



RÈGLEMENT DU SECTEUR VITESSE SUR GLACE 2024

PRÉMISE

Le Code Sportif International de la F.I.A. (COD) et ses annexes, le Règlement Sportif National (R.S.N.) et ses Annexes, le Règlement Sportif du Championnat d'Italie de Vitesse sur Glace ils sont, à toutes fins utiles, les seuls textes valables à respecter.

ACI SPORT se réserve le droit de publier les modifications et instructions qu'elle juge opportunes de donner pour la meilleure application du Règlement et dont elles seront considérées comme faisant partie intégrante.

ART. 1 – DÉFINITIONS

Elles sont des compétitions de vitesse sur glace qui se déroulent sur des parcours entièrement enneigés et glacés avec plusieurs concurrents qui part simultanément ou à intervalles variables.

ART. 2 - CONCURRENTS ET PILOTES

Pour les compétitions de vitesse sur glace les concurrents et les pilotes doivent détenir une licence valide (voir ANNEXE 1 AU RÈGLEMENT SPORTIF NATIONAL - LICENCES ET ASSURANCES).

Ici vous trouvez le link de référence des schémas récapitulatifs suite à l'entrée en vigueur des nouvelles licences nationales et internationales:

[ACI Sport - Le nuove licenze Nazionali e Internazionali ALL 1.xls \(acisport.it\)](#)

Les pilotes mineurs de 18 ans seront admis conformément à la réglementation sportive italienne en vigueur.

ART. 3 – VOITURES

Sont admis les groupements de voitures prévus dans le suivant article 10 et avec un Passeport Technique.

Chaque voiture doit être conforme au respectif règlement technique.

Les organisateurs des compétitions non valables pour les titres nationaux ont le droit de prévoir des sous-groupements.

La même voiture peut être engagée deux fois si elle est conduite par deux pilotes différents. Si, dans un moment quelconque de la compétition, la voiture s'avère non conforme, les deux concurrents/pilotes pourront avoir des sanctions prévues par la RSN.

Il est également permis à un conducteur, déjà inscrit avec une voiture, de s'inscrire avec une autre voiture, mail elle devra appartenir à un autre groupe.

ART. 4 - DÉROULEMENT DES COMPÉTITIONS

4.1 - CONTROLES SPORTIFS ET TECHNIQUES ANTÉRIEURES À LA COMPÉTITION

Les Vérifications Sportifs et Techniques doivent être effectuées le jour de l'Evenement et doivent terminer 30 minutes avant les Essais Libres. Dans les Vérifications Sportifs avant-compétition doivent être présentés les documents suivantes en cours de validité : Licence (voir Art. 2), carte ACI en cours de validité, certificat médical.

4.2 - BRIEFING

Avant le début des essais libres, doit être prévu un briefing, ce qui est obligatoire pour tous les pilotes.

La non-participation au Briefing entraînera une amende de 200 €.

Alternativement, le briefing peut être livré aux pilotes sous forme papier, comme communiqué dans le RPG et publié sur le tableau online de la course.

4.3 – ESSAIS LIBRES

Les concurrents ayant réussi les contrôles Sportifs et Techniques avant la compétition, auront le droit de participer à une séance d'essais libres facultative d'une durée maximale de 5 tours de la piste, en fonction des conditions de la meme.

Le numéro des tours d'essais libres doit être indiquée dans le RPG et peut être modifiée par les Conseil des Commissaires Sportifs sur proposition du Directeur de Course avec une Circulaire d'Information.

A chaque manche de la séance d'essais libres pourront être admises des voitures de classes/groupes différents, à condition qu'ils soient homogènes.

4.4 – ESSAIS DE QUALIFICATION

Les Épreuves de Qualification auront une durée maximale de 5 tours de piste, en fonction des conditions de la meme.

La durée des épreuves de qualification doit être indiquée dans le RPG et peut être modifiée par les Conseil des Commissaires Sportifs sur proposition du Directeur de Course avec une Circulaire d'Information.

A la fin des tours de qualification, pour toutes les voitures qui vont transiter sur la ligne d'arrivée il sera remis le drapeau à damier.

Dispositions générales:

Dans le registre online de la course seront affichées la liste des personnes admises aux épreuves et la composition des équipes correspondantes. Seront admises en piste un maximum de 8/10 voitures à la fois sur la base de l'homologation de la piste.

A chaque séance des épreuves de qualification, pourront être admises des voitures de classes/groupes différents, à condition qu'ils soient homogènes (ex: voitures avec voitures, monoplaces avec monoplaces).

Procédure de départ:

Une fois entrées sur le circuit, les voitures doivent s'arrêter à la position indiquée par les Commissaires de Course pour avoir le Départ, qui sera indiqué à intervalles variables à discrétion du Directeur de Course. Le chronométrage sera pris à partir du moment où la voiture va transiter sur la ligne de départ/d'arrivée et sera mesuré "au centième".

A la fin des épreuves de qualification, la grille de départ de la première manche de course sera établie sur la base du meilleur temps au tour réalisé par chaque Pilote, indépendamment des tours parcourus. En cas de parité, entre deux ou plusieurs pilotes, sera pris en considération le tour dans lequel chaque pilote, dans sa manche de qualification, a réalisé la meilleure performance. Ce dernier sera décerné à celui qui l'a obtenu en premier. En cas de nouvelle parité la meilleure performance sera attribuée à celui qui a chronologiquement obtenu le meilleur temps pour première.

