO TECNICO

Formula Driver

Art. 1 – Le vetture ammesse debbono essere conformi al regolamento tecnico. Le vetture omologate FIA devono essere accompagnate da passaporto tecnico o fiches, ed ottenere passaporto tecnico LNAU. (Lega Nazionale Automobilismo UISP) 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 o superiore a quella di appartenenza.)

b) **Verifica unica:** i veicoli verranno sottoposti ad una verifica unica valida per tutto il campionato in corso, ad ogni vettura sarà applicato un apposito adesivo che certifica la verifica, in caso di modifiche al veicolo sarà cura del proprietario comunicarlo ai verificatori tecnici che le trascriveranno nel passaporto tecnico.

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. 2 – Suddivisioni delle categorie

- classe A	vetture fino a 700cc	Kg. 540	anteriori e posteriori
	vetture da 701 cc a 1150 cc	Kg. 580	anteriori e posteriori
	vetture da 1151 cc a 1300 cc	Kg. 680	anteriori
- classe B	vetture da 1301 cc a 1600 cc	Kg. 720	anteriori

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

- **Classe Lady** categoria esclusiva per sole donne. Pesì a seconda della classe di appartenenza della vettura. (minimo 360 kg.)

- **Categoria Libera** Solo per doppie guide, pesì a seconda della classe di appartenenza della vettura. Può partecipare qualsiasi vettura purché sia conforme a questo regolamento, inoltre in questa categoria non si effettua la finale né la premiazione, e di conseguenza non ci saranno classifiche.

- **Categoria Serie** Fino a 2000 cc trazione anteriore esclusivamente di serie con:

1. Potenza specifica dichiarata dalla casa massimo 82 cavalli/litro;
2. Collettori di aspirazione e scarico di serie con rompi fiamma che limiti la rumorosità a 90 dB
3. Aspirazione: dovrà essere quella di serie con l'unica eccezione riguardante il filtro che potrà essere racing.
4. Peso pari a 8 Kg per cavallo dichiarato (pesatura con pilota a bordo) con peso minimo di Kg. 700;
5. Cambio con rapporti di serie, senza differenziale auto bloccante o giunto viscoso;
6. Freni: il disco dovrà essere tassativamente di serie (vietati baffati e forati) mentre le pastiglie sono libere.
7. 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 molle strette e regolabili;
8. Gomme: sono ammesse solo gomme stradali come da libretto di circolazione e stampo Distanziali ruota: è possibile montare distanziali ruota purché la gomma non superi (l'altezza del mozzo) la sagoma del parafrangente.
9. Sistemi di sicurezza: obbligatori come descritti nel regolamento tecnico in vigore;
10. Qualsiasi parte non citata come: freni, 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;
11. 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;
12. Scheda omologazione: la vettura potrà essere testata al banco prova per certificarne la reale potenza. La vettura verrà piombata su motore e centralina e potrà presentarsi in gara e alla pesa con relativo certificato. Qualora per effettuare manutenzione o altro venisse rimossa la piombatura 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;

13. 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);
14. 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 del 4%.

Art. 2/1 Tutte le cilindrato hanno una tolleranza di 5 centimetri cubici.

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 solo il marchio sul serbatoio.

Art. 4bis - Pompa benzina

La pompa benzina deve essere ben protetta, rinchiusa in apposito contenitore 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 quattro punti di fissaggio, (2post e 2 ant) con sgancio centrale rapido a 4 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, il bordo destro dello stesso non deve superare la linea di mezzzeria 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. Nelle classi E - -SPORT i motori sono liberi, di derivazione automobilistica e motociclistica. **Tutte le vetture e prototipi devono essere muniti di retromarcia.**

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 vetture delle categorie A – B – C. **E' ASSOLUTAMENTE VIETATA QUALSIASI FORMA DI RISCALDAMENTO DEI PNEUMATICI.**

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 vengano 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 6 watt 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 debbono 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 parafanghi 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 parafanghi 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.

- 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 dalla Lega.**

- **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 pedalieri 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

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 manches

A batterie : massimo 10 vetture per manches 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 d'appartenenza

pesi: (vedi regolamento vst)

Cat B – vetture due RM trazione posteriore da 0 cc fino a oltre 2000 cc con relativi pesi d'appartenenza

Pesi: (vedi regolamento vst)

Cat C – vetture a trazione integrale da 0 cc fino a oltre 2000 cc con relativi pesi d'appartenenza

Pesi : (vedi regolamento vst)

Cat D/E – prototipi da 0 3500 cc due ruote motrici o quattro ruote motrici con relativi pesi di appartenenza

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 sulle file centrali).

