



IN APPROVAZIONE

REGOLAMENTO SPORTIVO 2011 GENERALE E PARTICOLARE

INDICE

1. PREMESSA
2. PRINCIPI GENERALI
3. PUBBLICITA'
4. ASSICURAZIONE DELLE MANIFESTAZIONI
5. CONCORRENTI, CONDUTTORI
6. CALENDARIO DELLE MANIFESTAZIONI
7. PROGRAMMA DELLE MANIFESTAZIONI
8. SEGNALAZIONI
9. ISCRIZIONI ALLA COPPA ITALIA 2011
10. ISCRIZIONE ALLE SINGOLE MANIFESTAZIONI, TASSE E MODALITA' DI PAGAMENTO
11. VERIFICHE SPORTIVE, VERIFICHE TECNICHE, VERIFICHE D'UFFICIO, BRIEFING
12. DISPOSIZIONI AI BOX
13. PROVE PRIVATE, PROVE LIBERE, WARM UP
14. PROVE UFFICIALI
15. AMMISSIONE ALLA PARTENZA - GRIGLIA DI PARTENZA
16. PARTENZA DELLE GARE
17. SAFETY CAR
18. PARCO CHIUSO
19. CLASSIFICHE ED ATTRIBUZIONE PUNTEGGI
20. PREMIAZIONI DELLA MANIFESTAZIONE
21. RECLAMI, APPELLI
22. PENALITA' IN TEMPO – "STOP AND GO"
23. GRAVI INFRAZIONI AL REGOLAMENTO SPORTIVO E/O TECNICO
24. ASSEGNAZIONE TITOLI
25. EX AEQUO
26. VETTURE AMMESSE
27. CARBURANTE, CARATTERISTICHE, USO, CONTROLLI
28. MONTEPREMI
29. UFFICIALI DI GARA



1. - PREMESSA

Il 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 della Coppa Italia 2011 sono, a tutti gli effetti, gli unici testi validi ai quali uniformarsi.

Le ulteriori norme contenute nell'Annuario C.S.A.I. 2011 e nei successivi Notiziari C.S.A.I. varranno, ove queste siano applicabili, per ciò che non fosse espressamente indicato nel Regolamento Sportivo.

L'Organizzatore, previa approvazione della C.S.A.I., si riserva di pubblicare le modifiche e le istruzioni che riterrà opportuno dover impartire per la migliore applicazione del Regolamento Sportivo e del quale saranno considerate parte integrante.

La partecipazione alla Coppa Italia 2011 sarà considerata implicita dichiarazione del Concorrente di conoscere, impegnandosi a rispettarle e a farle 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 C.S.A.I. 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 l'A.C.I.-C.S.A.I., 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

La Gruppo Peroni Race Srl titolare di licenza CSAI Organizzatore n° 27247 indice e organizza, con l'approvazione della C.S.A.I., la Coppa Italia 2011 che non è valevole per alcun titolo CSAI ma che assegnerà i seguenti riconoscimenti:

- **CAMPIONE COPPA ITALIA 2011**
- **1[^]-2[^] DIVISIONE COPPA ITALIA 2011**

COMITATO ORGANIZZATORE:
CONSIGLIERI:

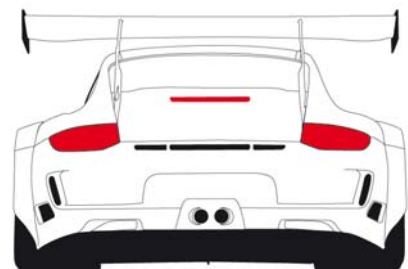
GRUPPO PERONI RACE SRL
DELLA GRUPPO PERONI RACE SRL

3. - PUBBLICITA'

Le Auto dei Concorrenti dovranno portare obbligatoriamente le pubblicità indicate dall'Organizzatore, in conformità della N.S.16 – Annuario CSAI, pena l'esclusione dalla Coppa.

Gli spazi riservati all'organizzatore sono:

- Fascia parasole di dimensioni
- Fascia sopra numero
- Fascia sotto numero
- Porta targa Anteriore
- Portatarga Posteriore





4. - ASSICURAZIONE DELLE MANIFESTAZIONI

L'Organizzatore assicura la competizione nei modi e termini previsti dalla Legge in vigore 24.12.1969 n° 990. La polizza RC non solleva i Concorrenti e Conduuttori da qualsiasi responsabilità in cui possano eventualmente incorrere.

5. - CONCORRENTI, CONDUTTORI

La Coppa è aperta ai titolari di Licenza di Concorrente e/o Conduuttore C.S.A.I. valida per l'anno in corso conformemente a quanto disposto dalla N.S. 3.

I Concorrenti e Conduuttori stranieri appartenenti alla UE saranno tuttavia ammessi a concorrere al trofeo e quindi acquisiranno il punteggio a tutti gli effetti.

La partecipazione dei licenziati appartenenti alla U.E. è subordinata all'iscrizione della manifestazione al particolare Calendario F.I.A. (ENPEA) e previo versamento della relativa tassa.