Dans le cas où un pilote ne prendrait pas le départ ou ne termine pas au moins un tour, il sera positionné au bas de la grille de départ de la course. Si, dans ce dernier cas, les pilotes classés en dernière position étaient plus d'un, et dans un groupe il y a une situation de parité entre deux ou plusieurs pilotes, l'attribution des respectives positions sur fond de la grille seront à discrétion du Directeur de Course.

Les manches d'Épreuves de Qualification peuvent être modifiées par le Directeur de Course afin de permettre à un pilote (avec une raison établie), lorsque cela est possible, de prendre le départ dans une autre manche; si le pilote ne sera pas prêt au deuxième appel, il sera placé à la dernière place sur la grille de départ de la course.

Les manches d'Essais Libres et d'Épreuves de Qualification peuvent être cumulées dans une seule manche: une seule entrée en piste, première partie de tours libres, réaligement et série de tours chronométrés. Ce choix peut être fait par le Directeur de Course en coordination avec le Collège des Commissaires Sportifs, afin d'améliorer la gestion du temps et de préserver la piste.

4.5 – INTERRUPTION DES ÉPREUVES DE QUALIFICATION

Dans le cas où une voiture s'arrêterait et il y a les conditions pour qu'elle crée un obstacle pour les autres voitures de cette manche de qualification, ou dans d'autres circonstances, le directeur de course a le droit d'interrompre la batterie en affichant le drapeau rouge.

En cas d'interruption d'une manche de qualification, les pilotes seront autorisés à entrer dans la zone où il a y les box avec leurs respectives voitures et ensuite sera effectuée une nouvelle manche de qualification complète.

Le nouveau départ sera indiqué sur l'ordre de départ initial; celui qui a créé l'interruption, s'il a réparé la voiture entre le nouveau temps de départ, pourra reprendre le départ en s'alignant en bas de la grille. Tous les concurrents ayant pris le départ dans la manche peuvent revenir au départ en cas de nouveau départ/répétition de la même.

4.6 – WARM-UP

Dans le cas où la course se déroule sur plusieurs jours, l'Organisation pourra prévoir une séance de Warm-up, au début de la journée, à indiquer dans le Règlement Particulier de la Compétition.

4.7 – MANCHE de la COURSE

Chaque événement se composera de 3 manches. Chaque manche se déroulera sur 8 tours au maximum.

Chaque manche peut être divisée en un ou plusieurs groupes (selon le nombre de partants et l'homogénéité des classes: 4RM, 2RM, prototypes vitesse sur terre...etc...).

Le nombre de tours doit être indiqué dans le RPG et peut être modifié par le Collège de Commissaires Sportifs sur proposition du Directeur de Course, en fonction des conditions de la piste avec une Circulaire d'Information.

Dispositions générales :

Dans le tableau d'affichage du concours, sera exposé la composition des groupes des voitures et des grilles associées. Dans la première manche de la course l'ordre de départ de chaque grille sera établi sur la base des résultats acquis lors des épreuves de Qualification. Dans la deuxième et la troisième manche, pour le départ les pilotes seront alignés selon le classement de la manche précédente.

La composition de chaque batterie pourra prévoir unifications entre les voitures de différentes classes/groupements, pour autant qu'ils soient homogènes. Seront admises en piste un maximum de 6/8 voitures à la fois sur la base de l'homologation de la piste.

Procédure de départ:

Dans le Règlement Particulier de la course devra être indiqué le type de départ qui sera retenu parmi les suivants:

a) Départ à intervalles individuels:

Une fois entré dans le circuit les voitures devront s'aligner sur la grille en suivant les indications des Commissaires de Course, en s'arrêtant à la position indiquée par eux pour recevoir le Départ, qui sera donné à intervalles variables à la discrétion du Directeur de Course. Le chronométrage sera pris à partir du moment où la voiture va transiter sur la ligne de départ/d'arrivée et sera mesuré "au centième".

Dans tous les cas le Directeur de Course se réserve le droit, pour des raisons justifiées, de modifier l'ordre de départ des manches; de plus, il pourra permettre à un concurrent (avec une motivation justifiée) lorsque cela est possible, de partir dans l'un des derniers groupes de la même manche; si le pilote n'est pas prêt pour le deuxième appel, il ne sera pas classé dans la manche elle-même.

b) Départ sur la grille:

Une fois entré dans le circuit les voitures devront s'aligner sur la grille en suivant les indications des Commissaires de Course, en s'arrêtant à la position indiquée par eux pour recevoir le Départ.

Les voitures seront positionnées selon l'ordre de départ affiché sur le tableau d'affichage de la course.

Le départ sera donné avec un feu stop ou un drapeau.

Le chronométrage sera pris à partir du moment où le signal de départ sera donné.

Dans tous les cas le Directeur de Course se réserve le droit, pour des raisons justifiées, de modifier l'ordre d'entrée dans le circuit des batteries des voitures au sein des manches individuelles de la course; de plus, il pourra permettre à un concurrent (avec une motivation justifiée) lorsque cela est possible, de partir dans l'un des derniers groupes de la même manche; si le pilote n'est pas prêt pour le deuxième appel, il ne sera pas classé dans la manche elle-même.

A la fin des tours sera exposé le drapeau à damier et les voitures, une fois terminée le tour de décélération, devront sortir dans le circuit en suivant les indications des Officiels de Course.

Dans le cas où un concurrent, dans l'une des 3 manches de la course, va transiter sur la ligne d'arrivée avec un tour de retard, il lui sera attribué (pour le

tour non bouclé) un temps fixe égal à la moyenne des tours effectués. Dans le cas où les tours manquants seraient plus d'un, le concurrent sera classé selon le nombre de tours effectués et le temps relatif pris.