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

SLALOM

Regolamento Sportivo

Art. 1- Definizione

Per Slalom, si intende una manifestazione automobilistica da svolgersi prevalentemente su strada in salita, particolarmente tortuose, su fondo asfaltato o sterrato, con rilascio di nullaosta da parte della Lega Nazionale automobilismo UISP.

Art. 4- Sicurezza percorso

Per ragioni di sicurezza, tutti gli ostacoli laterali presenti sul tracciato, nelle zone di traiettoria delle vetture, in cui si intraveda un possibile pericolo per i piloti (precipizi, alberi, rocce, pali, ecc) dovranno essere adeguatamente protetti con: balle di paglia opportunamente imbustate e/o, file di pneumatici legati fra loro, new-jersey, o similari.

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

Ogni postazione, (Commissari) dovrà essere dotata di bandiere: Gialla – Rossa – blu.

Ogni postazione dovrà essere dotata di estintore a polvere e/o Co2 (minimo 5 kg.) e radio in collegamento con partenza/arrivo e Direttore di gara, una scopa di saggina, un sacchetto di polvere di filler o calce.

Art. 5- 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 tre metri dalla barriera.

Le zone vietate al pubblico, dovranno essere ben segnalate da appositi cartelli ben visibili.

Tutte le citate misure di sicurezza e protezione dovranno essere specificate su una cartina del tracciato da sottoporre, allegata al resto della documentazione, all'approvazione da parte della Lega Nazionale Automobilistica UISP. (LNAU)

Art. 6- Numeri di gara

Ad ogni concorrente verrà assegnato un numero di gara all'atto del rilascio della licenza da parte della Lega Nazionale Automobilità UISP.

Art 7- Vetture ammesse

Le vetture ammesse dovranno essere conformi al regolamento tecnico.

Art. 8- Iscrizioni

Le iscrizioni dovranno **obbligatoriamente** pervenire entro il giovedì alle ore 21,00 antecedente la manifestazione.

Le stesse dovranno pervenire telefonicamente o tramite raccomandata, fax, e-mail alla società organizzatrice o alla Lega Naz.le.

La quota di iscrizione è fissata in € 80,00, di cui € 5,00 per camp. Reg. o € 10,00 per camp. It. vanno versate alla Lega Naz.Le.

Il pilota viene considerato iscritto dal momento in cui ha versato la quota e firmato il modulo di iscrizione.

Il pilota che, regolarmente iscritto, non si dovesse presentare alla gara, (senza giustificazioni scritte) è tenuto obbligatoriamente a versare la tassa di iscrizione, nella prova successiva al Commissario Sportivo della LNAU presente in loco, se tale versamento non dovesse essere rispettato, scatteranno provvedimenti disciplinari da parte della LNAU.

Se la gara nel suo iter di svolgimento, avrà raggiunto l'inizio della 1°manche e, dovesse essere sospesa, per qualsiasi motivo, l'organizzazione potrà trattenere la quota di iscrizione.

L'organizzazione non può variare tale quota se non previo accordi con la Lega Nazionale Automobilismo UISP.

Art. 9 – Svolgimento –oneri organizzativi

Lo svolgimento della manifestazione sarà di competenza esclusivamente del Direttore di Gara.

Si richiamano gli articoli 5 e 7 delle norme generali per lo svolgimenti delle stesse.

Art. 10 – Servizio Sanitario

Durante lo svolgimento della manifestazione dovrà essere presente almeno una ambulanza alla partenza ed una all'arrivo (se la manifestazione si svolge in linea), un Medico ed almeno un carro attrezzi. Se per cause di forza maggiore le stesse dovessero assentarsi, la manifestazione dovrà essere momentaneamente sospesa, sino al ritorno delle stesse o sostituite.

Art. 11 – Collegamenti Radio

Alla partenza e all'arrivo del percorso (se in linea) di gara dovranno essere allestite postazioni radio in grado di comunicare fra loro, con la direzione gara e con i commissari lungo il percorso.

Art. 12 – Commissari

Per ogni manifestazione la società organizzatrice dovrà garantire la copertura dell'intero tracciato di appositi commissari (giudici di percorso).

Gli stessi dovranno essere posizionati a vista l'uno con l'altro, dovranno essere muniti di ricetrasmittenti collegate con la direzione gara.

Art. 13 – Breafing

I conduttori hanno l'obbligo di partecipare al breafing che sarà tenuto dal Direttore di Gara.

