



REGOLAMENTO SPORTIVO 2012

INDICE

1. PREMESSA
2. PRINCIPI GENERALI
3. PUBBLICITA'
4. DISPOSIZIONI GENERALI
5. CALENDARIO DELLE MANIFESTAZIONI
6. PROGRAMMA DELLE MANIFESTAZIONI
7. CONCORRENTI – CONDUTTORI
8. SEGNALAZIONI
9. ISCRIZIONI
10. VERIFICHE SPORTIVE – VERIFICHE TECNICHE – VERIFICHE D'UFFICIO
11. BRIEFING
12. DISPOSIZIONI AI BOX
13. PROVE PRIVATE - PROVE LIBERE
14. PROVE UFFICIALI
15. AMMISSIONE ALLA PARTENZA – GRIGLIA DI PARTENZA
16. PARTENZA DELLE GARE – GARE
17. SAFETY CAR
18. PARCO CHIUSO
19. VERIFICHE TECNICHE POST GARA
20. CLASSIFICHE ED ATTRIBUZIONE PUNTEGGI
21. PREMIAZIONI DELLA MANIFESTAZIONE
22. RECLAMI – APPELLI
23. PENALITA' IN TEMPO – “DRIVE THROUGH” – “STOP AND GO”
24. GRAVI INFRAZIONI AL REGOLAMENTO SPORTIVO E/O TECNICO
25. ASSEGNAZIONE TITOLI
26. EX AEQUO
27. VETTURE AMMESSE
28. CARBURANTE
29. MONTEPREMI



1 – PREMESSA

- 1.1 La Commissione Sportiva Automobilistica Italiana (d'ora in poi "CSAI") indice e il Gruppo Peroni Race Srl (d'ora in poi "GPR") promuove ed organizza, il Campionato Italiano Turismo di Serie 2012 (d'ora in poi "CITS")
- 1.2 Il CITS si basa sulle norme del Codice Sportivo Internazionale della F.I.A. (COD) e i suoi allegati, il Regolamento Nazionale Sportivo (R.N.S.) e sue Norme Supplementari (N.S.) e il Regolamento Sportivo del CITS 2012 che sono, a tutti gli effetti, gli unici testi validi ai quali uniformarsi.
Le ulteriori norme contenute nell'Annuario CSAI 2012 e nei successivi Notiziari CSAI varranno, ove queste siano applicabili, per ciò che non fosse espressamente indicato nel Regolamento Sportivo.

GPR e la CSAI si riservano di pubblicare, in qualsiasi momento, le modifiche e le istruzioni (di carattere sportivo e tecnico) che riterranno opportuno dover impartire per la migliore applicazione del Regolamento e del quale saranno considerate parte integrante.

- 1.3 La partecipazione al CITS 2012 sarà considerata implicita dichiarazione del Concorrente di conoscere impegnandosi, in prima persona e di quanti connessi alla propria iscrizione, a rispettare e a far rispettare le disposizioni del Codice e dei suoi allegati, del Regolamento Nazionale Sportivo (R.N.S.) e le sue Norme Supplementari (N.S.) e del presente regolamento; di riconoscere la CSAI quale unica giurisdizione competente, salvo il diritto di appello previsto dal Codice e dal R.N.S.; di rinunciare, conseguentemente, ad adire arbitri o altra giurisdizione per fatti derivanti dall'organizzazione di gara e dallo svolgimento della competizione; di tenere sollevati la GPR, la CSAI, gli Organizzatori, gli Ufficiali di Gara, nonché il proprietario o gestore della pista da ogni responsabilità di terzi per danni fisici e materiali subiti da esso concorrente, suoi conduttori, passeggeri, dipendenti e beni.

2 - PRINCIPI GENERALI

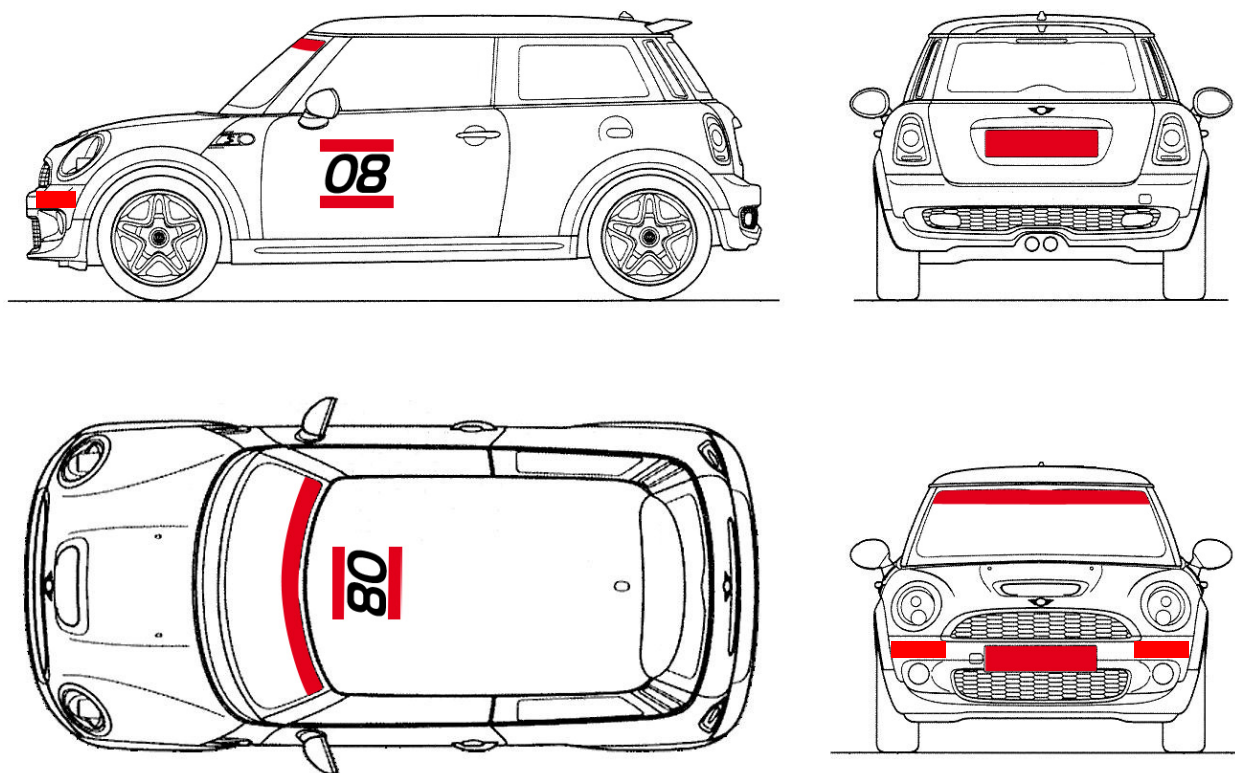
- 2.1 saranno vevoli per il CITS gli eventi indicati nel calendario riportato all'Art. 5 del presente Regolamento.
- 2.2 agli eventi del CITS potranno partecipare le vetture turismo fino a 2000cc prodotte, per il mercato italiano, a partire dal 1° Gennaio 2005
- 2.3 tutte le vetture partecipanti al CITS in ogni momento di ciascun evento devono essere conformi alle norme riportate nel presente Regolamento.
- 2.4 Il CITS 2012 assegnerà i seguenti titoli
- **Campione Italiano Turismo di Serie 2012**
- 2.5 GPR in accordo con la CSAI potrà designare un Direttore di Prova unico per tutti gli eventi del CITS che eserciterà le proprie funzioni in coordinamento con il Direttore di Gara nominato dall'Organizzatore dell'evento ed in stretta collaborazione con il Collegio dei Commissari Sportivi in conformità con le disposizioni specifiche dei testi e regolamenti di cui all'Art. 1.2
- 2.6 GPR si riserva di chiedere la designazione di un unico Commissario Sportivo e di un unico Commissario Tecnico come riferimento per tutti gli eventi del CITS

3 – PUBBLICITA'

3.1 Le auto dei Concorrenti dovranno portare obbligatoriamente le pubblicità indicate dal GPR, in conformità della N.S.16 – Annuario CSAI, pena l'esclusione dal Campionato.