4.8 INTERRUPTION DE LA COURSE

Dans le cas où une voiture s'arrêterait et il y a les conditions pour qu'elle crée un obstacle pour les autres voitures de cette manche, ou dans d'autres circonstances, le Directeur de Course a le droit d'interrompre la batterie en affichant le drapeau rouge.

En cas d'interruption d'une manche, les pilotes seront autorisés à entrer dans la zone où il y a les box avec leurs respectives voitures et ensuite sera effectuée une nouvelle manche complète. Tous les concurrents ayant pris le départ dans la manche peuvent revenir au départ en cas de nouveau départ/répétition de la meme.

Le nouveau départ sera indiqué sur l'ordre de départ initial; celui qui a créé l'interruption, s'il a réparé la voiture entre le nouveau temps de départ, pourra reprendre le départ en s'alignant en bas de la grille.

4.9 – PARC FERMÉ

À la fin de la dernière manche de la Course, les voitures doivent être immédiatement conduites au parc fermé selon les indications des commissaires de course et mises à leur disposition. L'obligation de conduire la voiture en parc fermé est fourni également aux pilotes qui, pour une raison quelconque, n'effectuent pas la dernière manche, ou abandonnent au cours de celle-ci, après avoir terminé la précédente. L'échec ou la livraison tardive des voitures dans le parc fermé entraînera l'exclusion du classement.

Les voitures peuvent être retirées après l'expiration du délai de réclamation et sous réserve de l'autorisation du Collège des Commissaires Sportifs.

ART. 5 – CLASSEMENT DES COURSES

Les classements de la manifestation seront établis en additionnant les scores obtenus dans chaque manche de course.

Dans le cas où un pilote ne prend pas le départ, ou ne réussit pas à faire au moins un tour, il sera considéré comme n'ayant pas pris le départ et ne figurera pas dans le classement, et donc aucun point ne sera attribué.

Le classement Absolu de chaque Manche de Course, attribuera aux pilotes les scores suivantes:

1° **100**; 2° **97**; 3° **95**; 4° **93**; 5° **91**; 6° **90** et ainsi de suite, en supprimant un point pour chaque position.

En cas de parité entre un ou plusieurs pilotes sera pris en compte le meilleur chrono sur tour réalisé parmi les manches disputés dans le même événement.

Tenu en considération des différences de typologie entre toutes les voitures admises, seront établis trois classements absolus:

Voitures modernes (RAGG-01, 02, 03, 04, 05), Monoplace Vitesse sur Terre (RAGG-06), Voitures Monomarque.

ART. 6 – CLASSEMENT DU CHAMPIONNAT

Veillez-vous référer au règlement spécifique du Championnat d'Italie.

ART. 7- OFFICIELS DE COURSE

Pour chaque manifestation doivent être fournis, en plus du Directeur de Course et du Secrétaire de Manifestation:

- Collège des Commissaires Sportifs, désigné par le GUG.
- Au moins un Commissaire Technique Délégué.
- Les Commissaires de Course et le personnel affecté aux Contrôles Techniques Sportifs.
- Un Responsable des Relations avec les concurrents (obligatoire pour les matches du championnat italien).

ART. 8 – SERVICES D'INCENDIE ET SANITAIRES

8.1 – SERVICE D'INCENDIE

Dans chaque course une voiture doit être en service pour intervenir d'urgence contre l'incendie. La voiture doit être équipée avec d'extincteurs d'une capacité totale minimale de 40 kg et avec personnel équipé de vêtements de protection incendie adéquats (combinaison, gants et casque).

Chaque poste de Commissaires de Course, sur toute la piste, doit disposer d'un extincteur à main à poudre de 6 kg en parfait état de fonctionnement.

8.2 – SERVICE SANITAIRE

Dans les compétitions de vitesse sur glace doivent être respectées les suivantes exigences sanitaires:

- Le Médecin Chef de Course ayant les attributions prévues à l'Annexe 8 du RSN - Chapitre IV - Art.1.4, en service au départ et disposant d'un équipement médical et instrumental adéquat.
- En accord avec le Directeur de Course, celui-ci peut jouer le rôle de médecin de garde sur l'un des véhicules de secours utilisés dans la zone de départ, à condition qu'il soit qualifié comme Médecin Réanimateur.
- Au moins deux ambulances de réanimation complètes avec équipage, dont une avec à bord un Médecin Réanimateur et/ou un médecin qui travaille dans le Service National 118.

Les organisateurs sont autorisés à utiliser, à leur discrétion, une seule ambulance à l'exclusion des compétitions titrées, et un seul médecin, à condition qu'il soit Réanimateur.

Dans le cas où il y a une seule ambulance et/ou un seul Médecin, si l'un des deux personnages quitte l'aire de compétition pour secourir un blessé, la course doit être arrêtée jusqu'au rétablissement du service médical d'urgence (présence d'une ambulance avec équipage et / ou médecin Réanimateur.

