



RACING START/RACING START PLUS

REGOLAMENTO SPORTIVO

2016

PREMESSA

L'obiettivo che tale formula si prefigge è quello di consentire un approccio facilitato sia dal punto di vista sportivo che tecnico al mondo dell'automobilismo agonistico, utilizzando vetture stradali. A tal proposito sono stati individuati modelli di vetture di grande produzione con concessioni tecniche molto limitate (vedi regolamento tecnico).

La Racing Start è stata ideata quale nuovo gruppo di vetture che può partecipare alle seguenti specialità:

- Ronde, Rally Day, Rally Nazionali (compresi quelli valevoli per il Trofeo Rally Nazionali); *
- Rally CIR (escluse titolate FIA), WRC, Trofeo Rally Terra e rally internazionali non titolati (su richiesta dell'organizzatore) *
- Gare di velocità in salita
- Gare di velocità in circuito
- Slalom
- Formula Challenge
- Gare sperimentali: (CIVS e altre gare di velocità e accelerazione su mini impianti ed accelerazione)

* Il Gruppo Racing Start Plus ~~non è ammesso nelle gare Rally~~ è ammesso solo nei **Campionati Regionali Rally nelle gare a coefficiente 0,5 e 1.**

Nello spirito propedeutico dell'iniziativa, sono previste le seguenti Coppe ACI:

- velocità in circuito
- slalom
- rally (limitatamente ai rally validi per il Trofeo Rally Nazionali).

Nella velocità in salita sono previste la coppa TIVM e la titolazione di campionato italiano nel CIVM. I partecipanti potranno comunque ottenere punteggi per i Campionati Regionali.

ART. 1 - CONCORRENTI/CONDUTTORI:

Sono ammessi, in tutte le specialità sopra descritte in premessa tutti i titolari delle seguenti licenze ACI:

Concorrente persona fisica

Concorrente - conduttore A internazionale

Concorrente - conduttore B internazionale

Conduttore "Internazionale C/R" / "C Nazionale Senior"



Conduuttore "C Nazionale"

Concorrente/Conduuttore "Nazionale D" *

Concorrente/Conduuttore "C Nazionale H"

* I concorrenti/conduuttori con licenza "Nazionale D" possono iscrivere le vetture nel gruppo Racing Start anche nelle gare di Rally.

Possono partecipare solo i conduuttori che non sono mai stati inseriti negli elenchi dei piloti prioritari rallies di qualsiasi grado negli ultimi cinque anni.

ART. 2 - VETTURE AMMESSE:

Sono ammesse vetture anche non targate (escluso nei Rally, Ronde e Rally Day in cui devono rispettare l'art. 2.1.2 NS 11/2014) ma con numero di telaio impresso in origine dalla Casa costruttrice, che fossero regolarmente commercializzate dal 1995 oppure vetture identiche distribuite e vendute normalmente ai singoli clienti tramite il servizio commerciale del costruttore.

Sono parimenti ammesse tutte le vetture costruite prima del 1995 purché non rientranti nella normativa auto storiche ed ancora commercializzate nel 1995.

ART. 3 - ISCRIZIONI ALLE GARE:

I Concorrenti dovranno attenersi alle modalità di iscrizione specificate sull'Annuario ACI e sui regolamenti particolari di gara delle relative manifestazioni.

ART. 4 - TASSE DI ISCRIZIONE ALLE GARE:

L'ammontare delle tasse d'iscrizione è indicato nei Regolamenti di Settore delle specialità di appartenenza.

ART. 5 - OBBLIGHI GENERALI:

5.1 - NORME REGOLAMENTARI

I Concorrenti/Conduuttori partecipanti alla "Racing Start/Racing Start Plus" dovranno rispettare scrupolosamente le norme relative alle specialità di appartenenza.

5.2 - DOCUMENTI

Essi dovranno obbligatoriamente possedere ed esibire i seguenti documenti:

patente di guida in corso di validità (limitatamente alle gare che non si svolgono in circuito chiuso)

licenza ACI di concorrente/conduuttore

certificato medico di idoneità agonistica

tessera di socio ACI

passaporto tecnico

Per la conformità tecnica della vettura al regolamento di categoria il concorrente dovrà essere



munito di uno o più documenti seguenti, affinché possa dimostrare la conformità di ogni singolo pezzo della vettura:

Libretto di circolazione

Libretto uso e manutenzione

Manuale d'officina completo di dati tecnici

Dossier tecnico di omologazione.

Gli stessi dovranno essere presentati alle verifiche sportive e tecniche ante gara e ad ogni richiesta degli Ufficiali di Gara, durante il corso della manifestazione.