Gli spazi riservati all'organizzatore sono:

- Fascia parasole
- Fascia sopra numero
- Fascia sotto numero
- Porta targa Anteriore
- Portatarga Posteriore
- Angoli paraurti anteriore



E' fatto obbligo a tutti i Concorrenti di applicare il Cognome del/dei Conduuttore/i su entrambi i finestrini posteriori della vettura, oltre che sul parabrezza lato passeggero sotto la fascia parasole.

4 – DISPOSIZIONI GENERALI

- 4.1 Gli Organizzatori predisporranno il Regolamento Particolare di Gara attenendosi al presente Regolamento ed ai regolamenti riportati al precedente Art. 1.2
- 4.2 L'Organizzatore assicura la competizione nei modi e termini previsti dalla normativa vigente (D.LGS 209\2005 art 124 e NS3 annuario Csai). La polizza RC non solleva i Concorrenti e Conduuttori da qualsiasi responsabilità in cui possano eventualmente incorrere.

5 - CALENDARIO DELLE MANIFESTAZIONI

5.1 Le Manifestazioni e le gare si svolgeranno secondo il prospetto riportato di seguito:

DATA	AUTODROMO
14-15 Aprile	Adria International Raceway – Adria (RO)
28-29 Aprile	Autodromo Vallelunga “Piero Taruffi” – Campagnano (RM)
26-27 Maggio	Autodromo “Enzo e Dino Ferrari” – Imola (BO)
23-24 Giugno	Autodromo “Riccardo Paletti” – Varano de Melegari (PR)
21-22 Luglio	Misano World Circuit – Misano Adriatico (RN)
22-23 Settembre	Autodromo Vallelunga “Piero Taruffi” – Campagnano (RM)
6-7 Ottobre	Autodromo Internazionale del Mugello Scarperia (FI)

Il calendario può essere soggetto a variazioni

6 - PROGRAMMA DELLE MANIFESTAZIONI

6.1 Le manifestazioni del CITS potranno essere articolate su 2 o 3 Giorni e comprenderanno:

- almeno 1 sessione di Prove Libere da 20'
- 1 sessione di Prove Ufficiali di Qualificazione tra i 30' e i 40'
- 2 gare da 25'

Gli orari saranno riportati sul programma ufficiale di manifestazione.

I programmi delle manifestazioni saranno di norma strutturati come segue: **(di seguito è riportato il programma tipo di una Manifestazione, tale programma potrà essere variato secondo le esigenze dell'Organizzatore e ivi trascritto):**

Venerdì pomeriggio e/o sabato mattina:

- ⇒ Verifiche Sportive e Tecniche conformemente a quanto disposto dall'articolo 11.
- ⇒ Prove libere conformemente a quanto disposto dall'art. 14, secondo gli orari previsti in ogni singola manifestazione.

Sabato o domenica mattina:

- ⇒ Prove Ufficiali, conformemente a quanto disposto dall'articolo 15; Briefing, conformemente a quanto disposto dall'articolo 12.
- ⇒ Gara 1 Conformemente a quanto disposto dall'articolo 16.

Domenica:

- ⇒ Gare, conformemente a quanto disposto dall'articolo 16.

A decorrere dalla **settimana** precedente la Manifestazione non saranno consentite prove con vetture della stessa categoria nel circuito in questione né tanto meno sarà consentito il nolo in esclusiva a qualsiasi Concorrente e/o Conducente partecipante al **CITS 2012**.

7 - CONCORRENTI – CONDUTTORI

7.1 Il CITS è aperto ai titolari di Licenza di Concorrente e/o Conducente C Nazionale CSAI valida per l'anno in corso.

La partecipazione dei licenziati stranieri è subordinata all'iscrizione della manifestazione al particolare Calendario CSAI (ENPEA) e previo versamento della relativa tassa.

I Conducenti stranieri contabilizzeranno punti nella classifica finale, nei limiti stabiliti dall'Art. 18 – RNS.

In deroga all'Art.123 bis comma D dell'R.N.S. è consentita la designazione a 2 o più gare dello stesso conducente, purché guidi ogni volta vettura diversa e non nell'ambito dello stesso Gruppo.



- 7.2 I Conduuttori ammessi per ogni vettura iscritta sono minimo 1 (uno) massimo 2 (due). In caso di equipaggio composto da due Conduuttori, gli stessi parteciperanno ad una gara ciascuno.
- 7.3 I Conduuttori dovranno attenersi scrupolosamente a tutte le norme dettate dall'art. 123 ter del R.N.S., che si intendono qui integralmente riportate e a tutte le disposizioni impartite dal Direttore di Gara, e dagli Ufficiali di Gara preposti.
Tutti i Concorrenti ed i Conduuttori dovranno restare a disposizione dei Commissari Sportivi sino alla dichiarazione della classifica definitiva.

8 - SEGNALAZIONI

- 8.1 Le segnalazioni conformi alle prescrizioni dell'Appendice al Capitolo II della N.S. 16 - Estratto dell'Allegato H del Codice Sportivo Internazionale saranno usate sia durante le prove ufficiali che durante le gare.
I piloti dovranno osservare, in prova ed in gara, tutte le norme dell'Appendice al Capitolo II della N.S. 16 - Estratto dell'Allegato H del Codice Sportivo Internazionale nonché tutte le disposizioni impartite dagli Ufficiali di Gara.
L'uscita delle vetture dalla corsia box sarà regolata, durante le Prove Ufficiali e le Gare, mediante un semaforo.

9 - ISCRIZIONI

- 9.1 Per poter partecipare al CITS 2012 ciascun Concorrente dovrà iscriversi mediante un versamento da effettuare prima dell'inizio del Campionato. Tale iscrizione dà diritto all'iscrizione al CITS 2012 e all'ammissione alle Classifiche dello stesso valide per i Montepremi Finali ed è indipendente da quella alle singole manifestazioni.

La tassa di iscrizione al CITS 2012 per ciascuna vettura iscritta sarà di 1500,00 € + IVA, sarà possibile in alternativa effettuare una iscrizione al campionato saltuaria di euro 400.00 + iva a gara.

L'iscrizione al CITS 2012 sarà formalizzata inviando a:

Gruppo Peroni Race Srl
Via Cardinal de Luca, 1
00196 Roma
tel 06/45441335
fax 06/45441336
sito internet www.gruppoperonirace.it

"la Domanda di Iscrizione" (allegata al presente Regolamento) debitamente compilata, e corredata della ricevuta dell'avvenuto pagamento tramite bonifico a:

Gruppo Peroni Race srl

Codice IBAN IT 69 P 05188 03200 000 000 034031

entro e non oltre il 31 marzo 2012.

- 9.2 I Concorrenti iscritti al CITS per partecipare alle gare previste devono iscrivere equipaggio/vettura ad ogni singola manifestazione.
L'iscrizione sarà formalizzata inviando la "Domanda di Iscrizione alla Manifestazione" debitamente compilata e firmata in ogni sua parte allegando la copia della ricevuta di avvenuto pagamento della relativa tassa di iscrizione della gara.



L'iscrizione dovrà pervenire entro il giovedì della settimana precedente la data di effettuazione della gara alla quale si riferisce. Il mancato rispetto del termine sopra citato comporterà l'adozione di quanto previsto dalla N.S.16 – Cap.II – Art.5.1 che prevede la maggiorazione del 20% della tassa di iscrizione

La tassa di iscrizione a ogni Manifestazione prevista sarà come riportato nella tabella di seguito riportata:

DATA	AUTODROMO	ENTRY FEE
14-15 Aprile	Adria International Raceway – Adria (RO)	€ 600,00 + IVA
28-29 Aprile	Autodromo Vallelunga “Piero Taruffi” – Campagnano (RM)	€ 800,00 + IVA
26-28 Maggio	Autodromo “Enzo e Dino Ferrari” – Imola (BO)	€ 800,00 + IVA
23-24 Giugno	Autodromo “Riccardo Paletti” – Varano de Melegari (PR)	€ 600,00 + IVA
21-22 Luglio	Misano World Circuit – Misano Adriatico (RN)	€ 800,00 + IVA
22-23 Settembre	Autodromo Vallelunga “Piero Taruffi” – Campagnano (RM)	€ 800,00 + IVA
6-7 Ottobre	Autodromo Internazionale del Mugello Scarperia (FI)	€ 800,00 + IVA

Il pagamento dovrà essere inviato tramite bonifico bancario (vedi Art. 9.1).