ART. 9 - REGLEMENTATION TECHNIQUE INTERNATIONALE

Veillez-vous référer aux articles 279 et 279A de l'Annexe J de la FIA en vigueur

ART. 10 - VOITURES DE VITESSE SUR GLACE

10.1 – VOITURES ADMISES

Sont admises les suivantes voitures:

- Gr. Racing Start et Racing Start Plus
- Gr. N et VSO-N et PRODS
- Gr. A (et ses prolongements Kit-Car et WRC-2000 turbo), VSO-A, PRODE et Gr. B
- Super 1600, Super 2000 et WRC (1600 turbo)
- Gr. R (R1, R2, R3, R4, R5) et R1 National et Rally2, Rally3, Rally4, Rally5, RGT
- Gr. Spécial Slalom, Prototype Slalom et Top Tuning ("Prolongement Vitesse sur Glace" – ANNEXE 4) et RX2 (<http://www.supercarlites.com/v1/the-car/>)
- Gr. E1 Italia
- VW Fun Cup (Championnat Monomarque)
- Off Road Cross N-Serie, A-Préparée, B-Prototype, B-M-Prototype avec propulseurs de moto,
- Cross Country rally – (RDS 2017) Gr. TM (Art.3.2.5) Véhicules de série nommés SSV (conforme à l'annexe C dont annuaire Aci Sport 2016), Gr. TE (Art.3.2.6) Véhicules électriques et hybrides (Véhicules conformes aux articles 281-282-283-284-285-286 de l'annexe J en vigueur et, en ce qui concerne le moteur électrique, au article 253.18 en vigueur, le cas échéant)
- Kart Cross conformes à la réglementation en vigueur
- Rallycross International – Art. 279 All. J (Super Car, Super 1600, Touring Car)
- Autocross International – Art. 279A (Touring Autocross, Junior Buggy, Buggy 1600 et Super Buggy)
- Silhouette et T3F (Règlement français de vitesse sur glace)
- Gr. Activité de Base
- Voitures électriques, hybrides et à énergie alternative

Les voitures avec Passeport Technique de Gr. VSO = Voitures avec Homologation Expirée qui arrive de Gr. N, Gr. A (et ses extensions Kit Car et WRC) et Gr. B, sont admises avec celles qui ont homologation valide.

Dans le Règlement du Championnat d'Italie peuvent être inclus d'autres Groupes de "Voitures Monomarque / Monocatégorie". La Classe à laquelle ils appartiennent sera établie sur la base du Passeport Technique d'origine.

Dans tous les cas, les "Voitures Monomarque Monocatégorie", en tant que telles, auront leur propre classement.

10.2 GROUPEMENTS ET CLASSES

« L'affichage du Passeport Technique sera valable **pour** l'identification du groupement dans lequel insérer la voiture et **pour** l'identification du Règlement Technique de référence ».

Les voitures seront divisé dans sept groupements:

- | | | |
|------------|----------------------------|--|
| • GROUP-01 | classe 1 | 2 roues motrices |
| • GROUP-02 | classe 2 | 4 roues motrices en configuration Rallye |
| • GROUP-03 | classe 3 | 4 roues motrices |
| • GROUP-04 | classes 4 - 5 | 4 roues motrices |
| • GROUP-05 | classes 6 | 4 roues motrices |
| • GROUP-06 | Classes 7- 8 - 9 – 10 – 11 | 2 e 4 roues motrices |

Classes du Groupement GROUP-01:

- **Classe 1** Voitures **2RM** avec **DÉPLACEMENT** jusqu'à **1600cc**: *groups Prototypes et Groupes Spéciaux Slalom, VST (voitures), Racing Start et Racing Start Plus, Rally4, Rally5, RGT, N, R1 National, R1, R2, R3, A, Kit Car, Super 1600*, avec homologation valide et avec homologation expirée.

Moteurs suralimentés avec brides conformes à la réglementation Rallye.

Pour les voitures Racing Start e Racing Start Plus n'est pas autorisée aucunes brides.

Voitures **2RM** avec **DÉPLACEMENT** supérieur à **1600cc**: *Prototype et Groupes Spéciales Slalom, VST(voitures), groupes Racing Start et Racing Start Plus, N, R1 National, R1, R2, R3, A, Kit Car, Super 1600*, avec homologation valide et avec homologation expirée.

Moteurs suralimentés avec brides conformes à la réglementation Rallye.

Classes du Groupement GROUP-02:

- **Classe 2** Voitures **4RM**: *Rally3, groupes A, N, Super 2000, R4*, avec homologation valide et avec homologation expirée. Moteurs suralimentés avec brides conformes à la réglementation Rallye.

Classes du Groupement GROUP-03:

- **Classe 3** Voitures **4RM**: *Rally2, groupes R4, R5, A et variante WRC (2000 turbo et 1600 turbo)*
Pour les groupes **N**, e **R4**: moteurs suralimentés sans bride (conformes à la réglementation en vigueur pour les courses qui ne sont pas Rallye)
Pour les groupes **R5**, **WRC** (2000 turbo e 1600 turbo): moteurs suralimentés avec brides conformes à la réglementation Rallye.

Classes du Groupement GROUP-04:

- **Classe 4** Voitures **4RM**: *Prototype et Groupes Spéciales Slalom, VST Tourisme, Off Road Cross FNN, FNA, FNB* avec déplacement jusqu'à 1600 cc; *groupes E1 Italia*, avec moteurs aspirés, jusqu'à 1600 cc; *Off Road Cross FNB-M* avec déplacement jusqu'à 1000 cc
- **Classe 5** Voitures **4RM**: *groupes A, WRC (2000 turbo et 1600 turbo), R5* sans bride; *VST Tourisme, groupes B, Off Road Cross FNN, FNA et FNB* avec déplacement jusqu'à 3500 cc.

Les voitures appartenant au Groupe VST doivent être conformes au Règlement Technique International (Art. 279 et 279A de l'Annexe J FIA en vigueur), ou au Règlement National (RDS Vitesse sur Terre et RDS RallyCross en vigueur).

Classes du Groupement **GROUP-05:**

- **Classe 6** Voitures **4RM: Group Spécial Slalom** jusqu'à 2000 cc; **Off Road Cross FNB-M** aspirés jusqu'à 2000 cc et suralimentés jusqu'à 1200 cc; **Prototype Slalom** supérieur à 1600 cc; **Top Tuning, RX2; EI Italia** avec moteur suralimenté, ou aspiré jusqu'à 2000 cc.
Voitures **4RM: Group Spécial Slalom** supérieur à 2000 cc, **Silhouette, T3F, VST Tourisme** supérieur à 3500 cc; **EI Italia** avec déplacement supérieur à 2000 cc.