In sede di verifica tecnica d'ufficio o su reclamo, in caso di contestazione o di carenza documentale, si procederà per comparazione con il pezzo corrispondente di serie, che sarà identificato attraverso il numero di telaio della vettura

5.3 - RIFORNIMENTO DI CARBURANTE

Per il rifornimento di carburante si applicano le disposizioni previste nell'articolo 16 del Regolamento tecnico Racing Start

ART. 6 - ORDINE DI PARTENZA:

Rally: classi **RSTB21.6/RSTB1.6Plus**, **RSTW1.6/RSTW1.6Plus**, **RSTB1.4/RSTB1.4Plus**, **RS42.0/RS2.0Plus**, **RS31.6/RS1.6Plus**, **RSD2.0/RSD2.0Plus** partono dopo le N2, FN2 e R1; classi **RS21.4/RS1.4Plus** e **RS1.15/RS1.15Plus** partono dopo le N0.

Velocità in salita e slalom: prima del Gruppo N.

Velocità in circuito e Formula Challenge: a discrezione del Direttore di Gara preferibilmente dopo il Gruppo N. I partecipanti

avranno a disposizione due turni di prova, nelle gare in cui sono previsti.

Il pilota partecipante al Gr. Racing.Start deve essere inserito anche nella classifica assoluta di gara.

ART. 7 - VERIFICHE, RECLAMI ED APPELLI:

Sono ammessi reclami di carattere tecnico limitatamente a quanto riportato nei documenti previsti nel precedente art. 5.2; per quanto riguarda le verifiche tecniche sulle vetture, potranno essere disposte d'ufficio, oppure su reclamo del concorrente.

ART. 8 - CLASSIFICHE:

In ogni manifestazione vanno stilate le seguenti classifiche: assoluta di gruppo e di classe inoltre verrà estrapolata una classifica UNDER 25, limitatamente alle gare di CIVM e TIVM senza distinzione di classe fra tutte le vetture "Racing Start".

ART. 9 - PREMI:

Gli organizzatori dovranno prevedere premi d'onore da assegnare ai primi tre classificati di ogni classe. I Conduuttori devono obbligatoriamente essere presenti alla cerimonia delle premiazioni.



Al termine della stagione sportiva verranno assegnati i seguenti premi: Coppa ACI Velocità in circuito, Trofeo TIVM e Campionato Italiano CIVM velocità in salita, Coppa ACI Rally e Coppa ACI Slalom come di seguito specificato: Coppa ACI Velocità in circuito Racing Start: Verrà assegnata una Coppa ACI Velocità in Circuito in tutte le manifestazioni in circuito in cui è ammessa la partecipazione delle vetture racing start; per l'attribuzione del punteggio e della Coppa vale quanto riportato al punto 2) del presente articolo della sotto riportata coppa ACI Rally.

Coppa TIVM e Campionato CIVM: vedi Regolamento di Settore Velocità in salita.

Coppa ACI Rally: Per l'aggiudicazione della Coppa ACI Rally saranno valide unicamente le partecipazioni ai rally

validi per il Trofeo Rally Nazionali; Tali coppe ACI si svolgeranno e saranno assegnate in base al Regolamento di Settore Rally.

Coppa ACI Slalom: vedi Regolamento di Settore Slalom .

ART. 10 - NORMATIVE E MODIFICHE:

I riferimenti normativi richiamati nel presente regolamento sono consultabili nelle pubblicazioni FIA e ACI o nei siti Internet www.fia.com e www.csai.aci.it

Le eventuali modifiche ed integrazioni al Regolamento Sportivo e Tecnico saranno pubblicate nel sito di ACI.

REGOLAMENTO TECNICO

REGOLAMENTO TECNICO RACING START

2016

ART. 11 - VETTURE AMMESSE CLASSI

Tutte le vetture ammesse, indipendentemente dal possesso o no di un omologazione nazionale o internazionale, dovranno essere vetture Turismo di serie in commercio dal 1995 (fanno fede le riviste "quattroruote" ed "auto", dalle quali deve risultare che dal 1995 in poi la vettura era distribuita in vendita in Italia attraverso il proprio costruttore). Sarà onere e cura del concorrente possedere le suddette riviste dove risulti in listino la propria vettura), suddivise nelle seguenti classi:

Benzina non sovralimentate fino a 2000 cm³ così suddivise:

- | | |
|-------------------------------|--------------------------------|
| RS1 RS1.15: | fino a 1150 cm ³ |
| RS2 RS1.4: | da 1151 a 1400 cm ³ |
| RS3 RS1.6: | da 1401 a 1600 cm ³ |
| RS4 RS2.0: | da 1601 a 2000 cm ³ |

Benzina sovralimentate con cilindrata geometrica fino a 1600 cm³ così suddivise:

- | | |
|----------------------------------|--------------------------------|
| RSTB1 RSTB1.4: | fino a 1400 cm ³ |
| RSTB2 RSTB1.6: | da 1401 a 1600 cm ³ |



RSTWRSTW1.6: vetture con doppia sovralimentazione mista (turbo + compressore volumetrico) con cilindrata geometrica fino a 1600 cm³

RSDRSD2.0: Diesel aspirate o anche sovralimentate con cilindrata geometrica fino a 2000 cm³

Sono ammesse vetture con due sole ruote motrici, omologate per la normale circolazione con un minimo di 4 posti, che siano state o siano commercializzate dalla Casa Costruttrice.