Art. 14 – Manches

La gara si svolgerà in tre manches.

Ai fini della classifica si terrà il tempo della migliore manche. Per accedere alla classifica finale, il concorrente dovrà disputare almeno due delle tre manches di gara.

Art. 15 – 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.

In caso che 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 manches.

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. 16 – Disposizioni

Il pilota costretto a fermarsi lungo il percorso, deve collocare la vettura in modo che sia ben visibile e che non provochi intralcio ai piloti che sopraggiungono, mettendosi comunque a disposizione dei commissari addetti. La vettura dopo ogni tipo di arresto, salvo capottamento, dovrà riprendere il via esclusivamente con i propri mezzi. Il pilota nel ripartire

deve porre attenzione a non intralciare altri piloti che sorraggiungono e, comunque attenersi scrupolosamente alle segnalazioni dei commissari di percorso.

Il pilota che scende dalla vettura per cercarne il ripristino, non deve in qualsiasi modo ostacolare gli altri concorrenti in gara.

In caso di capottamento il pilota non può ripartire.

E' tassativamente proibito spingere la vettura lungo il percorso di gara, se non espressamente richiesto dal commissario di percorso. E' altresì vietato compiere qualsiasi manovra in senso contrario a quello di marcia. Il pilota che provoca la bandiera rossa, quindi la ripetizione della prova, non potrà ripartire per la stessa

Art. 17 - Tempo massimo

Dovrà essere previsto un tempo massimo di percorrenza della manche, oltre al quale il concorrente verrà escluso dalla stessa.

Art. 18 – Parco chiuso

Al termine dell'ultima manche le vetture dovranno essere portate immediatamente in parco chiuso, pena l'esclusione dalla manifestazione.

Le stesse potranno essere ritirate, al termine delle eventuali verifiche post gara previa, autorizzazione del Direttore di gara. All'interno del parco chiuso sono ammessi solo i Commissari tecnici ed i Commissari sportivi.

Art. 19 – Classifiche e reclami

Al termine della manifestazione verrà esposta la classifica finale, che diverrà ufficiale 15 minuti dopo l'esposizione, pertanto ogni e qualsiasi reclamo dovrà essere presentato entro tale termine alla direzione gara, in busta chiusa contenete il soggetto al quale è indirizzato, il motivo, eventuali testimoni non di parte (giudici e/o personale addetto) firmato e accompagnato dalla somma di € 200.

Vedi art. 8 (facoltà di reclamo) norme generali.

Verranno premiati con coppe e trofei i primi quattro classificati di ogni categoria. Alla fine di ogni gara verranno assegnati i seguenti punteggi ai primi 10 classificati di ogni categoria nel seguente modo:

1°classificato punti 25

2°classificato punti 20

3°classificato punti 15

4°classificato punti 10

5°classificato punti 8

6°classificato punti 6

7°classificato punti 5

8°classificato punti 4

9°classificato punti 3

10°classificato punti 2

Art. 20 – Sanzioni disciplinari

Ogni manovra irregolare rilevata dai giudici di percorso, anche riguardante le normative di sicurezza, porterà all'esclusione del pilota dalla gara .

Vedi art 8bis regolamento disciplinare, norme generali.

Art. 21 – Bandiere e il suo significato

Vedi art. 9 norme generali.

Art. 22 - Sarà facoltà del Direttore di Gara, in accordo con il Commissario Sportivo di Lega Nazionale Automobilismo, modificare articoli e norme dello stesso regolamento qui sopra riportato, in base ad 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)

SLALOM

-

REGOLAMENTO TECNICO

Art. 1 a) Le vetture ammesse devono essere conformi al regolamento tecnico. Le vetture omologate FIA devono essere accompagnate da passaporto tecnico o fiches, ed ottenere passaporto tecnico LNAU. 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 o superiore a quella di appartenenza)

1. **Verifica unica:** i veicoli verranno sottoposti ad una verifica unica, valida per tutto il campionato in corso; ad ogni vettura sarà applicato un apposito adesivo che certificherà la verifica; in caso di modifiche al veicolo, sarà cura del proprietario darne comunicazione ai verificatori tecnici, che le trascriveranno nel passaporto tecnico. 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. 1Bis - Suddivisione delle categorie

Categoria “A”

- | | | |
|---------------------------------|---------------------|------------------------|
| –Vetture fino a 700 cc. | peso minimo Kg. 540 | anteriori e posteriori |
| –Vetture da 701 cc. a 1150 cc. | peso minimo Kg. 580 | anteriori e posteriori |
| –Vetture da 1151 cc. a 1301 cc. | peso minimo Kg. 680 | anteriori |