Classes du Groupement **GROUP-06:**

- **Classe 7** Voitures **2RM: Voitures VST monoplace** conformes au Règlement Technique International en vigueur (Art. 279A de l'Ann. J)
- **Classe 8** Voitures **4RM: Voitures VST monoplace** conformes au Règlement Technique International en vigueur (Art. 279A de l'Ann. J)
- **Classe 9** Voitures **2RM: Voitures Kart Cross** conformes au Règlement en vigueur.
Les voitures **Kart Cross** doivent obligatoirement monter un pare-brise en verre feuilleté ou en polycarbonate (comme prévu dans l'Art. 7.6 du Règlement Technique Kart Cross), n'est pas autorisée l'utilisation d'une grille métallique; en plus ils doivent monter des garde-boues sur les roues avant et arrière, avec un longueur au moins égales à celle des pneumatiques, d'une épaisseur minimale de 2 mm de nylon ou de téflon qui, partant de la verticale correspondant à l'axe de rotation de la roue, recouvrent la partie arrière jusqu'à pas plus de 8 cm du sol.
- **Classe 10:** Voitures TM
- **Classe 11:** Voitures TE

Les voitures doivent être conformes aux règlements du Groupe indiqué sur leur Passeport Technique ACI-Sport, compris éventuel bride, le cas échéant. **Faire attention:** aux fins de leur classement, et du poids minimum à respecter, les voitures turbo essence jusqu'à 1500 cm³ (jusqu'à 1550 cm³ pour les voitures Gr. EI Italia) seront conventionnellement considérées comme des voitures de 2000 cm³; ceux turbo diesel avec une cylindrée géométrique jusqu'à 2000 cm³ seront considérés comme appartenant à la classe correspondant à leur cylindrée géométrique.

Les voitures avec l'homologation expiré doivent être conformes à la réglementation en vigueur l'année d'expiration effective de l'homologation FIA, sans tenir compte des années d'extension.

Les poids minimaux, pour les voitures avec homologation valide, doivent correspondre à ceux de la législation en vigueur; pour les voitures avec homologation expiré s'applique le règlement en vigueur l'année de l'expiration effective de l'homologation FIA, sans tenir compte de la prolongation de 4 ans.

Pour les dates d'expiration des homologations, les dimensions des brides, les poids minimaux et les coefficients de multiplication du déplacement géométrique pour les voitures suralimentées, il est possible d'utiliser les tableaux de l'Annexe N°4 à N.S. 16 Chapitre II (Annuaire CSAI 2014).

Pour respecter le poids minimum est autorisé le démontage des sièges non utilisés.

En ce qui concerne les Activités de base, seront identifiés des sous-groupes égaux à ceux énumérés ci-dessus, mais qui créeront des classements séparés.

10.3 DISPOSITIFS OBLIGATOIRES

FEUX:

Les voitures devront monter les feux avant et arrière d'origine (ou similaires); dans le cas de prototypes, celles relatives au modèle de la carrosserie choisie (ou similaires).

Ils doivent toujours être fonctionnels.

L'utilisation de phares supplémentaires est soumise à la vérification qu'elle ne crée pas de problèmes d'éblouissement pour le conducteur de la voiture qui précède.

Feux arrière: Chaque voiture doit être équipée avec un feu arrière rouge de type anti-buée (lampe de 21 watts minimum) bien visible de l'arrière et positionné entre 150 mm et 1150 mm au-dessus du sol. Ce feu doit pouvoir être allumé par le pilote assis derrière son volant et rester allumé pendant toute la durée des essais et des manches de la course.

Les feux arrière équipés de LED sont autorisés (voir la Liste Technique FIA n°19)

Les feux stop doivent être fonctionnels et peuvent être montés sur la lunette arrière, à condition qu'elle soit bien visible.

ESSUIE-GLACES:

Pour les voitures équipées de pare-brise, il est obligatoire d'avoir au moins un essuie-glace (celui devant le siège du conducteur) fonctionnant pendant toute la durée de la manifestation.

Sont autorisés les essuie-glaces sur les vitres latérales avant, quel que soit leur fonctionnement.

GARDE-BOUES:

Il est obligatoire pour toutes les voitures de monter des garde-boues sur les roues avant et arrière, avec une largeur au moins égale à celle des pneus, d'une épaisseur minimale de 2 mm de nylon ou de téflon et avec un bord inférieur ne dépassant pas 8 cm loin du sol. Les garde-boues fixés de manière lâche ou flottants ne sont pas acceptés; en cas de rupture au cours d'une manche, il est obligatoire de les réparer pour les manches suivantes. Pour les voitures à roues ouvertes, il est obligatoire d'installer le garde-boue classique qui, en partant de la verticale correspondant à l'axe de rotation de la roue, recouvre la partie arrière jusqu'à 8 cm maximum du sol.

ROUE DE SECOURS:

Les voitures qui sont obligée d'avoir une roue de secours, pourront concourir sans roue de secours (à condition que le poids minimum prescrit soit dans tous les cas respecté).

SYSTÈME D'EXTINCTION:

Il doit être conforme au règlement du Groupe dans lequel appartient la voiture.