Per i modelli di vettura non potranno essere utilizzate le versioni cabriolet.

ART. 12 - MODIFICHE E AGGIUNTE AUTORIZZATE OD OBBLIGATORIE

Art 12.1 - TUTTE LE MODIFICHE NON ESPRESSAMENTE AUTORIZZATE SONO VIETATE. (ART. 252.1.1 ALLEGATO J)

Sono consentiti solo i lavori necessari alla normale manutenzione della vettura o alla sostituzione di pezzi deteriorati per usura o per incidente. Al di fuori di queste autorizzazioni, ogni pezzo deteriorato per usura o per incidente può essere sostituito soltanto con un pezzo originale identico al pezzo danneggiato. Le vetture saranno identificate dal numero di telaio che servirà come riferimento per determinare il modello di vettura.

Sono consentite tutte le modifiche ed aggiornamenti previsti dal costruttore durante il periodo di produzione della vettura.

Tali modifiche od aggiornamenti possono essere presi anche singolarmente, senza che l'intera vettura debba corrispondere integralmente ad uno stadio di evoluzione della stessa. Non sono ammesse modifiche od aggiornamenti tecnicamente incompatibili fra di loro.

Qualsiasi modifica od aggiornamento dovrà sempre essere documentato sulla base di quanto previsto dall' articolo 5.2.

Tutte le modifiche non espressamente autorizzate dal presente regolamento tecnico racing start sono vietate

12.2 - PESO MINIMO

Il peso minimo delle vetture, in assetto da gara, è quello stabilito dal costruttore per la vettura "a vuoto in ordine di marcia", così come riportato nel manuale d'officina o nel libretto d'uso e manutenzione o nel dossier tecnico di omologazione o nel libretto di circolazione, al quale possono essere detratti 250 kg.

È vietato l'uso di qualsiasi tipo di zavorra.

In caso di verifica, in qualunque momento della competizione, il peso reale della vettura, senza persone o bagaglio a bordo e senza alcuna aggiunta di liquidi o attrezzi, dovrà essere conforme o maggiore del peso minimo previsto.

12.3 - MOTORE

Il motore e tutti gli impianti (carburatori, centralina di accensione, iniezione e sonde, captatori, tubazioni, cavi ed impianto elettrico e relativi accessori) devono restare assolutamente di serie.

Sono consentiti i ricambi non originali per la cartuccia del filtro aria, intercambiabile nella scatola originale, le candele d'accensione e le cartucce del filtro olio e carburante.

I supporti del motore e della scatola del cambio devono essere originali od omologati, se essi sono originali, il materiale degli elementi elastici è libero.



Solo il software delle centraline di accensione ed iniezione è libero, mentre la scheda elettronica e tutto l'hardware devono rimanere quelli installati di serie dal costruttore.

È consentita l'aggiunta di un comando supplementare per la messa in funzione dell'elettroventilatore del radiatore di raffreddamento del motore.

Sono autorizzate le paratie antischiaccio nella coppa dell'olio, purché esse non modifichino la struttura meccanica della coppa (è cioè vietata ogni sottrazione di materiale che determini l'indebolimento della resistenza meccanica della coppa o che abbia lo scopo di alleggerirla).

L'impianto completo dell'aria condizionata, se previsto, può essere disattivato o tolto.

Le carenature di plastica, all'interno del vano motore, che hanno esclusivamente 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.

Il rivestimento del cofano motore può essere rimosso.

È permesso sostituire il volante con uno esclusivamente di materiale ferroso delle stesse dimensioni, dello stesso disegno, dello stesso peso dell'originale.

12.3.1 - Scarico. Deve restare di serie in tutti gli elementi, sono consentiti dei rinforzi aggiuntivi alle parti mobili dei supporti dell'impianto di scarico (ad esempio: fascettatura dei supporti). Può essere montato anche lo scarico ammesso per le vetture di Gr. N con le specifiche previste dall'art. 254.6.1. all. J vigente

12.3.2 - Trasmissione. Deve restare assolutamente di serie in tutti gli elementi, con i rapporti di riduzione e del cambio previsti in origine.

Sono ammesse vetture nella versione con differenziale autobloccante, se fornito di serie dalla casa costruttrice, in tal caso per poter essere conformi al regolamento tecnico di categoria, esso dovrà essere asportato cioè tolto.

I sistemi elettronici di controllo della trazione o antipattinamento o antisbandata (ESP ASR EBT ecc.), purché il loro funzionamento non agisca sul differenziale, sono ammessi se montati in origine, ma possono anche essere disattivati.

