

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 stessa 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)

- manches (inizio ore 10.00)

- finali

- premiazioni

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.

In casi particolari sarà facoltà del Direttore di Gara stabilire l'ordine d'entrata.

La gara per avere la 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 slik.

Art. 6 – Fasi di gara

a) Manche cronometrate: **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, finali incluse. 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.

b) 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) Ogni finale potrà essere disputata fino ad un massimo di 4 concorrenti.

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 verranno ricavati i migliori 4 tempi assoluti di

ogni categoria, i quali parteciperanno alle finali

Chi aggiudicatosi uno di questi tempi e non fosse in grado di prendere il via per qualsiasi motivo, automaticamente

Viene sostituito dalla prima riserva, e prende il posto della suddetta. Deve obbligatoriamente avvisare la direzione

Gara che provvederà a sostituirlo dalle riserve che partiranno in coda, In caso di mancato preavviso sarà

Squalificato dalla classifica.

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 solo in categoria, non disputerà la finale, gli verrà automaticamente assegnata la vittoria.

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

Ad ogni gara la finale sarà disputata per prima dalla 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 euro 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 – Ogni vettura che sullo schieramento di partenza sarà impossibilitata a partire con i propri mezzi gli verranno concessi **tre minuti** per il ripristino, dopodichè verrà escluso dalla batteria, il pilota potrà farsi aiutare dal suo meccanico. In caso che una vettura non si presenti alla griglia di partenza, verrà ripescata la vettura avente ottenuto il miglior tempo dei non qualificati. Le vetture ripescate partiranno sempre e comunque nell'ultima posizione.

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 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. 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 qualsiasi 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.

Se il pilota dovesse incappare nel taglio del percorso, gli verranno assegnati 30 sec. di penalità sulla manche stessa.

Nel caso venisse saltato una parte del circuito, lo stesso incapperà in squalifica immediata.

Se un pilota con la propria vettura dovesse cappottare, esso non può più ripartire e al termine della manche dovrà sostenere dovuta visita medica anche se risultasse non qualificato per il proseguo della gara.

Se risultasse qualificato, ed ottenuto 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 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: 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.

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).

- Categoria Libera

Solo per doppie guide, pesi 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:

- a) **potenza** specifica dichiarata dalla casa massimo 82 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.
- d) **peso** pari a 8 kg per cavallo dichiarato (pesatura con pilota a bordo) con peso minimo di kg. 700;
- e) **cambio** con rapporti di serie senza auto bloccante;
- 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 molle strette e regolabili;
- h) **Gomme**: sono ammesse solo slick michelin intagliate oppure gomme stampo con diametro del cerchio +/- 1" di quanto montato di serie;
- i) **Distanziali ruota** : è possibile montare distanziali ruota purché la gomma non superi (l'altezza del mozzo) la sagoma del parafrangente.
- j) **sistemi di sicurezza** obbligatori come descritti nel regolamento tecnico in vigore;
- k) 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;
- l) possono essere tolti: cristalli con relativi sistemi di sollevamenti e sostituiti da policarbonato, 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.;
- m) **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 il relativo certificato. Qualora per effettuare manutenzione o altro venisse rimossa la piombatura di motore e/o centralina si dovrà effettuare nuovamente la prova al banco e rinnovare il certificato. La prova al banco dovrà tassativamente essere effettuata alla presenza di un commissario verificatore UISP;
- n) **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);
- o) **Reclami motore**: il concorrente che intende fare reclamo sul motore di un altro concorrente dovrà farlo prima delle finali in quanto, la finale di categoria S verrà disputata per prima, i concorrenti coinvolti nelle verifiche dovranno, dopo aver effettuato la finale, 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. Al momento del reclamo è previsto il versamento di € 200,00 a titolo di cauzione;

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. 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. 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. spess. 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.

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 massimo 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 5 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 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

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 relative pesi:

Cat A - vetture due RM, trazione anteriore d 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

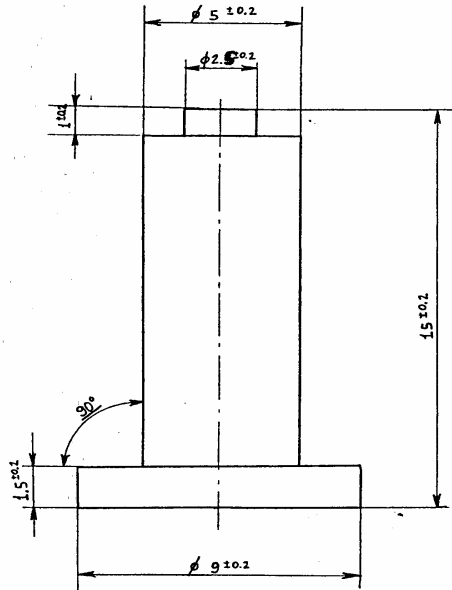
Art. 2 –

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

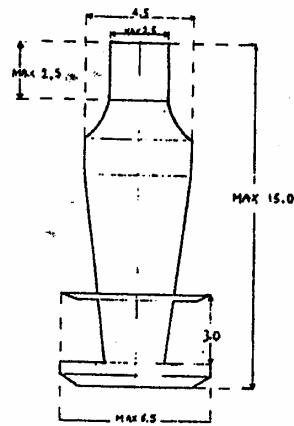
B) – tutte le vetture debbono obbligatoriamente essere munite di paraspruzzi su tutte le ruote (vedi art. 13)

C) – serbatoio (vedi regolamento VST (autocross) o Formula Driver secondo categoria di appartenenza)

Art. 3 – Pneumatici e chiodi



le misure sono intese in mm
(scala 10:1)



- Lunghezza max del chiodo mm. 15.0
- Diametro max delle flange mm. 6.5
- Diametro del chiodo misurato nella parte cilindrica sotto la base della punta= mm. 4.5
- Peso max gr. 2.0
- Diametro punta max mm. 2.5
- Lunghezza punta max mm. 2.5
- Distanza fra le flange mm. 3.0
- Non sono ammessi chiodi vulcanizzati o incollati: vanno piantati dall'esterno.
- Max nr. 12 chiodi ogni 10 cm. di rotolamento
- Non sono ammesse lavorazioni al chiodo, (signature, incisioni ecc.) e le misure e le forme devono essere come da disegno.

A) Pneumatici

Liberi, purchè 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 monoflancia deve essere di diametro 9 mm. cilindrico, oppure multiflancia 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.