Categoria “B”

- | | | |
|----------------------------------|---------------------|-----------|
| –Vetture da 1301 fino a 1600 cc. | peso minimo Kg. 720 | anteriori |
|----------------------------------|---------------------|-----------|

Categoria “C”

- | | | |
|----------------------------------|---------------------|-----------|
| – Vetture da 1601 cc. a 1800 cc. | peso minimo Kg. 800 | anteriori |
|----------------------------------|---------------------|-----------|

– Vetture da 1801 cc. a 2000 cc. peso minimo Kg. 850 anteriori

- Vetture da 2001 cc. a 3600 cc. peso minimo Kg. 900 anteriori

Categoria “D 2RM” A posteriori

– Vetture fino a 1300 cc. peso minimo Kg. 680

–Vetture da 1301 cc. fino a 1600 cc. peso minimo Kg. 720

Categoria “D 2RM” B posteriori

- Vetture da 1601cc. fino a 1800 cc. peso minimo Kg. 800

- Vetture da 1801 cc. fino a 2000 cc. peso minimo Kg. 850

- Vetture da 2001 cc. fino a 3600 cc. peso minimo Kg. 900

Categorie “ D 4X4”

-Vetture fino a 1300 cc. peso minimo Kg. 720

-Vetture da 1301 cc. fino a 1600 cc peso minimo Kg. 770

-Vetture da 1601 cc. fino a 1800 cc. peso minimo Kg. 850

-Vetture da 1801 cc. fino a 2000 cc. peso minimo Kg. 900

-Vetture da 2001 cc fino a 3600 cc. peso minimo Kg. 950

Categoria “E”

classe E monoposto e prototipi 2 ruote motrici

Fino a 600 cc kg 360

Fino a 1000cc Kg. 385

Oltre 1000cc Kg. 410

4 x 4 fino 2000 cc Kg. 500

4 x 4 oltre 2000 cc Kg. 650

Motore elettrico e/o motorizzazioni ibrida kg. 500

Categoria Formula Promotion:

Telai ammessi:

- categoria E
- a) telaio libero, tipo prototipo monoposto, conforme al regolamento tecnico UISP
 - 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 cassonetto 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

Categoria “Formula Promotion 600”

Monoposto e prototipi 2 ruote motrici fino a 650 cc. Kg 360 (Predators)

Categoria Sport

Vetture trasformate ed ex gruppo B Ufficiali 2 e 4 ruote motrici Kg. 600

Categoria Lady

Categoria esclusiva per sole donne

Pesi a seconda della categoria di appartenenza della vettura. (minimo 360 Kg.)

Categoria Rally

Vetture "SUPER 1600" peso kg. 1000 come da regolamento FIA

Vetture "SUPER 2000" peso kg. 1100 come da regolamento FIA

Vetture VRC peso kg 1200 come da regolamento FIA

Categoria Storiche

Parteciperanno a questa categoria tutte le vetture turismo (sono escluse da questa categoria gli sport prototipi e le Formula) con anno di costruzione antecedente al 1970, le vetture non dovranno essere di recente allestimento corsa, nonostante ciò dovranno rispondere alle seguenti norme sulla sicurezza:

-**Sedile:** il sedile della vettura deve essere ergonomico e avvolgente (tipo racing)

-**Cinture:** le cinture di sicurezza dovranno essere omologate (anche con omologazione scaduta) con attacco di almeno quattro punti di fissaggio.

-**Impianto estinzione:** le vetture dovranno essere dotate di almeno un estintore brandeggiabile di kg 3

- **Roll bar:** il roll bar potrà essere costituito anche dal solo arco centrale, a meno che il direttore di gara non ritenga che il tracciato su cui si disputa la gara sia pericoloso per questo tipo di vettura.

Art. 1Ter Tutte le cilindrata hanno una tolleranza di 5 centimetri cubici.

Art. 2 – Carrozzeria

Categoria "A" tutte:

è ammesso: asportazione dei paraurti, riposizionamento dei fanali (se targata), installazione di barre, rinforzi alla scocca.

Categoria "B" tutte:

Si possono modificare o sostituire tutte le parti amovibili, (mascherina, cofano, parafanghi, sportelli, portellone, vetri laterali e posteriori). Sono ammesse prese d'aria o profili dinamici o allargamenti, non superiori a 30 cm. per parte, prendendo per punto di riferimento il piantone di attacco portiera, e non superiore a cm. 40 se in altezza.