Nessun tipo di differenziale autobloccante meccanico è ammesso, anche se previsto dal costruttore. Il disco frizione è libero.

12.4 - SOSPENSIONE

I bracci, i punti di attacco, il sistema di regolazione, il numero di ammortizzatori devono restare quelli previsti dal Costruttore. È tuttavia consentita la sostituzione e/o la modifica:

- delle molle
- dei piattelli di appoggio delle molle che possono essere filettati e regolabili in altezza (essendo l'altezza da terra libera)
- dei silent blocks di fissaggio ed appoggio di molle ed ammortizzatori
- degli ammortizzatori

purché l'insieme di tutti i particolari sostituiti e/o modificati (ammortizzatori, molle, piattelli e supporti inferiori e superiori) siano intercambiabili con gli originali e devono poter trovare alloggio unicamente negli attacchi di serie previsti dal costruttore.

Sono consentiti gli ammortizzatori regolabili anche quelli con la riserva di fluidi separata.

Tutte le sostituzioni e le modifiche suddette, nel rispetto del successivo art. 12.4.1 (altezza da terra) potranno condurre ad una variazione degli angoli di camber del veicolo fino ad un massimo di 4 (quattro) gradi misurati con le ruote direttrici parallele all'asse longitudinale del veicolo, fermo su un piano orizzontale. Tale limite potrà essere raggiunto soltanto con modifiche che siano esplicitamente consentite dal presente regolamento tecnico. Il camber può essere ottenuto anche



tramite asolatura dei fori di attacco di serie delle sospensioni alla scocca, al mozzo e/o portamozzo ed ai duomi o attraverso spessorazione degli stessi tramite rondelle metalliche la cui forma e dimensione è libera e bulloni eccentrici. In ogni caso, le ruote complete dovranno essere sempre sovrastate dai parafranghi per almeno 2/3 della loro circonferenza più esterna, ossia per un angolo di almeno 240 gradi non necessariamente simmetrico rispetto alla direzione verticale (la verifica va effettuata con il veicolo fermo su un piano orizzontale, con le ruote direttrici allineate all'asse longitudinale del veicolo).

12.4.1 - Altezza minima della vettura.

Nessuna parte della vettura, senza equipaggio a bordo, deve toccare il suolo quando tutti gli pneumatici di uno stesso lato sono sgonfi.

Questa prova deve essere eseguita con il veicolo fermo su un piano orizzontale.

12.4.2 - Cerchi. I cerchi delle ruote possono essere quelli previste dalla Casa Costruttrice per il modello di vettura, sia in acciaio che in lega di alluminio, fornite per la versione base o in optional con le misure riportate nel manuale d'uso e manutenzione o nel libretto di circolazione o nel manuale d'officina. Nei rally è permesso l'utilizzo di cerchi aventi diametro e canali liberi solo con misure inferiori a quelle di serie (per l'utilizzo di pneumatici terra neve e assimilabili).

Il fissaggio dei cerchi può avvenire con prigioniero e dado (colonnette), in sostituzione della vite mordente di serie. I coprimozzo delle ruote devono essere tolti.

È tuttavia consentito il montaggio di cerchi racing diversi da quelli di serie, anche in leghe di alluminio, purché essi conservino le misure del diametro di calettamento e la larghezza del canale di serie (l'offset è libero) sono tassativamente vietati i cerchi ultraleggeri in magnesio o carbonio o in materiali compositi.

Essendo libero l'offset dei cerchi e potendo allargare la carreggiata fino a quando la ruota rimane coperta per i 2/3 dal parafrango, tale allargamento è permesso anche tramite l'uso di distanziali metallici con uno spessore massimo di cm. 2 cadauno, sempre che si rispetti la compatibilità con quanto riportato nell'art. 12.4 del presente regolamento.

12.4.3 - Pneumatici

In tutte le specialità per le vetture racing start sono ammessi unicamente pneumatici semislick o semiracing con omologazione stradale "DOT" ed "E" entrambe impresse dal costruttore sul fianco dello pneumatico (tipo Toyo R888, Yokohama Advan A048, Kumho VTA 070, Dunlop Direzza DZ03G, D-Mack ecc...) compatibili con le misure dei cerchi. Questo tipo di pneumatici vale per tutti i tipi di asfalto, sia asciutto che umido che bagnato. Non sono ammesse altre tipologie di pneumatici al di fuori delle semislick o semiracing omologate stradali. Lo spessore minimo del battistrada deve rispettare i segni del costruttore riportati nelle scanalature dello pneumatico, quota misurabile in partenza e non in arrivo. L'obbligo di avere a bordo una ruota di scorta è applicabile solamente nelle gare Rally, in tutte le altre specialità essa deve essere asportata dalla vettura.

Se la ruota di scorta è mantenuta, la stessa deve essere saldamente fissata alla scocca, nel caso che sia spostata dal vano e dall'attacco d'origine.