10 - VERIFICHE SPORTIVE – VERIFICHE TECNICHE – VERIFICHE D'UFFICIO

10.1 Le verifiche sportive e tecniche ante-gara si svolgeranno secondo il Programma Particolare stilato dall'Organizzatore e conformemente a quanto previsto dal R.N.S. – N.S.9 – Verifiche nelle Gare.

10.2 Il controllo di tutti i documenti sportivi di un Concorrente e/o Conducente sarà effettuato alla sua prima partecipazione ad una manifestazione del CITS e avrà validità per l'intera durata dello stesso, fermo restando l'obbligo del Concorrente e/o Conducente di far ricontrollare eventuali documenti aventi scadenza durante la stagione e conseguentemente rinnovati.

I Concorrenti e/o Conducenti dovranno sempre rendere disponibili i loro documenti sportivi in qualsiasi momento.

10.3 Ogni Concorrente e ciascun Conducente sottoscriverà alle verifiche sportive di ogni Manifestazione una dichiarazione che attesti il possesso, per l'ammissione alle gare, di tutti i requisiti previsti dalla vigente normativa sportiva.

I Conducenti dovranno inoltre consegnare una dichiarazione di uso dell'abbigliamento protettivo (caschi, tute, scarpe, guanti, calze, ecc. omologati) così come previsto dall'art. 8 della N.S.9/2012: l'impegno sarà assunto con la firma del pilota in calce alla medesima dichiarazione (ved. Allegato B alla N.S. 9/2012).

I Concorrenti in tale occasione dovranno altresì ritirare le schede di verifica e farle firmare dai verificatori sportivi e tecnici.

Controlli fonometrici per la verifica del rispetto del limite di rumorosità saranno effettuati, a insindacabile giudizio degli Ufficiali di Gara preposti, in qualsiasi momento della manifestazione.

10.4 Per le Verifiche Tecniche, d'ufficio o su reclamo, si farà riferimento al Regolamento Tecnico del CITS e al Manuale d'Uso e Manutenzione della vettura che il Concorrente deve sempre mettere a disposizione; nel caso permanga comunque un dubbio che impedisca il completamento della verificasi farà riferimento al Manuale d'Officina e/o al confronto con particolare omologo originale reperibili presso la rete di vendita della marca in questione.

Le verifiche tecniche potranno essere effettuate su qualsiasi parte della vettura, in particolare potrà essere controllata la potenza del motore tramite banco a rulli.



Ai Concorrenti che avranno superato le verifiche sportive e le verifiche tecniche verrà consegnato un permesso di ingresso in pista per le prove ufficiali.

In qualunque momento della Manifestazione, su richiesta dei Commissari Sportivi e/o Tecnici, i Concorrenti dovranno mettere a disposizione la propria vettura per il controllo del peso.

Tutte le verifiche tecniche d'ufficio potranno essere svolte in ogni momento della manifestazione; l'Organizzatore non dovrà corrispondere al Concorrente nessuna spesa per lo smontaggio e il rimontaggio delle parti soggette a verifica.

- 10.5 Le verifiche tecniche antegara verranno effettuate alla prima partecipazione di ogni vettura a una prova del Campionato.

Il passaporto tecnico della vettura sarà quindi aggiornato con l'apposizione di un timbro di certificazione di verifica e la specifica del periodo di validità della stessa.

Gli ufficiali di gara potranno, comunque, effettuare ulteriori verifiche tecniche e richiedere il passaporto tecnico della vettura in qualunque momento della Manifestazione.

La presentazione di una vettura da parte di un concorrente ad un determinato momento della manifestazione sarà considerata implicita dichiarazione di conformità della stessa al regolamento tecnico. Le successive verifiche tecniche consisteranno nella sola vidimazione del passaporto tecnico e della scheda di verifica.

11 - BRIEFING

- 12.1 Il Briefing si terrà nel luogo e nell'orario indicato nel Programma particolare di gara.

Tutti i Conduuttori dovranno obbligatoriamente essere presenti.

I Conduuttori che si schierassero sulla griglia di partenza senza essere stati presenti al briefing e la cui presenza non sia comprovata dalla firma sull'apposito verbale saranno passibili di una ammenda pari a Euro 260,00.

12 - DISPOSIZIONI AI BOX

- 12.1 I Concorrenti/Conduuttori ed i loro Team si atterranno scrupolosamente a quanto previsto dalla N.S. 16 – CAP.II- art. 8 Disciplina ai Box.

Ciascun Concorrente sarà responsabile dell'ordine nel proprio spazio in corsia box e della disciplina di qualsiasi persona direttamente o indirettamente connessa con la sua partecipazione al **CITS 2012**.

- 12.2 In qualunque momento della Manifestazione si rispetterà all'interno della corsia box una velocità non superiore ai 60 Km/h.

I Conduuttori saranno responsabili del rispetto di questo limite.

La velocità delle vetture sarà controllata dagli Ufficiali di gara che agiscono in veste di Giudici di Fatto e le cui decisioni sono inoppugnabili. Pertanto i Conduuttori dovranno partire dalla propria zona di assistenza lentamente e mantenere lungo tutta la corsia dei box una andatura moderata e sicura, senza superare la velocità limite di 60 km/h.

Il mancato rispetto della velocità limite di 60 Km/h nella corsia box sarà sanzionato con le seguenti penalità:

1. Durante le prove: Euro 100,00 ogni 5 km/h superiori al limite di 60 km/h e sino ad un massimo di 80 km/h.

Oltre gli 80 Km/h al conduuttore sarà applicata la sanzione della bandiera nera, gli sarà comminata una multa di 1.000,00 Euro e saranno annullati tutti i tempi ottenuti.

2. Durante le gare: penalità in tempo o "Drive Through".

L'uscita delle vetture dalla corsia box, durante le Prove Libere, durante le Prove Ufficiali e le Gare, sarà regolata mediante semaforo.

12.3 Il mancato rispetto di queste norme è sanzionato dagli Ufficiali di Gara preposti fino all'esclusione dalla gara.

13. - PROVE PRIVATE – PROVE LIBERE

13.1 Le prove private con vetture della stessa categoria sono proibite sul circuito dove si svolge una Manifestazione a decorrere dalla settimana precedente la Manifestazione. Nella settimana della gara non sarà possibile effettuare alcun turno di prove libere a pagamento ad eccezione di quelle previste nel week-end di gara. L'Autodromo stabilirà il programma delle prove libere e di eventuali abbinamenti di classe in funzione del numero di iscritti, rispettando di massima i raggruppamenti previsti per le gare.

14. – PROVE UFFICIALI

14.1 Le Prove Ufficiali si svolgeranno:
In un turno della durata massima di 40' minuti. **Nel caso in cui il numero delle vetture iscritte dovesse superare la capienza massima della pista le stesse saranno suddivise in due o più gruppi ad insindacabile giudizio dell'Organizzatore.**

Le prove Ufficiali di Qualificazione si svolgeranno secondo il programma stilato dall'Organizzatore e conformemente a quanto previsto dalla N.S. 16 – Cap. II – Art. 3 – Qualificazione e ammissione delle vetture e art. 5 – Numero massimo di vetture ammesse alla partenza e dalla N.S. 8 – Art. 7.5, che si intendono integralmente trascritti.