CAMÉRA À BORD:

Les voitures doivent installer au moins n° 1 caméra on-board fixé, tourné vers le sens de la marche, cadrage du capot avant de la voiture et partie de la piste devant la voiture dans le sens de la marche. Ce dispositif doit être placé à l'intérieur de la voiture et solidement fixé. Le positionnement et les barres de fixation correspondantes seront vérifiés dans le cadre de la vérification technique avant de la course. Ce ne sera pas fourni par l'organisateur, mais sera à la charge du Concurrent. Des caméras supplémentaires seront également autorisées, mais facultatives. Sont interdites toutes les caméras positionnées à l'extérieur de l'habitacle qui ne disposent pas d'un câble de sécurité en acier bien fixé. Dans ce cas précis, la caméra devra être déclarée au Commissaire Technique qui vérifiera sa bonne installation.

ART. 11 – PNEUS ET CLOUS

11.1 - PNEUS

Il est requis l'homologation sportive ou routier (même uniquement pour les pays nordiques où c'est encore en vigueur la circulation routière avec des pneus cloutés).

Sont autorisées les mesures suivantes:

10/54 - 13 (diamètre de 540 à 600 mm.)

175/65 - 14 (diamètre 600 mm.)

10/65 - 15 (diamètre 650 mm.)

10/65 - 16 (diamètre 650 mm.)

165/70-10 (Spécifique pour les voitures Kart Cross)

Dans le Règlement du Championnat d'Italie peuvent être incluses autres dimensions de pneus, s'ils seront requis par le fournisseur titulaire du mono-pneus et/ou par les Groupes «Voitures Monomarque / Monocatégorie».

11.2 – CLOUS

Planté de l'extérieur et collé par le fabricant (afin d'éviter toute altération après-vente) dans le respect de la réglementation communautaire de Sécurité au Travail. N'est pas autorisée l'utilisation de clous fixés à l'intérieur de la carrosse de pneus, sauf si ceux-ci ont été fixés avec le processus de vulcanisation.

N'est pas autorisée l'utilisation de clous permettant une variation de la hauteur d'insertion, afin d'éviter des irrégularités dans la projection.

La saillie totale de chaque clou, avant d'entrer en piste (sur un pneu neuf), ne doit pas être supérieur à 3 mm. La tête du clou doit être cylindrique, avec l'extrémité plate et d'un diamètre maximum de 2,5 mm pour une hauteur comprise entre 1 et 1,5 mm (sur ces valeurs est admise une tolérance maximum de $\pm 0,2$ mm).

Pour chaque dimension de pneu, est admise un nombre maximum de 15 clous tous les 10 cm. de la bande de roulement (le contrôle, à l'aide d'un masque, doit être effectué sur au moins deux points différents de la bande de roulement, afin de vérifier le respect du nombre maximum de clous même en les cas d'asymétries dans la conception du pneumatique).

Le cloutage pour les monoplaces Kart Cross et pour les prototypes Buggy/Super Buggy seront inclus dans le Règlement du Championnat d'Italie.

Dans le Règlement du Championnat d'Italie peuvent être incluses des cloutages spécifiques s'ils seront requis par le fournisseur titulaire du mono-pneus et/ou par les Groupes «Voitures Monomarque / Monocatégorie».

ANNEXE TECHNIQUE 1

Un sonomètre doit être mis à disposition par les Organisateurs.

Le contrôle du bruit, effectué selon les dispositions du R.S.N., sera obligatoire pour toutes les voitures.

La limite maximale de bruit est fixée à 110 dB (A). Des contrôles supplémentaires pour vérifier le respect de la limite de bruit seront effectués, à la seule discrétion des Officiels de Course en charge, à tout moment pendant l'événement.

Si une voiture sera trouvée avec un poids non conforme à la fin d'une manche de la course, elle sera soumise au jugement du Collège des Commissaires Sportifs, qui pourront prévoir l'exclusion de la manche de course disputée. Le Concurrent pourra se présenter avant le départ de la manche suivante chez les Commissaires Techniques pour prouver qu'il a remédié à la non-conformité de poids de la manière établie par le Règlement. Si les Commissaires Techniques déclarent la voiture conforme, le concurrent pourra participer à la manche suivante. Pour le classement final de la course, il aura un score nul dans la manche dans laquelle l'exclusion était prévue. Si la voiture est conduite par plusieurs pilotes, la même action sera prise pour les deux Concurrents.

ANNEXE 2

ART. 12 - PISTE VITESSE SUR GLACE

Les pistes de Vitesse sur Glace doivent être développées sur un terrain essentiellement plat et dans tous les cas avec des pentes maximale compatibles avec l'adhérence réduite du sol.

Le parcours doit avoir des caractéristiques de circuit avec départ et arrivée sur la même ligne droite.

Le circuit doit être préalablement approuvé après des tests réguliers par les inspecteurs de l'ACI-Sport.

Le circuit peut avoir une forme ovale ou mixte avec plusieurs courbes et lignes droites.

Les lignes droites ne peuvent pas dépasser 150 m. de longueur.

La largeur minimale est de m. 10.

Les épreuves valables pour un trophée ou un championnat ne peuvent pas être effectuées sur des circuits d'une longueur inférieure à m. 500, pour les pistes ovales et aussi pour les pistes mixtes.

Capacité:

- pistes jusqu'à 800 m de longueur : max 10 voitures

- pistes avec plus de 800 m de longueur: max 12 voitures.

Il est recommandé, où ça est possible, que la ligne droite de départ et les courbes aient une largeur d'au moins 12 m.

Il est également recommandé d'homologuer, où ça est possible, le circuit pour les deux sens de circulation afin de pouvoir alterner les courses ou les manches dans le sens horaire et antihoraire dans le but de préserver le sol gelé et/ou favoriser le spectacle.