Unicamente nelle gare che si svolgono su fondo stradale non asfaltato o su terra è ammesso l'uso degli pneumatici racing da terra.

Gli pneumatici devono rispettare le misure di accoppiamento cerchio pneumatico previste dal costruttore del pneumatico rispetto alle misure del cerchio di serie come specificato nel precedente art. 12.4.2.

È onere del concorrente fornire la tabella di accoppiamento cerchio-pneumatico del costruttore dello pneumatico utilizzato.



12.4.4 – Pneumatici CIVM

Nelle gare valide per il Campionato Italiano Velocità della Montagna un concorrente potrà utilizzare un massimo di 12 (dodici) pneumatici. In occasione della sua prima partecipazione potrà punzonare un massimo di 6 (sei) pneumatici, gli altri 6 (sei) potranno essere punzonati per un massimo di 2 (due) alla volta rispettivamente solo alla sua terza, quinta e settima partecipazione.

Eventuali sostituzioni potranno essere autorizzate dal Collegio dei Commissari Sportivi.

Il concorrente è responsabile della custodia degli pneumatici punzonati. Casi particolari, debitamente documentati, dovranno essere sottoposti a cura del concorrente all'attenzione del Collegio dei Commissari Sportivi della gara che valuterà l'opportunità di un eventuale intervento.

ART 13 - SISTEMA DI FRENAGGIO

L'impianto frenante deve essere mantenuto di serie così come fornito dal costruttore; le sole guarnizioni d'attrito possono essere sostituite con altre racing in libero e diffuso commercio.

Il freno a mano meccanico può essere sostituito da una sistema idraulico (tipo i modelli omologati in gr. N), ma un circuito di frenata in diagonale (a X) od il sistema originale in questo caso è obbligatorio.

È autorizzato modificare la posizione del sistema del freno a mano idraulico a condizione di conservare la posizione sul tunnel centrale.

Il meccanismo di bloccaggio della leva del freno a mano può essere tolto al fine di ottenere uno sbloccaggio istantaneo ("fly-off handbrake")

È autorizzato il montaggio delle tubazioni dei freni di tipo aeronautico. L'Impianto ABS può essere disattivato o tolto.

Nelle vetture più moderne dove l'impianto ABS gestisce elettronicamente anche il ripartitore e correttore di frenata, in caso di smontaggio ed eliminazione oppure disattivazione di tale impianto, così come consentito, è permesso il montaggio di un ripartitore- correttore di frenata meccanico e di tutti i pezzi occorrenti al suo montaggio (innesti sulla pompa freni ecc. ecc...).

È autorizzato il montaggio di un correttore di frenata regolabile anche all'interno della vettura.

Le lamiere di protezione possono essere tolte oppure piegate. Sono autorizzate canalizzazioni flessibili per portare aria ai freni di ciascuna ruota, utilizzando dove possibile, anche la sede fendinebbia del paraurti e perciò eliminando questi ultimi (i fendinebbia). Dette canalizzazioni non possono oltrepassare il perimetro della vettura vista dall'alto.

ART. 14 - CARROZZERIA

14.1 - PROTEZIONI

Il montaggio di protezioni inferiori è autorizzato. Queste devono essere in materiale metallico, con spessore massimo di 6 mm e staffe di fissaggio in acciaio.

Il montaggio deve rispettare l'altezza minima da terra (art. 12.4.1.).

La protezione non deve costituire rinforzo degli attacchi delle sospensioni e/o di altri organi meccanici.

14.2 - ABITACOLO

Il/i sedile/i di serie devono essere tolti, quelli/o anteriori sostituiti con sedili omologati FIA, ed il loro montaggio dovrà avvenire in conformità a quanto previsto dall'All.J in vigore art. 253.16; nella velocità in salita, in circuito, slalom e formula challenge è obbligatorio il solo sedile del guidatore, tutti gli altri possono essere asportati.

Il cruscotto e la consolle centrale devono rimanere originali, salvo le minime modifiche necessarie per l'installazione dell'armatura di sicurezza, può essere tolto il rivestimento in plastica e/o la



moquette del tunnel centrale sul pianale (dove c'è la leva delle marce ed il freno a mano).

Nelle vetture a due volumi, può essere tolto il ripiano (cappelliera) posteriore; tutte le vetture possono togliere il rivestimento del vano bagagli sia in plastica che in moquette, così come tutti i rivestimenti del portellone o cofano posteriore, è facoltativa la rimozione del tergilunotto posteriore

ove previsto.

Possono essere tolti i rivestimenti interni dei passaruota - parafanghi purché essi non siano metallici; tutti i carter, i rivestimenti e le protezioni interne ai passaruota, sia anteriori che posteriori, se di materiale metallico devono essere mantenuti come d'origine.

I tappetini del pianale e del bagagliaio sono liberi e possono quindi essere tolti, così come il materiale fonoassorbente del pianale ed il rivestimento o cielo del tetto.