15. – AMMISSIONE ALLA PARTENZA – GRIGLIA DI PARTENZA

15.1 L'ammissione alla partenza, e la relativa griglia sarà determinata dai risultati ottenuti dai Conducenti secondo la classifica delle Prove Ufficiali, conformemente a quanto previsto dalla N.S. 16 – Cap. II – Art. 3 – Qualificazione e ammissione delle vetture e art. 5 – Numero massimo di vetture ammesse alla partenza e dalla N.S. 8 – Art. 7.5, che si intendono integralmente trascritti. E' data facoltà ai Commissari Sportivi di ammettere alla partenza un massimo di tre vetture che non abbiano realizzato i tempi di qualificazione previsti per ragioni indipendenti dalla volontà dei Conducenti, a condizione però che queste vetture non ne eliminino altre già qualificate, che siano giudicate in grado di conseguire i minimi di qualificazione e che i conducenti rispondano alle condizioni di sicurezza (conoscenza del circuito ecc.). E' data facoltà inoltre ai Commissari Sportivi di ammettere anche vetture che non abbiano percorso alcun giro durante le prove di qualificazione.
Le vetture così ammesse verranno schierate agli ultimi posti della griglia di partenza.

16. – PARTENZA DELLE GARE – GARE

16.1 La partenza delle Gare avverrà all'ora indicata nel programma.
La partenza sarà da fermo ed avverrà con le modalità previste dalla N.S. 16 – Capitolo II – art. 6.2 che si intende integralmente trascritto.

16.2 Le gare saranno 2 (due) e avranno una durata compresa tra i 20 e i 30 minuti.

16.3 La griglia di partenza di gara 2 sarà stabilita invertendo i primi 8 (otto) classificati di gara 1, il rimanente schieramento sarà stabilito in base all'arrivo di gara 1.

16.4 La gara, partita in condizioni di pista asciutta, non verrà interrotta in caso di pioggia ed ai conducenti sarà permesso l'utilizzo degli pneumatici rain.

17. – SAFETY CAR

17.1 L'uso della Safety Car, conformemente al disposto della N.S. 16, Capitolo II, Articolo 6.5, sarà prioritario in tutti i casi previsti dalla N.S. 16. Una gara sarà pertanto interrotta solamente nel caso in cui non sia consentito l'uso della Safety Car.

18. – PARCO CHIUSO

18.1 I Conducenti dovranno, al termine delle Prove di Qualificazione e della Gara, dirigersi immediatamente al Parco Chiuso.

Le vetture che si presenteranno in ritardo saranno escluse dalle classifiche.

Le vetture dovranno sostare nel Parco Chiuso 30 minuti a partire dall'orario di pubblicazione delle classifiche ufficiali. Le vetture che saranno indicate sulla lista pubblicata presso il Parco Chiuso potranno essere trattenute oltre l'orario previsto per eventuali verifiche.

19. – VERIFICHE TECNICHE POST GARA

19.1 Le verifiche tecniche post gara avranno come obiettivo la verifica delle conformità delle vetture al Regolamento Tecnico del CITS e verranno effettuate in circuito al termine di ogni gara dopo che la vettura sia stata ricoverata presso il Parco Chiuso (vedi Art. 19). Il costo delle verifiche tecniche su reclamo è quello regolamentato dalla N.S. 9 – Art. 4 Annuario CSAI 2012. Per tutte le verifiche tecniche d'ufficio che comportano spese, l'Organizzatore non riconoscerà alcun rimborso per eventuali costi (smontaggio, rimontaggio ecc.) al Concorrente interessato.

20. – CLASSIFICHE ED ATTRIBUZIONE PUNTEGGI

20.1 Le Classifiche Finali del CITS 2012 si otterranno dalla somma dei punti raccolti dai conducenti sia in caso di guida singola che di guida doppia, regolarmente iscritti al Campionato, nel corso delle gare nell'ambito delle classi in cui hanno gareggiato. In caso di doppio pilota i punti verranno assegnati, per ciascun conduttore, sommando i punti raccolti da entrambi i piloti che compongono l'equipaggio.

Nel caso di Ex-Aequo sarà proclamato vincitore colui che avrà riportato il maggiore numero di Primi posti di Classe, di Secondi posti, di Terzi, ecc... A parità di primi piazzamenti non verranno presi in considerazione i primi posti ottenuti da soli in classe.

Il punteggio di classe si otterrà in conformità del prospetto che segue che tiene conto del numero dei partiti, per ogni singola classe, in gara:

PARTITI	PIAZZAMENTO					
	1	2	3	4	5	≥6
1°	2	4	6	8	9	10
2°	-	1	3	5	6	6
3°	-	-	1	3	4	4
4°	-	-	-	1	2	3
5°	-	-	-	-	1	2
6°	-	-	-	-	-	1

Parteciperanno alle Classifiche Finali del CITS 2012 tutti i conducenti iscritti alla stessa con l'apposito modulo. Per poter maturare i premi previsti essi dovranno dimostrare di avere ottemperato a tutte le norme che regolano il CITS 2012, in particolare dovranno sempre



portare in gara la pubblicità loro indicata dall'organizzatore. L'inosservanza di quanto sopra comporta l'automatica esclusione dalle Classifiche Finali del Campionato.

21. – PREMIAZIONI DELLA MANIFESTAZIONE

- 21.1 Al termine delle gare saranno premiati i primi tre conduttori di ciascuna classe e i primi tre assoluti di gara.
Le Procedure delle Premiazioni sono di essenziale importanza nell'ambito della Manifestazione.
I Conduttori che dovranno essere premiati dovranno raggiungere immediatamente il Podio per partecipare alla procedura di premiazione.
Ai Conduttori premiati viene richiesto un comportamento impeccabile in occasione della Premiazione.
La procedura di premiazione comincerà secondo le tempistiche indicate ai Conduttori al Briefing.
Gli eventuali Conduttori assenti ingiustificati o ritardatari alle procedure di premiazione saranno passibili di ammenda da parte dei Commissari Sportivi.

22. – RECLAMI – APPELLI

- 22.1 Gli eventuali reclami e/o appelli dovranno essere presentati e saranno regolati conformemente alle disposizioni del R.N.S. 2012, che si intende integralmente trascritto.

23. – PENALITA' IN TEMPO – "DRIVE THROUGH" - "STOP AND GO"

- 23.1 Le penalità in tempo e/o il "Drive Through" e/o lo "Stop and Go" saranno applicati conformemente a quanto previsto dal R.N.S. Capitolo XII – Sanzioni Disciplinari – art. 165.

24. – GRAVI INFRAZIONI AL REGOLAMENTO SPORTIVO E/O TECNICO

- 24.1 Le gravi infrazioni al Regolamento Sportivo e/o Tecnico saranno sanzionate conformemente a quanto previsto dal R.N.S. Capitolo XII – Sanzioni Disciplinari. **In caso di esclusione tecnica di un Concorrente e di conseguente esclusione dalla classifica finale di gara, verranno decurtati al Conduttore il 50% dei punti conseguiti fino ad allora.**

25. – ASSEGNAZIONE TITOLI

- 25.1 Il punteggio per l'assegnazione dei Titoli sarà quello previsto al precedente art. 19.

Ai fini della Classifica Finale sono considerate valide le classi come da art. 3.3 del Regolamento Tecnico del CITS 2012. Al termine della stagione saranno premiati i primi 3 conduttori classificati della classifica assoluta.

E' data facoltà all'Organizzatore di inserire nuove classi nell'ambito del Campionato.

26. – EX AEQUO

- 26.1 In caso di ex aequo in qualunque dei Titoli da assegnare sarà considerato il maggior numero di primi posti, successivamente di secondi, di terzi, e così via sino a che si determinerà la priorità di uno dei conduttori.
A parità di primi piazzamenti non verranno presi in considerazione i primi posti ottenuti da soli in classe.