La scocca originale della vettura, (pianale, montanti, tetto) devono rimanere tali, così come tutte le parti non amovibili.

Categoria "C" tutte:

come categoria "B"

Categoria "D" tutte:

Come cat. "B C"

Nelle categorie "B-C-D" i bordini tagliati devono essere protetti con materiale non tagliente.

Lo scomparto vano motore non deve avere punti di apertura con l'abitacolo, salvo per i passaggi di tubature o fili.

Art. 3 – Serbatoio Carburante

Categoria "A"

Non è ammessa nessuna modifica.

Categoria "B-C-D"

Possono mantenere quello di serie, in caso contrario vedere art. 5 (serbatoi carburante) V. S. T. (autocross)

I tubi della benzina si possono posizionare anche all'interno dell'abitacolo, sostituendoli possibilmente con quelli di tipo aeronautico, purché protetti e inguainati con materiale ignifugo.

Art. 3bis - Pompa di benzina

La pompa di benzina dev'essere ben protetta, rinchiusa in apposito contenitore metallico a tenuta stagna.

Art. 4 – Cinture di sicurezza

Come da Art. 5 (cinture di sicurezza Driver)

Art. 5 – Batteria

Categoria "A"

Non è ammessa nessuna modifica.

Categoria "B-C-D"

Per eventuali spostamenti, dovuti alla sicurezza, deve essere rinchiusa in un contenitore metallico a tenuta stagna.

Art. 6 - Impianto elettrico

Come da art. 7 (impianto elettrico Driver)

Art. 7 - Ganci di traino

Tutte le vetture devono essere dotate di gancio traino ant. e post. Saldamente ancorati e non sporgenti dal perimetro della stessa. Essi devono essere segnalati con frecce o cerchi di colore giallo o rosso.

Art. 8 - Sedile

Come da art. 6 (sedile Driver)

Art. 9 - Impianto frenante

Come da art.7(impianto frenante Driver)

Art. 10 – Rool-Bar

Come da art. 8 (Rool-Bar Driver)

Per le monoposto, è obbligatorio montare su tutte le vetture, barre e/o archi frontali di diametro minimo 38 x 2 mm, che impediscono al casco del pilota di entrare a contatto con oggetti o ostacoli trasversali (es. guardrail o new jersey)

Art 11 – Interni

Categoria "A"

Il cruscotto di serie e la plancia devono essere conservati, tutto il resto se non necessario, può essere asportato.

Categoria "B-C-D" nessuna limitazione.

Art. 12 – Motore

Vedi articolo 9 regolamento Formula Driver

Art. 13 – Radiatori e ventole

Categoria "A"

È ammessa la sostituzione del radiatore con altro di diverso materiale radiante, purché abbia lo stesso ingombro.

Categoria "B-C-D"

Radiatori liberi come quantità e tipo.

Art. 14 – Filtro aria

Categoria "A"

È ammessa la soppressione o la sostituzione del filtro aria con altro di diverso tipo e/o materiale.

Categoria "B-C-D"

Il filtro aria non deve essere all'interno del vano abitacolo, esso deve essere collocato all'esterno del vano stesso e ben fissato.

Art. 15 – Impianto di scarico

In tutte le categorie è obbligatorio montare marmitte silenziate. Le stesse non debbono superare i 98 decibel di rumorosità.

Art. 16 – Sterzo

Categoria "A"

Nessuna modifica

Categoria "B-C-D"

Lo sterzo è libero

Art. 17 – Sospensioni

Categoria "A"

Nessuna modifica tranne: ammortizzatori, molle, balestre di taratura diversa.

Art. 18 – Ruote

I pneumatici possono avere qualsiasi disegno o essere di tipo "slick, intermedio, rain" purché privi di corpi estranei, sono vietate le ruote gemellate.

In ogni caso le ruote non dovranno mai sporgere dalle sagoma della vettura.

Sono vietate per tutte le categorie le termocoperte.

Art. 19 – Trasmissioni

Categoria "A"

Non sono ammesse modifiche.

Categoria "B-C-D"

Le trasmissioni sono libere, purché terrestri.

TUTTE LE VETTURE INDIPENDENTEMENTE DALLA CATEGORIA DI APPARTENENZA, DEVONO ESSERE DOTATE DI RETROMARCIA.

TUTTO QUANTO NON PREVISTO DAL PRESENTE REGOLAMENTO E' AUTOMATICAMENTE VIETATO.