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 2 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.

Le cinture di sicurezza anteriori di serie devono essere tolte, mentre le posteriori di serie possono essere tolte.

È obbligatorio smontare o disattivare gli air-bags ed è consentito sostituire il volante di serie con uno racing. L'impianto radio stereo, se previsto nell'allestimento d'origine, può essere asportato (sia la fonte radio, cd, cassette che i diffusori casse ed i cavi). L'eventuale impianto di navigazione satellitare, se previsto nell'allestimento d'origine, può essere asportato.

14.3 - RINFORZI

Barre antiavvicinamento o anti allontanamento possono essere montate sui punti di attacco della sospensione alla scocca o al telaio dello stesso asse, da una parte all'altra dell'asse longitudinale della vettura a condizione di essere smontabili, non regolabili in lunghezza ed imbullonate.

La distanza tra un punto di fissaggio della sospensione e un punto di ancoraggio della barra non potrà essere superiore a 100 mm, salvo il caso di una barra superiore fissata a una sospensione Mac Pherson o similare, nel qual caso la distanza massima tra un punto di ancoraggio della barra ed il punto di articolazione superiore sarà non maggiore di 150 mm (disegni 255-4 e 255-2). Al di fuori di questi punti questa barra non dovrà avere altri punti d'ancoraggio sulla scocca o sugli elementi meccanici.

Le scocche possono essere rinforzate, anche con aggiunta di materiale, unicamente in base a quanto previsto dall'allegato J per il gruppo N.

14.4 - VISUALE POSTERIORE

La visuale posteriore deve essere assicurata almeno da due retrovisori esterni (uno dalla parte destra ed uno dalla parte sinistra). Questi retrovisori possono essere quelli di serie.

Ogni retrovisore deve avere una superficie riflettente di almeno 90 cm².

Un foro sul corpo del retrovisore (con una superficie massima di 25 cm² per retrovisore) è tuttavia autorizzato per la ventilazione dell'abitacolo.

ART. 15 - ACCESSORI AGGIUNTIVI

Nessuna aggiunta è autorizzata, al di fuori di quanto specificato in seguito.

La funzione di tutti i comandi deve restare quella prevista dal costruttore.

Sono consentiti senza limitazione, tutti quelli che non hanno effetto sul comportamento del veicolo, come quelli che rendono l'interno delle vetture più estetico e confortevole (illuminazione, riscaldamento, radio, ecc.).

Questi accessori non possono in alcun caso, neppure indirettamente, aumentare la potenza del motore od avere un'influenza sullo sterzo, la trasmissione, la frenata o la tenuta di strada.



La funzione di tutti i comandi deve rimanere quella prevista dal costruttore.

È permesso adattarli per renderli meglio utilizzabili o più facilmente accessibili, come per esempio una leva del freno a mano più lunga, una soletta supplementare sul pedale del freno e dell'acceleratore, la pedana appoggiapiedi per il secondo conduttore.

È permesso quanto segue:

1) degli apparecchi di misura, contatori (es. manometro pressione turbo, termometro temperatura acqua e/o olio, manometro pressione olio, amperometro, voltmetro) possono essere aggiunti. Un simile montaggio non deve presentare rischi;

2) il segnalatore acustico può essere sostituito e/o può essere aggiunto un segnalatore acustico addizionale a disposizione del passeggero.

Su strada chiusa il segnalatore acustico non è obbligatorio;

3) il volante è libero.

Il sistema di bloccaggio dell'antifurto sullo sterzo può essere reso inoperante;

4) è permesso aggiungere degli scomparti supplementari alla scatola dei guanti e delle tasche supplementare alle portiere purchè siano applicate ai pannelli originali;

Il cric è libero; quello d'origine, dunque, può essere rimosso o sostituito con altro modello; tuttavia non sono ammessi punti rinforzati e rinforzi sul telaio del veicolo anche se hanno lo scopo di rendere utilizzabile un sollevatore diverso da quello fornito dal Costruttore come primo equipaggiamento.

Nei rallies sono ammessi fari supplementari, nel numero massimo di sei compresi i fari di serie; sono esclusi da tale conteggio i fari fendinebbia.

ART. 16 - CARBURANTE

Per ragioni di sicurezza è possibile (vivamente raccomandato) sostituire il serbatoio del carburante di serie secondo l'art. 255-5.9.2 dell'All. J.

È obbligatorio l'utilizzo di carburante commercializzato tramite gli impianti di distribuzione presenti lungo la rete viaria nazionale o, per i rally lungo il percorso di gara (esclusi CIR e TRA) o presso i circuiti.

Pertanto in tutte le specialità previste dalla Racing Start, compresi i rally, i rally day e le Ronde, il rifornimento deve avvenire in detti impianti con il riempimento del serbatoio direttamente dalla pompa, limitatamente ai rally CIR e TRA vige l'obbligo di uniformarsi alla loro normativa in materia di rifornimento carburante o refuelling.