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

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.

6. - CALENDARIO DELLE MANIFESTAZIONI, E TIPOLOGIA DELLE GARE

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

DATA	AUTODROMO
16-17 Aprile	Adria International Raceway - Adria (RO)
7-8 Maggio	Autodromo "Enzo e Dino Ferrari" - Imola (BO)
28-29 Maggio	Autodromo Internazionale del Mugello - Scarperia (FI)
11-12 Giugno	Red Bull Ring - Zeltweg (A)
02-03 Luglio	Autodromo di Franciacorta "Daniel Bonara" - Castrezzato (BS)
23-24 Luglio	Misano World Circuit - Misano Adriatico (RN)
24-25 Settembre	Autodromo "Riccardo Paletti" - Varano de' Melegari (PR)
22-23 Ottobre	Autodromo "Piero Taruffi" - Campagnano (RM)
16-17 Aprile	Adria International Raceway - Adria (RO)

7. - PROGRAMMA DELLE MANIFESTAZIONI

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 Conduuttore partecipante alla **Coppa Italia 2011**.

Le Manifestazioni saranno di norma strutturate secondo il seguente programma **(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. 13, secondo gli orari previsti in ogni singola manifestazione.



Sabato o domenica mattina:

⇒ Prove Ufficiali, conformemente a quanto disposto dall'articolo 14; Briefing, conformemente a quanto disposto dall'articolo 11.

Domenica:

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

8. - SEGNALAZIONI

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 AL COPPA ITALIA 2011

Per poter partecipare al Coppa Italia 2011 ciascun Concorrente/Conducente dovrà iscriversi al campionato mediante un versamento da effettuare prima dell'inizio della Coppa o in occasione della prima gara. Tale versamento dà diritto all'iscrizione alla Coppa Italia 2011 e all'ammissione alle Classifiche della Coppa valide per i Montepremi Finali.

Per tutti i Concorrenti/Conducenti che non fossero intenzionati a prendere parte a tutte le gare c'è la possibilità di iscriversi alle singole manifestazioni, versando la tassa saltuaria.

L'iscrizione al Coppa Italia 2011 sarà formalizzata inviando alla Gruppo Peroni Race Srl – Via E. Pessina, 1 - 00196 Roma – tel 06/45441335 fax 06/45441336 – sito internet www.gruppoperoni.it/race "la Domanda di Iscrizione (allegata al presente Regolamento) debitamente compilata, e corredata della Tassa di iscrizione (o della ricevuta dell'avvenuto pagamento) entro il termine di pagamento di seguito riportato.

La tassa di iscrizione al Coppa Italia 2011 per ciascun conducente iscritto sarà di:

€ 800,00 + IVA

da inviare al suddetto indirizzo entro e non oltre il 15 marzo 2011.

La tassa di iscrizione a gare saltuarie della Coppa Italia 2011 per ciascuna vettura iscritta sarà di: **200,00 € + IVA a gara.**

Con il pagamento della tassa di iscrizione al campionato o a gare saltuarie della Coppa Italia, ogni vettura avrà diritto all'assegnazione dei punti come previsti dal presente Regolamento Sportivo.

10. - ISCRIZIONE ALLE SINGOLE MANIFESTAZIONI, TASSE E MODALITA' DI PAGAMENTO

I Concorrenti devono iscriversi a ciascuna singola Manifestazione.

L'iscrizione sarà formalizzata inviando la "Domanda di Iscrizione alla Manifestazione" (l'iscrizione alla Manifestazione) debitamente compilata e allegando il pagamento (o la documentazione dell'avvenuto pagamento) della relativa tassa di iscrizione alla Gruppo Peroni Race Srl.

L'iscrizione dovrà pervenire almeno una settimana prima della gara alla quale si riferisce. Il mancato rispetto del termine sopra citato comporterà l'adozione di quanto segue:

Le tasse d'iscrizione inviate nei 5 giorni successivi rispetto al termine saranno maggiorate del 20% (N.S. 16, Cap. I, art. 5.1, Annuario CSAI 2011)

La tassa di iscrizione a ogni Manifestazione sarà quella prevista dalla tabella sotto riportata:



DATA	AUTODROMO	Tassa d'iscrizione per Vetture fino a 2000cc	Tassa d'iscrizione per Vetture oltre 2000cc
16-17 Aprile	Adria International Raceway Adria (RO)	€ 550,00 + IVA	€ 600,00 + IVA
7-8 Maggio	Autodromo "Enzo e Dino Ferrari" Imola (BO)	€ 700,00 + IVA	€ 800,00 + IVA
28-29 Maggio	Autodromo Internazionale del Mugello Scarperia (FI)	€ 700,00 + IVA	€ 800,00 + IVA
11-12 Giugno	Red Bull Ring Zeltweg (A)	€ 700,00 + IVA	€ 800,00 + IVA
2-3 Luglio	Autodromo di Franciacorta "Daniel Bonara" Castrezzato (BS)	€ 550,00 + IVA	€ 600,00 + IVA
23-24 Luglio	Misano World Circuit Misano Adriatico (RN)	€ 700,00 + IVA	€ 800,00 + IVA
24-25 Settembre	Autodromo "Riccardo Paletti" Varano de' Melegari (PR)	€ 550,00 + IVA	€ 600,00 + IVA
22-23 Ottobre	Autodromo "Piero Taruffi" Campagnano (RM)	€ 600,00 + IVA	€ 650,00 + IVA

Le tasse di iscrizione si basano sulla tabella CSAI 2011.