27. - VETTURE AMMESSE

27.1 Possono partecipare alle gare del CITS 2012 le Vetture da Turismo di serie prodotte dopo il 1 Gennaio 2005 (per le specifiche vedere il Regolamento Tecnico del Campionato)

28. - CARBURANTE

28.1 I Concorrenti sono tenuti a impiegare, tanto durante le prove di qualificazione quanto durante la gara, esclusivamente carburante commerciale del tipo prescritto all'Allegato J al codice. L'uso del carburante diverso da quello stabilito comporterà l'esclusione dalla Classifica.

28.2 Per quanto riguarda i controlli si fa riferimento alla N.S.9 – Cap. 6.

29. - MONTEPREMI

DA COMUNICARE



REGOLAMENTO TECNICO CITS 2012

Premessa

Tutto ciò che non viene permesso da questo Regolamento o dal Bureau Tecnico Permanente deve essere considerato assolutamente vietato .

Durante la stagione sportiva il Bureau Tecnico Permanente potrà modificare il presente regolamento dandone comunicazione ai Concorrenti per mezzo dei Bollettini a mezzo: @mail, sito web dedicato, affissione albi di gara.

Art. 1 Definizioni :

1.1. Bureau Tecnico Permanente

Il Bureau Tecnico Permanente è un organo decisionale composto da 5 membri : 1 Presidente, 2 Membri facenti parte dell'Organizzatore, 2 Membri Tecnici, uno dei quali il Responsabile della Serie nominato dall'organizzatore del Campionato.

I nominativi dei componenti del Bureau Tecnico Permanente saranno resi noti con il Bollettino N°001/2012.

Il Bureau Tecnico Permanente ha il dovere di riunirsi presso ogni manifestazione svolta e pure ogni volta che sia ritenuto necessario dal Presidente o da qualsiasi componente del Bureau stesso in funzione delle problematiche tecniche del Campionato.

Tutte le decisioni prese dal Bureau Tecnico Permanente saranno comunicate ai concorrenti e saranno rese pubbliche perché pubblicate sul sito www.gruppoperoni.it nello spazio riservato al Campionato.

1.2. Bollettino Tecnico

Il Bollettino Tecnico è una comunicazione emanata dal Bureau Tecnico Permanente e indirizzata a tutti coloro che possono essere coinvolti direttamente o indirettamente nelle attività del Campionato. Dette comunicazioni saranno inoltrate a tutti i soggetti precedentemente identificati e saranno rese pubbliche perché pubblicate sul sito www.gruppoperoni.it nello spazio riservato al Campionato.

Le tempistiche di applicazione delle decisioni / comunicazioni saranno riportate sul Bollettino Tecnico stesso.

1.3. Approvazione di Base

L'approvazione di base è il procedimento utilizzato per poter definire una vettura idonea a partecipare al Campionato. Il procedimento consiste nel fornire, da parte del concorrente, al Bureau Tecnico Permanente delle informazioni sulla vettura con la quale è intenzionato a partecipare al Campionato; queste informazioni sono:

- Marca, modello, versione, serie della vettura.
- Numero di Telaio in autocertificazione.
- Il peso della vettura e la configurazione di pesatura e la potenza massima della stessa fornendo documentazione, in originale, proveniente dal Costruttore.



Non sono ammesse documentazioni provenienti da riviste specializzate del settore. Pervenute queste informazioni il Bureau Tecnico Permanente, dopo le opportune verifiche, applicando un algoritmo, definirà il peso minimo della vettura, che verrà comunicato al concorrente. Questo peso, salvo ulteriori decisioni Prese dal Bureau Tecnico Permanente durante la stagione agonistica al fine di mettere equilibrio fra vetture della stessa classe, sarà il peso minimo che non potrà essere oltrepassato al ribasso per tutta la stagione 2012.

1.4. Peso Minimo

Il peso minimo definito in fase del procedimento di approvazione di base è il peso minimo che la vettura deve misurare nelle condizioni nelle quali taglia il traguardo anche con eventuale mancanza di pezzi e con una quantità di carburante minima corrispondente a 3 (tre) Litri indispensabili per poter effettuare un eventuale controllo delle caratteristiche del combustibile .

1.5. Piano di riferimento

Il piano di riferimento è la superficie identificata ed identificabile per l'effettuazione di misure sulla vettura, la dislocazione sarà comunicata per mezzo di una circolare informativa dedicata e affissa all'albo di gara di ogni manifestazione.

1.6. Acquisizione dati

Il Bureau Tecnico Permanente potrà richiedere ai Concorrenti il montaggio di un sistema di acquisizione dati a bordo delle vetture partecipanti al Campionato. Questo sistema di acquisizione dati dovrà essere richiesto a cura dei Concorrenti indicati dal Bureau Tecnico Permanente.

Ogni costo legato all'acquisto del Kit per l'acquisizione dati, alla sua installazione sulla vettura ed al suo corretto funzionamento sarà a carico dei concorrenti.

Il controllo dei dati acquisiti potrà essere effettuato, a cura dei Commissari Tecnici, in qualsiasi momento di ogni evento singolo ed in ogni evento del Campionato.

I Commissari Tecnici potranno in qualsiasi momento, direttamente sul campo di gara installare sulla vettura dei dispositivi che hanno la funzione di rilevare parametri di funzionamento della vettura.

In caso fosse già previsto dal Costruttore un impianto di acquisizione dati, il Concorrente deve essere in grado di mostrare tutti i parametri rilevati e registrati ai Commissari Tecnici. Sia nel caso che il sistema di acquisizione dati sia quello richiesto dal Bureau Tecnico Permanente che quello eventuale previsto dal Costruttore, sarà responsabilità del Concorrente assicurarsi che il sistema sia perfettamente funzionante e che tutti i collegamenti siano attivi in ogni momento dell'evento.



Art. 2 Generalità :

2.1. Generalità di base

Lo scopo del presente Regolamento è dare supporto ad attività a basso costo con auto di serie nello sport automobilistico .

Se non diversamente specificato nel presente Regolamento per le singole componenti , tutte le auto debbono essere nelle loro condizioni originali, il che significa come consegnate dal Costruttore.

Una modifica al codice di identificazione o del numero di certificazione originale non è ne possibile ne ammissibile. Non sono ammesse delle vetture che sono state montate partendo da una scocca .

E' obbligo del concorrente fornirne la prova.

Tutto ciò che non è esplicitamente permesso e/o menzionato nel presente Regolamento è proibito .

Qualsiasi elemento della vettura inefficiente a causa dell'uso o di incidente deve essere sostituita solo e soltanto con un altro originale identico a quello danneggiato.

Qualsiasi modifica consentita non può dare origine ad una modifica proibita.

Tutti gli accessori e dotazioni offerti in opzione, disponibili presso il Costruttore per il loro uso in Italia, dopo il pagamento di una ulteriore somma, sono considerati parti di serie secondo l'interpretazione del presente Regolamento, a meno che non siano applicabili altre limitazioni.

Parti montate successivamente sono considerate parti di serie se sono od erano disponibili presso il Costruttore per l'auto corrispondente (prova tramite elenco parti di ricambio o lista degli accessori originali).

E' obbligo del Concorrente/Conduuttore fornire prova della configurazione di base.

Il modello di base è il modello più semplice di un tipo di veicolo che è disponibile per la vendita presso il Concessionario ed ammesso a partire nella classe corrispondente.

A parte quindi le eccezioni ammesse, sono autorizzate solo le parti e le apparecchiature che possono essere acquistate presso il Concessionario esattamente per quel modello.

Il sistema frenante, il cambio e il differenziale debbono rimanere quelli di serie.

Le parti non standard non sono ammesse. Queste sono le parti che sono disponibili solo presso i Reparti Sportivi dei Costruttori, dalle aziende di elaborazione etc.

E' obbligo dei Concorrenti fornire prova della versione originale dei componenti inoltre una versione di un modello di una vettura non può essere convertito in un'altra versione .

Tutti i controlli tecnici si basano sul corrispondente manuale di officina (eventualmente in formato elettronico) contenente tutte le parti di cui è composta la vettura e relative modalità di montaggio previste dal costruttore.