È assolutamente vietato l'uso di benzine speciali da competizione

È obbligatorio il raccordo per il prelievo rapido del carburante.

ART. 17 - DISPOSITIVI DI SICUREZZA

17.1 - CINTURE DI SICUREZZA

17.1.1 - Imbracatura. In conformità con l'art. 253-6 dell'Allegato J vigente.

17.1.2 - Installazione.

La cintura di sicurezza deve essere fissata ai punti di ancoraggio o ai moschettoni della vettura di serie, possono, comunque, essere aggiunti dei fissaggi supplementari per le cinture previste in conformità all'art 253 Allegato J. Nei Rally due taglia cinture devono essere in permanenza a bordo ed essere facilmente accessibili al pilota (e copilota, se previsto) seduti nei loro sedili e con le cinture allacciate.

Per tutte le prescrizioni applicabili fare riferimento esclusivamente all'art. 253.6 Allegato J.

Le omologazioni delle cinture di sicurezza devono rispondere alla normativa FIA in vigore.



17.1.3 - Utilizzo. La cintura di sicurezza deve essere utilizzata nella sua configurazione d'omologazione, senza modifiche né soppressione di pezzi e in conformità con le istruzioni del fabbricante.

Per le altre prescrizioni e raccomandazioni fare riferimento all'art. 253.6.3 Allegato J.

17.2 - ESTINTORI - SISTEMI DI ESTINZIONE

Nei Rally si applicano gli articoli 253.7.2 Allegato J - sistema di estinzione e 253.7.3 Allegato J - estintore manuale. In circuito, slalom, corse in salita e formula challenge: si applica l'art. 253.7.3 Allegato J - estintore manuale.

ART. 18 - STRUTTURE ANTI-RIBALTAMENTO

18.1 - ARMATURA DI SICUREZZA

Ogni vettura deve essere dotata di una armatura di sicurezza con massimo 6 punti di ancoraggio alla scocca/telaio, (riferimento art. 253.8 Allegato J);

Per le vetture preparate a partire dal 01/01/2011 (farà fede la data di rilascio del passaporto tecnico): La struttura di base deve essere eseguita obbligatoriamente in base ai disegni 253-1, o 253-2 e/o 253-3 dell'allegato J art. 253.

La struttura di base deve prevedere i seguenti rinforzi obbligatori:

TRAVERSA DIAGONALE: così come riportato dall'art. 253-8.3.2.1.1 con le specifiche per i "veicoli omologati a partire dal 01/01/2002" secondo il disegno 253.7

TRAVERSA DELLE PORTIERE: come riportato all'art. 253-8.3.2.1.2 unicamente il primo comma "Una o più traverse longitudinali devono essere montate da ciascun lato del veicolo conformemente al disegno 253-8, 253-9, 253-10 e 253-11, queste possono essere amovibili."

RINFORZO DEL TETTO: in base all'art. 253-8.3.2.1.3.

Il fissaggio delle armature di sicurezza alla scocca/telaio (massimo 6 punti) deve avvenire in base a quanto riportato nell'art. 253-8.3.2.6.

Devono inoltre essere rispettate le specifiche riportate negli art. 253-8.3.3, 253-8.3.4 e 253-8.3.5.

La configurazione minima dell'armatura di sicurezza, indistintamente per tutte le specialità previste dalla Racing Start deve essere conforme ai disegni 253-35B e/o 35C e/o 36C con la tipologia delle traverse del tetto e delle portiere che devono rispettare i rispettivi articoli di cui sopra.

Dimensioni dei tubi in acciaio (art. 253.8.3.3 Allegato J).

Non sono ammesse armature di sicurezza omologate ONS, o previste nelle Fiche di Omologazione FIA/ACI, o conformi ad Allegati J e/o regolamenti applicabili in vigore in precedenza, fatta eccezione per quelle tipologie di vetture che dimostreranno di provenire (con Passaporto Tecnico *) da Gr. N. VSO, E3, E1, ecc. vidimati prima del 01/01/2012, sempreché le stesse vetture, ad eccezione dell'armatura di sicurezza che dovrà comunque rispettare le norme tecniche del gruppo di provenienza (N, VSO, E3, E1, ecc.), per tutto il resto, rispettino nello stato attuale, in toto, quanto regolamentato e previsto dal presente regolamento sportivo e tecnico della Racing Start. Queste Vetture saranno definitivamente classificate ed inserite nella categoria Racing Start, con tanto di annotazione e modifica del Passaporto Tecnico ACI effettuata da un Commissario Tecnico Nazionale Abilitato.

* = In caso siano stati rilasciati più passaporti tecnici alla medesima vettura si terrà conto della data di rilascio più favorevole

18.2 - MONTAGGIO E ANCORAGGIO DELL'ARMATURA DI SICUREZZA ALLA SCOCCA

I 6 punti inferiori di attacco al pianale-scocca dovranno essere imbullonati e/o saldati ed imbullonati, secondo quanto prescritto dall'art. 253.8.3.2.6 dell'allegato J FIA anno 2009 oppure Allegato J in corso di validità.