Tout le parcours de course doit être complètement gelé.

La zone adjacente au circuit doit permettre les opérations de pesée en mettant en place une pesée qui doit être indiquée dans le Règlement Particulier de la Course.

Chaque piste doit désigner un Délégué à la Préparation du Parcours, dont le nom doit être indiqué dans le Règlement Particulier de Course

ANNEXE 3

ART. 13 – DISPOSITIFS DE SÉCURITÉ

En ce qui concerne le DISPOSITIF DE RETENUE DE LA TÊTE, tenu compte des caractéristiques de conduite de la spécialité (nécessité de rotations répétées de la tête, par rapport à la trajectoire du véhicule), son utilisation n'est pas considérée comme obligatoire et est laissée à l'appréciation du conducteur.

Il est interdit la conduite centrale sauf indication contraire dans le règlement technique de la catégorie à laquelle appartient la voiture.

ANNEXE 4

RÉGLEMENTATION TECHNIQUE VOITURES TOP TUNING (PROLONGEMENT GLACE)

1.1 Définition: Les voitures avec le Passeport Technique «TOPT» (Top Tuning) sont des véhicules de compétition conçus et construits spécifiquement pour faire des courses nationales sur piste ou sur route fermée à la circulation.

La construction du véhicule doit être certifiée par un ingénieur qualifié qui exerce en indépendant la profession et inscrit au registre, en Italie, ou par un constructeur agréé ACI ou limitée au châssis et à la structure portante selon la fiche d'homologation, internationale ou nationale, même si elle est expirée.

1.1.1 Pour que le véhicule soit admis à la course, il est obligatoire de présenter le Passeport Technique authentifié par l'un des Commissaires Techniques Nationaux désignés par l'ACI, accompagné de l'original du certificat technique de construction, délivré par un ingénieur habilité à exercer la libre profession inscrite au registre en Italie, ou par un constructeur agréé ACI.

La signature et le cachet d'enregistrement de l'ingénieur certificateur doivent être apposés sur toutes les feuilles de certification originales visées au point précédent.

1.1.2. L'aspect extérieur du véhicule doit ressembler aux photos A et B de la première page de la fiche d'homologation, internationale ou nationale, d'une voiture du groupe A, B, GT. 0

Est autorisé l'ajout d'un aileron avant dans le périmètre en plant de la voiture et sous le niveau des moyeux de roues, ainsi qu'un aileron arrière qui peut être inséré avec ses supports dans une section transversale rectangulaire maximale de 1500 x 150 mm et inclus dans la projection frontale du véhicule, à l'exclusion des rétroviseurs.

Chaque détail mécanique ou esthétique du véhicule doit être entièrement contenu dans le schéma défini à l'article suivant.

1.1.3 Lorsque le véhicule est en configuration de course, les roues complètes doivent respecter, dans la mesure applicable, les dispositions du premier alinéa de l'article 255.5.4 de l'Annexe J en vigueur.

1.1.4 Lors de la construction de la structure du véhicule, il faut prévoir la possibilité pour le conducteur de sortir de l'habitacle dans un délai maximum de 7 secondes du côté conducteur et de 9 secondes du côté opposé.

1.1.5 L'ensemble du véhicule doit pouvoir être contenu dans un parallépipède rectangle ayant les dimensions suivantes : longueur 4500 mm, largeur 2000 mm, hauteur 1500 mm ; chaque partie suspendue du véhicule doit être à tout moment à au moins 50 mm du sol.

1.2 Sécurité passive et active du véhicule : Pour tout ce qui n'est pas indiqué ci-dessous, le véhicule doit respecter les règles de sécurité prescrites par l'article 253 de l'Annexe J.

1.2.1 Toute partie du véhicule touchée par les filets fluides lorsque le véhicule est en mouvement peut alternativement être construite per le matériau :
- métalliques d'une épaisseur comprise entre 0,8 et 2,0 mm.

- plastique auto-extinguible, indéformable sous l'action de filets fluides avec le véhicule à grande vitesse, d'une épaisseur comprise entre 3,0 et 5,0 mm.

La peinture et les matériaux de remplissage ne peuvent pas être calculés dans la définition des épaisseurs indiquées ci-dessus.

La carrosserie doit être fixée rigidement à la structure portante du véhicule.

1.2.2 Aucun détail de construction situé à moins de 100 mm des surfaces extérieures du véhicule ne peut être construit avec des matériaux d'une épaisseur supérieure aux valeurs maximales indiquées dans l'Article 1.2.1 précédent.

1.2.3 Le pare-brise, prévu pour le modèle de voiture utilisé, doit être de série, ou en polycarbonate ou PMMA d'une épaisseur minimum de 5 mm.

Les vitres latérales et arrière peuvent être de série ou en matière plastique transparente d'une épaisseur minimale de 3 mm.

Est obligatoire le fonctionnement d'un essuie-glace à commande électrique avec au moins une brosse.

1.2.4 L'habitacle, entendu comme l'espace aménagé pour accueillir le conducteur, ne doit pas contenir la batterie ou les réservoirs de carburant, d'huile ou d'autres liquides dangereux, doit être isolé par une cloison métallique de toute partie mécanique et électrique du véhicule et doit être inaccessible par la projection de tout fluide, liquide ou gaz utilisé pour faire fonctionner le véhicule.

1.2.5 Une armature de sécurité de cage (roll-bar) doit être installée pour protéger l'habitacle, conformément à l'article 253.8 de l'Annexe J.

La structure complémentaire au roll-bar doit être certifiée par l'ingénieur ci-dessus, mais le roll-bar doit être conforme à l'Annexe J.