E' responsabilità del Concorrente poter presentare il manuale di officina in ogni momento della manifestazione.

Tutti i controlli tecnici verranno effettuati mediante il manuale di officina (in formato cartaceo oppure elettronico) contenente tutti gli elementi che compongono una vettura; nel caso il componente in oggetto non dovesse essere documentato sufficientemente, farà fede il confronto con il pezzo campione originale reperito presso la rete di distribuzione ufficiale riconosciuta dal Costruttore; a tal proposito potranno essere disposte delle sessioni di verifica tecnica presso la rete distribuita italiana autorizzata dal costruttore.



Allo scopo di rendere massima l'uguaglianza di prestazioni all'interno delle Classi, per motivi di riduzione dei costi o per motivi di sicurezza il Bureau Tecnico Permanente si riserva il diritto di introdurre misure speciali in qualsiasi momento durante la stagione in corso.

Art. 3 Vetture ammesse :

3.1. Caratteristiche

A partire dal 1 Gennaio 2012 potranno essere ammesse solo le vetture prodotte dopo il 1 Gennaio 2005.

La prova dell'anno di produzione deve essere fornita dal Concorrente. Le vetture debbono rispettare le norme relative alle varie Classi di appartenenza. La cilindrata massima geometrica ammessa è di 2000 cc; sono ammesse anche le vetture dotate di sovralimentazione.

Le vetture GT , Roadster e Speedster non sono ammesse.

3.2. Passaporto Tecnico

Per essere ammesse a partecipare al Campionato le vetture debbono essere dotate di Passaporto Tecnico CSAI .

Art. 4 Gruppi e Classi

4.1. Gruppi

I gruppi ammessi sono classificati in funzione del tipo di combustibile utilizzato per l'alimentazione del propulsore ed in funzione del tipo di alimentazione.

Benzina Aspirato

Benzina Sovralimentato

GPL Aspirato

GPL Sovralimentato

Gasolio Aspirato

Gasolio Sovralimentato

4.2. Classi

Ogni Gruppo viene suddiviso in classi dipendenti dalla cilindrata geometrica.

Classe fino a 1400 cc

Classe da 1401 cc a 1600 cc

Classe da 1601 cc a 2000 cc

Art. 5 Vetture alimentate a GPL

5.1. Definizione

Le vetture alimentate a GPL debbono provenire da vetture sulle quali è previsto dal Costruttore sia l'alimentazione a Benzina che a GPL, e l'impianto a GPL deve essere



installato ed omologato dal Costruttore. Impianti installati successivamente o modificati non sono consentiti.

Queste vetture non potranno utilizzare alcun combustibile se non il GPL .

5.2. Documentazione

Il concorrente deve esibire la documentazione che comprovi sia il montaggio dell'impianto a GPL dal costruttore che tutte le omologazioni dei componenti dell'impianto. Queste informazioni verranno trascritte sul Passaporto Tecnico .

5.3. Eliminazione possibilità di alimentazioni con altri combustibili

Al fine di non consentire l'utilizzo del combustibile benzina occorrerà intervenire nel seguente modo:

Scollegare elettricamente la pompa della benzina e mettere a disposizione dei Commissari Tecnici la possibilità di controllare questo sezionamento.

Il serbatoio del combustibile benzina deve essere vuoto.

5.4. Corrispondenze regolamentari

A parte le specifiche di capoversi precedenti dell'articolo 5 il regolamento delle vetture alimentate a GPL è lo stesso delle vetture alimentate a Benzina.

A partire dal 1 Gennaio 2012 potranno essere ammesse solo le vetture prodotte dopo il 1 Gennaio

2005 . La prova dell'anno di produzione deve essere fornita dal Concorrente. Le vetture debbono rispettare le norme relative alle varie Classi di appartenenza. La cilindrata massima geometrica ammessa è di 2000 cc; sono ammesse anche le vetture dotate di sovralimentazione.

Le vetture GT , Roadster e Speedster non sono ammesse.

Art. 6 Precisazioni

Le unità di controllo non possono essere aperte. Se è evidente che una unità di controllo è stata aperta, verrà considerata come una non conformità.

I partecipanti devono essere in grado di specificare alle verifiche la posizione in cui sono installati i componenti.

Il sistema frenante, il cambio e il differenziale debbono essere di serie "deve essere intesa come: Il sistema frenante, il cambio e il differenziale debbono essere quelli di primo impianto fornito dal costruttore e disponibili sui canali ufficiali della casa costruttrice; qualora non più disponibili faranno fede le informative di produzione divulgate a tutta la rete distributiva. In ogni momento della manifestazione le auto potranno essere controllate per verificarne la conformità al Regolamento.

Art. 7 Motore

7.1 Cilindrata

La cilindrata espressa è quella "Geometrica" – è permessa la ri-alesatura in conformità a quanto prescritto dalle pubblicazione ufficiali del costruttore. Tali valori saranno i soli a far fede in caso di controversie.

7.2 Limitatore giri motore

Il limitatore di velocità di serie può essere rimosso. Se non stabilito esplicitamente in modo contrario nel presente Regolamento, tutte le parti del motore, inclusi gli organi ausiliari e gli accessori, devono essere originali.

7.3 Centralina gestione motore

E' ammessa la rimappatura della centralina elettronica di gestione del motore, purchè sia mantenuto il dispositivo hardware previsto dal costruttore. Deve altresì essere disponibile la presa "OBD" – comunemente denominata come presa diagnosi – di tutte le vetture che partecipano all'/agli evento/i ai responsabili tecnici della serie; inoltre dovrà essere possibile acquisire tutte le informazioni previste dal costruttore. L'impossibilità di lettura di tali parametri verrà considerata come una non conformità.

7.4 Modifiche consentite al propulsore

Nella coppa dell'olio di serie possono essere installati diaframmi.

- Il termostato per il sistema di raffreddamento del motore è libero.
- Il filtro dell'olio, il filtro/cartuccia dell'aria, le candele e le cinghie di trasmissione sono libere nella marca e nel materiale ma non nel sistema di funzionamento.
- Le carenature di plastica avvitate direttamente sul motore esclusivamente a scopo estetico, es. copertura della testata, e che non hanno alcun effetto sulle prestazioni del motore e nessun'altra funzione, es. condotte aria, possono essere rimosse.
- La pressione di sovralimentazione per le vetture con turbo o con compressore meccanico è libera.

7.5 Sigilli

Alcuni componenti della vettura potranno essere sottoposte a sigillatura in ogni momento della manifestazione ad insindacabile giudizio dei commissari tecnici.

I partecipanti devono fornire le relative possibilità tecniche ai verificatori (devono essere praticati fori di almeno 2,5 mm). E' responsabilità dei partecipanti assicurarsi che i sigilli non siano danneggiati.

Nel caso in cui un sigillo venga trovato mancante, danneggiato o manomesso, la vettura sarà considerata non conforme.

Art. 8 Frizione

Il materiale di frizione del disco frizione è libero.

Art. 9 Trasmissione

Tutti gli elementi della trasmissione devono rimanere di serie.

Art. 10 Sistema di scarico e rumorosità

Deve restare di serie in tutti gli elementi, sono consentiti dei rinforzi aggiuntivi alle parti mobili dei supporti dell'impianto di scarico (Es.: fascettatura dei supporti).



Per ragioni di sicurezza, può essere montato anche lo scarico omologato (art. 254.6.1 All. J).

Tutte le vetture dovranno essere munite di un silenziatore che garantisca il limite massimo di rumorosità previsto dalla N.S. 9 Annuario CSAI 2012.

Le vetture Diesel che, durante le prove e/o la gara, emetteranno evidenti fumi neri dagli scarichi, saranno fermate con bandiera nera con disco arancio e fatte rientrare ai box, secondo le modalità del codice sportivo (entro 3 giri) per permettere ai meccanici di intervenire sulle vetture. Una volta eliminato il problema le stesse potranno riprendere la competizione, qualora dovessero emettere nuovamente evidenti fumi neri dagli scarichi, le stesse saranno fermate con bandiera nera ed escluse dalla manifestazione.