18.3 - IMBOTTITURA DI PROTEZIONE

Devono essere previste imbottiture di protezione in conformità a quanto previsto dall'allegato J art. 253-8.3.5.

ART. 19 - ANELLO ATTACCO PER IL RIMORCHIO

Un anello di attacco per il rimorchio, se non previsto di serie, dovrà essere montato nella parte anteriore e posteriore delle vetture in tutte le gare, utilizzando gli attacchi originali del costruttore; tale anello non può sporgere più di 30 mm dal perimetro originale del veicolo.

Questo anello sarà chiaramente visibile e dipinto in giallo.

ART. 20 - VETRI

I vetri devono essere omologati per la circolazione su strada . Il parabrezza dovrà essere costituito da vetro stratificato.

Nei rally è obbligatorio l'utilizzo dei film antideflagrazione, trasparenti ed incolori, sui vetri laterali e sull'eventuale tetto apribile in vetro qualora questi non siano stratificati (art. 253.11 Allegato J).

ART. 21 - INTERRUETTORE DEL CIRCUITO ELETTRICO

Il montaggio è obbligatorio. Esso dovrà determinare, se attivato, l'arresto del motore e la disconnessione dai generatori di ogni elemento utilizzatore (luci, radio, condizionatore, etc.) e dovrà essere comandabile sia dal pilota (ed eventuale copilota) seduto al suo posto con le cinture di sicurezza allacciate e ben tese, sia dall'esterno: il comando esterno dovrà dunque esser posizionato alla base del montante parabrezza sinistro e segnalato come prescritto dall'allegato J al Codice sportivo Internazionale (triangolo con blitz).

REGOLAMENTO TECNICO RACING START PLUS

2016

Si applicano le medesime prescrizioni tecniche e sportive del gruppo RACING START sopra indicate, con le seguenti particolarità e/o disposizioni specifiche:

- cambio e organi di trasmissione (semiassi e giunti) liberi
- autobloccante libero
- pneumatici liberi
- cerchi liberi di sezione, non di diametro
- alberi di distribuzione e bicchieri punteria liberi
- molle valvole libere
- centralina, accensione, carburatori, iniezione, sonde, captatori, tubazioni, cavi, impianto elettrico ed accessori vari liberi. Si precisa che carburatori e corpi farfallati devono mantenere le stesse misure di origine. Non è possibile passare da iniezione a carburatori o viceversa. La scatola del filtro aria, il filtro aria, la presa aria e il cassonetto di aspirazione sono liberi purché non diano luogo a modifiche alla carrozzeria oppure di altro tipo non permesse.
- freni ed impianto frenante liberi
- armatura di sicurezza conforme alle specifiche vigenti del gruppo Racing Start e Gruppo N (art. 253 dell'allegato J)



- licenza sportiva almeno C nazionale

Eventuali partecipazioni di vetture con caratteristiche particolari diverse dal presente regolamento saranno esaminate e valutate da un apposito bureau tecnico per una loro eventuale confluenza nel suddetto raggruppamento.

Allo stato attuale sono state inserite le seguenti vetture:

1) Renault Clio Cup

Senza imposizione di alcun handicap tenuto conto che le difformità dal regolamento tecnico della Racing Start Plus non rappresentano motivo di incremento di performance. Le difformità riguardano infatti la posizione degli ammortizzatori al ponte posteriore, inseriti all'interno delle molle (diversamente da quanto accade per l'autovettura di serie, per consentire una più comoda regolazione) e un diverso sistema di riscaldamento, che però non garantisce vantaggi in termini di peso.

La suddivisione delle vetture del Gruppo Racing Start Plus è la seguente:

Benzina non sovralimentate fino a 2000 cm³ così suddivise:

- ~~RS1~~**RS1.15** Plus: fino a 1150 cm³
- ~~RS2~~**RS1.4** Plus: da 1151 a 1400 cm³
- ~~RS3~~**RS1.6** Plus: da 1401 a 1600 cm³
- ~~RS4~~**RS2.0** Plus: da 1601 a 2000 cm³

Benzina sovralimentate con cilindrata geometrica fino a 1600 cm³ così suddivise:

- ~~RSTB1~~**RSTB1.4** Plus: fino a 1400 cm³
- ~~RSTB2~~**RSTB1.6** Plus: da 1401 a 1600 cm³
- ~~RSTW~~**RSTW1.6** Plus: vetture con doppia sovralimentazione mista (turbo + compressore volumetrico) con cilindrata geometrica fino a 1600 cm³
- ~~RSD~~**RSD2.0** Plus: Diesel aspirate o anche sovralimentate con cilindrata geometrica fino a 2000 cm³