1.2.6 Le siège doit être homologué et les fixations à la structure principale doivent être certifiées comme au point précédent : alternativement, les fixations peuvent être réalisées conformément aux dispositions de l'article 253.16 (sièges) de l'Annexe J.

1.2.7 La voiture doit être équipée avec de ceintures de sécurité homologuées FIA 8853/98 ou 8854/98, ancrées conformément aux indications pertinentes de l'Annexe n° 4 du RSN.

1.2.8 Le réservoir de carburant doit être homologué FIA FT3, capacité maximale 10 litres, positionné à l'extérieur de l'habitacle et du compartiment moteur, mais dans les limites définies par les essieux avant et arrière des roues ; il peut dépasser de 300 mm maximum de chaque côté de l'axe longitudinal de la voiture.

La goulotte de remplissage doit être fixée directement sur le réservoir.

1.2.9 Un dispositif mécanique de blocage de l'alimentation du carburant doit être fonctionnel et également actionnable par le pilote pendant la course ; il doit pouvoir être inspecté sans qu'il soit nécessaire de démonter aucune pièce mécanique.

Alternativement, doit être prévu un interrupteur principal du circuit électrique, commandé de l'extérieur à la base d'un des montants du pare-brise et de l'intérieur par le pilote assis en configuration de course, comme prescrit dans l'Article 253.13 de l'Annexe J.

Cet interrupteur, lorsqu'il est activé, doit interrompre l'alimentation de tous les systèmes électriques à bord et arrêter le moteur.

1.2.10 Est obligatoire un système d'extinction du compartiment moteur et de l'habitacle approuvé par la FIA et un extincteur manuel, conformes aux dispositions de l'Annexe J Articles 253.7.2 et 253.7.3.

1.2.11 Un éventuel arbre de transmission entre les essieux avant et arrière du véhicule doit être entièrement entouré d'un conduit en tôle d'une épaisseur minimale de 3 mm, faisant partie de la structure du véhicule.

1.2.12 Est interdite toute partie mobile avec la voiture en marche dans la partie suspendue de la carrosserie et/ou du châssis.

1.2.13 Deux feux d'au moins 21 W chacun doivent être installés aux extrémités arrière et supérieure du véhicule; ils doivent être de couleur rouge et doivent pouvoir être allumés par le pilote dans la configuration de course.

1.2.14 Le véhicule doit être équipé de deux crochets adaptés au remorquage, un avant et un arrière, d'un diamètre intérieur minimum de 50 mm ; doit être surligné en jaune.

1.2.15 La visuel arrière doit être assurée par deux rétroviseurs, montés sur les côtés de la carrosserie, chacun d'une surface minimale de 90 cm².

1.2.16 L'axe du pédalier ne doit pas dépasser par rapport à l'axe avant du véhicule.

La colonne de direction doit être du type pliable.

1.2.17 La partie avant du châssis placée devant les pieds du pilote doit avoir une structure d'absorption des chocs frontaux solidement fixée au châssis : elle doit constituer un caisson de 350 mm de longueur, 150 mm de hauteur, et d'une largeur comprise entre 500 mm et 600 mm, avec des parois en "honeycomb" en aluminium d'une épaisseur minimale de 25 mm.

1.2.18 La sortie des gaz d'échappement doit être réalisé à l'arrière du véhicule.

Le tuyau d'échappement ne doit pas dépasser du périmètre de la voiture et ne doit pas pointer vers le bas.

Doit être garanti un bruit maximal de 98 dB mesuré selon la méthodologie définie à l'Art. 10.1 de l'Annexe 05 du RSN.

1.2.19 Il est obligatoire de récupérer l'huile moteur, dans un bidon en plastique ou en métal d'une capacité minimum de 2 litres.

1.2 Mécanique du véhicule : La mécanique du véhicule est libre : tout moteur et tout système de transmission sont autorisés dans les limites fixées ci-dessous.

1.3.1 Le véhicule doit avoir quatre roues et doit être entièrement suspendu au sol.

Seules les roues avant doivent être directrices.

1.3.2 Le seul fluide de combustion autorisé est l'air atmosphérique.

Est obligatoire l'utilisation de carburant conforme aux normes FIA en vigueur (Art. 6.5 de l'Annexe 05 du RSN).

1.3.3 Sont autorisés les moteurs dérivés d'automobiles et de motos, éventuellement en couple.

La marche arrière doit toujours être présente, même obtenue avec des dispositifs extérieurs au groupe moteur-transmission.

1.3.4 Le système de freinage est libre.

Est obligatoire au moins un double circuit de freinage qui garantit dans tous les cas un freinage simultané sur au moins deux roues du véhicule.

Est obligatoire un frein de stationnement, qui a aussi une fonction de sauvetage; celui-ci doit agir également sur au moins deux roues d'un même axe.

1.4 Poids : En cas de suralimentation, la cylindrée conventionnelle du véhicule est celle résultant de la cylindrée géométrique multipliée par le coefficient de 1,7 pour les moteurs à essence et de 1,5 pour les moteurs diesel.

Le véhicule devra correspondre à tout moment de la course aux poids indiqués ci-dessous, mesurés sans pilote à bord.

Cylindrée conventionnelle [cm ³]	Poids minimum [kg]	
	2 roues motrices	4 roues motrices
Jusqu'à 750	500	540
De 751 à 1150	570	620
De 1151 à 1600	650	700
De 1601 à 2000	700	750

Seulement par les Courses de Vitesse sur Glace

Cylindrée conventionnelle [cm ³]	Poids minimum [kg]	
	2 roues motrices	4 roues motrices
De 2001 à 3500	===	950