Art. 11 Sospensioni

I bracci, i punti di attacco, il sistema di regolazione, il numero di ammortizzatori e di molle devono restare di serie.

E' consentita la sostituzione e/o la modifica di:

- Molle
- Piattelli di appoggio delle molle, ma non del posizionamento
- Ammortizzatori

Potranno essere dotati di una regolazione esterna nei parametri di estensione e compressione.

- Silentblock di fissaggio delle sospensioni, con elementi elastici dotati di diverso grado di elasticità – non è ammessa la sostituzione con "uniball" purché tutti i particolari sostituiti e/o modificati siano intercambiabili con gli originali.

E' inoltre permesso raggiungere un valore massimo di "Camber", soltanto sull'asse anteriore, di +/- 2° 30'00".

Detto valore potrà essere raggiunto nei seguenti modi:

Spostamento dell'attacco superiore dell'ammortizzatore con relativa aggiunta di materiale e di pezzi ed anche asportazione di materiale.

In questo caso nel punto di attacco dell'ammortizzatore sarà possibile utilizzare snodi sferici rigidi di tipo uni ball.

Disassamento dell'ammortizzatore nel mozzo ruota; anche in questo caso viene concessa aggiunta di materiale, aggiunta di pezzi ed asportazione di materiale.

Asolatura dell'ammortizzatore nell'area relativa alla giunzione con il mozzo ruota, anche in questo caso viene autorizzata aggiunta di materiale ed elementi nonché l'asportazione di materiale dal particolare d'origine.

Tutte queste modalità possono essere utilizzate sia singolarmente che contemporaneamente.

Tutti gli altri parametri relativi agli angoli caratteristici della sospensione anteriore, incidenza e convergenza non potranno subire regolazioni al di fuori delle regolazioni definite dal Costruttore.

Il concorrente deve comunicare al Bureau Tecnico Permanente entro i termini di chiusura del primo evento della stagione le metodologie utilizzate fra quelle precedentemente descritte per mezzo di una comunicazione, allegando delle fotografie costruttive di eventuali pezzi aggiunti e della realizzazione.



11.1 Carreggiata

La carreggiata delle ruote è libera pur rimanendo all'interno dei parafanghi. Sistemi di estensione della carreggiata che non sono di dotazione originale sono proibiti ad eccezione dei distanziali.

11.1 Altezza da terra

Nessuna parte della vettura deve toccare il suolo quando tutti i pneumatici di uno stesso lato sono sgonfi. Questa prova deve essere eseguita sul "Piano di riferimento". In aggiunta la geometria dell'insieme ruote, sterzo e sospensioni è libera entro i limiti delle possibilità di regolazioni originali previste dal costruttore. L'insieme ruote, sterzo e sospensioni regolabile in altezza tramite filettatura è consentito.

Art. 12 Freni

Le pastiglie dei freni sono libere nella marca e nel materiale, non nel numero e sul funzionamento; inoltre essendo disponibili sul mercato sia pastiglie dotate di elementi per il bloccaggio, sia pastiglie senza tali supporti; si rende noto che non è obbligatorio il loro montaggio sia sui pattini anteriori che su quelli posteriori.

Se, nella sua versione originale, la vettura è equipaggiata con un sistema anti bloccaggio, l'unità di controllo può essere disattivata ma non rimossa. Il disegno dei deflettori d'aria può essere modificato o possono essere rimossi.

Si precisa che è possibile modificare la forma dei deflettori o di adattarli, eventualmente con apporto di materiale al fine di poter, utilizzando il convogliatore flessibile consentito, del diametro massimo di 10 cm, dirigere il flusso di aria sulla parte dell'impianto frenante desiderata, oppure di rimuovere totalmente gli stessi. In caso di rimozione totale, lo spessore dei deflettori, sulle giunzioni a bulloni, può essere ripristinato con rondelle di pari spessore.

Per ogni ruota è consentito un convogliatore flessibile d'aria ai freni a condizione che il suo diametro massimo sia di 10 cm. Questi condotti d'aria non devono sporgere oltre il profilo inferiore del veicolo. Per portare aria di raffreddamento ai freni possono essere usate aperture originali sulla carrozzeria, ad esempio quelle dei fari antinebbia.

Devono essere utilizzati i dischi freni originali o delle stesse misure di quelli originali, e le pinze dei freni originali. I dischi dei freni possono subire la sola ed esclusiva lavorazione di baffatura e/o foratura dello stesso diametro di quelli originali e le pinze freni originali o equivalenti dello stesso modello. Dischi freni non ventilati internamente possono essere sostituiti con dischi freni ventilati internamente e/o con dischi baffati e/o forati.

E' altresì autorizzato la sostituzione dei dischi e delle pinze anteriori con altri elementi provenienti dallo stesso modello di vettura realizzati dal costruttore per la quotidiana produzione di serie.

Tali elementi dovranno essere assolutamente intercambiabili con quelli di primo impianto senza alcuna aggiunta di materiale o pezzi.

Componenti in fibra di carbonio e ceramica sono proibite.

E' consentito sostituire i tubi flessibili originali del freno con tubi flessibili di tipo aeronautico.

Ogni modifica deve essere resa nota al bureau tecnico contestualmente all'iscrizione dell'evento in sede di verifica ante-gara.

Art. 13 Ruote e pneumatici

Gli pneumatici devono essere di marca Dunlop distribuiti dalla Bellotto Racing Service Spa.



Il diametro originale del cerchio può variare di +/- 1 pollice in relazione al valore riportato dalla Casa Costruttrice per quel modello/versione/serie. Nel caso in cui la casa costruttrice preveda più di una misura di diametro la variazione andrà calcolata sul valore più piccolo. Il pneumatico sarà di tipo Slick.

Per le qualifiche e la gara ogni pilota dovrà punzonare un minimo di 2 (due) pneumatici nuovi fino ad un massimo di 6 (sei). In totale può impiegare un massimo di 6 pneumatici, tra nuovi e usati, marcati e registrati con il suo nome mediante l'apposito modulo compilato in duplice copia firmata dal concorrente e dal commissario tecnico. Tale documento dovrà essere consegnato dal concorrente alle verifiche ante gara previa la non verifica della vettura stessa.

E' obbligatorio acquistare i pneumatici nuovi nel circuito nel quale si svolge l'evento.

E' responsabilità del conduttore presentare una vettura sulla quale siano montati pneumatici consentiti in grado di effettuare per intero qualifiche, batterie, gare e finale in condizioni di sicurezza. Se ciò non accadesse, al conduttore in questione può essere impedito di entrare/rientrare in pista. Qualsiasi modifica agli pneumatici inclusi intagli, incisioni e trattamenti della superficie e' proibita.

Il cerchio e il pneumatico devono essere coperti dal parafango nella parte composta dal semicerchio superiore della ruota stessa. La ruota di scorta deve essere tolta.

13.1 Fissaggio della ruota

Se le ruote sono fissate all'origine a mezzo viti, queste possono essere sostituite da bulloni ma i punti di fissaggio originali e il loro diametro deve essere mantenuto. I bulloni non devono sporgere oltre il profilo più esterno della carrozzeria. E' ammesso l'uso di colonnette o dadi di fissaggio a patto che non sporgano dal profilo più esterno della carrozzeria.

13.2 Uso dei pneumatici di ricambio:

Per la sessione di qualificazione, l'uso di un pneumatico di ricambio sarà consentito solo al verificarsi delle seguenti condizioni:

- Il verificatore ha notato il deterioramento di un pneumatico
- Il verificatore acconsentirà alla sostituzione di questo pneumatico solo nel caso in cui il conduttore non è in grado di eseguire un giro cronometrato.

Dopo la sessione di qualificazione, l'eventuale pneumatico deteriorato deve essere presentato al Verificatore entro i 30 minuti successivi alla fine della sessione.

Durante la gara, l'impiego di un pneumatico di ricambio è consentito solo se il verificatore ha notato il deterioramento di un pneumatico ed ha consentito di sostituirlo.

13.3 Procedure per la marcatura ed il controllo:

Per le qualifiche e la gara ogni pilota dovrà punzonare gli pneumatici mediante l'apposito modulo compilato in duplice copia firmata dal concorrente e dal commissario tecnico. Tale documento dovrà essere consegnato dal concorrente alle verifiche ante gara previa la non verifica della vettura stessa.

Art. 14 Carrozzeria

E' consentito ripiegare i bordi metallici o ridurre bordi in plastica dei parafanghi e dei paraurti se sporgono all'interno del passaruote, ma questo non può dare origine ad un allargamento dei parafanghi.

- Le modanature esterne possono essere rimosse.
- I fari antinebbia possono essere rimossi. Le aperture possono essere utilizzate per portare aria di raffreddamento ai freni o devono essere chiuse con calotte.



- La protezione del sottoscocca può essere rimossa.
- Il parabrezza deve essere in vetro laminato stratificato.
- Possono essere rimosse le protezioni anti corrosione sulla carrozzeria.
- Devono essere mantenuti i punti originali di saldatura secondo il manuale di riparazioni, DVD o CD nel caso di riparazioni/sostituzioni di sezioni di parti della carrozzeria e non possono essere saldate nuovamente.

Art. 15. – VANO BAGAGLI E MOTORE

Tappetini e il materiale fonoassorbente devono essere rimossi dal portabagagli. Il rivestimento del cofano motore deve essere rimosso.

Art. 16. – ABITACOLO

- Il sedile del passeggero deve essere rimosso.
- E' obbligatorio un sedile da competizione omologato FIA con attacchi che rispettino l'Allegato J, Art. 253.16.
- Il volante e il fissaggio del volante sono liberi, ma il volante deve essere chiuso.
- Il pomello della leva del cambio è libero nella sua forma, nel materiale ma non nel posizionamento.
- Sono consentiti strumenti supplementari che non migliorano le prestazioni.
- L'interruttore di accensione sul volante è libero.
- Sono permessi tutti gli accessori supplementari che non hanno influenza sulle prestazioni del motore, sullo sterzo, sulle sospensioni (ad eccezione degli interruttori ABS e ASR/TCS/ESP) o sulla tenuta di strada della vettura.

Fra gli accessori vengono annoverati fra le eccezioni, quindi non è possibile equipaggiare la vettura con impianti di acquisizione dati non previsti dal costruttore in prima installazione, impianti di telemetria mono e bidirezionali con qualsiasi tipo di supporto di trasmissione, e collegamenti radio, sia audio che dati, mono e bidirezionali fra il pilota e una qualsiasi altra provenienza o destinazione.

- Devono essere rimossi i sedili posteriori completi.
- Devono essere rimosse: le cinture di sicurezza originali, la cappelliera, i tappetini e il materiale fonoassorbente sul pianale.
- Devono essere rimossi tutti i pannelli fonoassorbenti (portiere laterali, cielo).
- I rivestimenti delle portiere e della parte posteriore possono essere quelli originali o devono essere composti con fogli di metallo con uno spessore minimo di 0,5 mm, con fibra di carbonio spessa almeno 1 mm. o con altro materiale solido e non combustibile spesso almeno 3 mm. I pannelli delle portiere devono coprire completamente ed efficacemente tutte le parti mobili obbligatorie per le portiere, cerniere, serrature e sistema di sollevamento vetri.
- I tappetini e il materiale fonoassorbente devono essere rimossi dal vano bagagli e motore.
- ABS, ASR e ESP originali possono essere resi inoperativi.
- L'impianto di condizionamento originale può essere rimosso.
- Tutti gli airbag originali devono essere rimossi. o resi inoperativi.

Art. 17 Peso

La vettura deve rispettare il peso comunicato a mezzo informativa dal bureau tecnico previa consegna della documentazione richiesta per la partecipazione alla prima manifestazione.



17.1 Modalità di pesatura

Serbatoio carburante con all'interno almeno tre litri, tutti i serbatoi di liquidi vuoti (senza pilota a bordo) e conforme a tutte le prescrizioni di sicurezza come da allegato J.
E' consentito aggiungere zavorra. La zavorra deve essere costituita in blocchi unitari e robusti, fissati a mezzo attrezzi, sistemati sul pianale dell'abitacolo e in grado di sopportare una accelerazione di almeno 25G.

Art. 18 Carburante

Il carburante deve essere carburante commerciale senza piombo.

Art. 19 Equipaggiamento di sicurezza

19.1 Struttura protettiva in caso di ribaltamento (Roll-bar)

Ogni vettura deve essere dotata di una gabbia di sicurezza con 6 punti di ancoraggio, riferimento art. 253.8. (che si intende completamente riportato) Allegato J 2011, disegni 35C e 36C;

Dimensioni dei tubi in acciaio (art. 253.8.3.3 Allegato J) per le centine principali, o laterali, o loro connessioni posteriori \varnothing 50x2 mm o \varnothing 45x2,5 mm per le altre parti \varnothing 40x2 mm o \varnothing 38x2,5 mm

Montaggio e ancoraggio della gabbia di sicurezza alla scocca

Tutti gli elementi dell'armatura devono essere montati secondo quanto prescritto dall'art.253.8 Allegato J, a cui si fa riferimento per ogni dubbio sull'installazione.

Non è ammessa la saldatura di parti della centina alla scocca della vettura.

19.2. Impianto di Estinzione

E' obbligatorio un sistema antincendio omologato dalla FIA per Vetture Turismo.

Il contenitore del liquido estinguente deve essere fissato a mezzo di due fasce metalliche in grado di sopportare una accelerazione di 25G.

19.3 Interruttore del circuito elettrico

Il montaggio è obbligatorio

19.4. Specchietto retrovisore esterno

E' obbligatorio uno specchietto retrovisore esterno dal lato del passeggero. Per quanto riguarda il disegno e le dimensioni, lo specchietto retrovisore esterno deve rispettare il modello originale. Il sistema di regolazione è libero.

19.5 Cinture di sicurezza

E' obbligatoria una cintura di sicurezza a bretella a sei punti per il pilota.

19.6 Ferma cofano

Si raccomanda di montare due ferma cofano di sicurezza supplementari per il cofano motore e quello del porta bagagli. In questo caso il meccanismo di chiusura deve essere eliminato o reso inoperativo.



19.7 Anelli di Traino (art.2 CAP VII – N.S. 10)

Un anello di attacco per il rimorchio, se non previsto di serie, dovrà essere montato nella parte anteriore e posteriore delle vetture, utilizzando gli attacchi originali del costruttore: non può sporgere più di 30 mm dalla superficie originale. Questo anello sarà utilizzato solamente se la vettura può muoversi liberamente. Questo anello sarà chiaramente visibile e dipinto in giallo, rosso e arancione. Ogni altro tipo di attacco è proibito (es.: fettucce in tessuto, cinture di sicurezza...)

Bollettino tecnico:	003-2012
Oggetto:	Classi / Accessori
Luogo/data:	Adria, 13 aprile 2012

Art. 4 Gruppi e Classi

4.1. Gruppi

I gruppi ammessi sono i gruppi aspirati e sovralimentati indipendentemente dall'alimentazione.

4.2. Classi

Ogni Gruppo viene suddiviso in classi dipendenti dalla cilindrata geometrica.

Classe fino a 1400 cc

Classe da 1401 cc a 2000 cc

Art. 14 –Carrozzeria e interni

Al fine di incrementare la sicurezza attiva di tutte le vetture si fa obbligo dell'asportazione dei passaruota interni (parasassi) anteriori e posteriori di tutte le vetture.

E' inoltre permessa l'asportazione del tergilunotto posteriore con relativo motorino elettrico; ogni apertura generata da tale asportazione dovrà essere coperta con un elemento rigido omogeneo che ne garantirà la sigillatura in ogni condizione.