Il pagamento dovrà essere inviato tramite bonifico bancario.

Ad ogni Concorrente sarà consentito il cambio di classe della propria vettura una sola volta nell'arco dell'intera stagione.

11. - VERIFICHE SPORTIVE, VERIFICHE TECNICHE, VERIFICHE D'UFFICIO, BRIEFING

Le verifiche sportive e tecniche ante-gara si svolgeranno secondo il Programma stilato dalla Gruppo Peroni Race Srl e conformemente a quanto previsto dal R.N.S. – N.S.9 – Verifiche nelle Gare.

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

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

Ogni Concorrente e ciascun Conduuttore 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 Conduuttori dovranno inoltre consegnare una dichiarazione di uso dell'abbigliamento protettivo (caschi, tute, scarpe, guanti, calze, ecc. omologati) così come previsto dall'art. 9 della N.S.9/2011: l'impegno sarà assunto con la firma del pilota in calce alla medesima dichiarazione (ved. Allegato B alla N.S. 9/2011).

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.

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

Verifiche Tecniche d'ufficio potranno essere svolte in ogni momento della Manifestazione.

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.

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

Tutti i Conduuttori dovranno obbligatoriamente essere presenti.

Ogni Concorrente dovrà presentare tutta la documentazione tecnica relativa alla classe di appartenenza.



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

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 alla **Coppa Italia 2011**.

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 preposti.

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 superiori al limite di 60 Km./h e sino ad un max 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 - "Drive Through".

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

Il mancato rispetto di queste norme è sanzionato dai Commissari Sportivi fino all'esclusione dalla gara.

13. - PROVE PRIVATE, PROVE LIBERE

Le prove private con vetture della stessa categoria sono proibite sul circuito dove si svolge una Manifestazione a decorrere dalla settimana precedente la Manifestazione .

Le prove libere, si svolgeranno secondo gli orari stabiliti da ogni singolo autodromo.

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

Le Prove Ufficiali si svolgeranno:

⇒ In un turno della durata minima di 20 minuti e massima di 30 minuti per ogni Raggruppamento. **I Raggruppamenti delle gare saranno formati secondo la tabella riportata all'Art. 26 del presente Regolamento, ma potranno essere modificati ad insindacabile giudizio dell'Organizzatore (es.: nel caso in cui una divisione non sia formata da un numero sufficiente di vetture potrà essere accorpata ad un'altra).**

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

L'ammissione alla partenza, e la relativa griglia sarà determinata dai risultati ottenuti dai Conduuttori 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, sentito il Direttore di Gara, di ammettere alla partenza un massimo di tre vetture che non abbiano realizzato i tempi di



qualificazione previsti per ragioni indipendenti dalla volontà dei Conduuttori, 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 conduuttori rispondano alle condizioni di sicurezza (conoscenza del circuito ecc.). E' data facoltà inoltre ai Commissari Sportivi, sentito il Direttore di Gara, 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

La partenza della Gara 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.

Le gare avranno una durata compresa tra i 25 e i 35 minuti.

17. - SAFETY CAR

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

I Conduuttori 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. - CLASSIFICHE ED ATTRIBUZIONE PUNTEGGI

Le Classifiche Finali della "Coppa Italia 2011" si otterranno dalla somma dei punti raccolti dai conduuttori, regolarmente iscritti alla Coppa, nel corso delle gare nell'ambito delle classi in cui hanno gareggiato. Se nel corso della stessa manifestazione un conduuttore partecipasse a due gare differenti relative ad una sola delle tre Divisioni in palio, potrà apportare alla Classifica Assoluta del Trofeo in questione soltanto il migliore dei due punteggi conseguiti.

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... questo non vale per 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 in gara:

PARTITI \ PIAZZAMENTO	PARTITI					
	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

I primi tre classificati assoluti di ciascuna divisione otterranno lo stesso punteggio dei primi tre classificati della classe con più partiti della propria divisione, a patto che



tale punteggio non risulti inferiore a quello realmente ottenuto nella propria classe di appartenenza.

Per poter maturare i premi previsti essi dovranno dimostrare di avere ottemperato a tutte le norme che regolano la "Coppa Italia 2011", 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 della Coppa.

20. - PREMIAZIONI DELLA MANIFESTAZIONE

Al termine delle gare saranno premiati i primi tre conduttori di ciascuna classe e i primi tre assoluti di ciascuna divisione.

Le Procedure delle Premiazioni sono di essenziale importanza nell'ambito della Manifestazione.

I Conduitori che dovranno essere premiati dovranno raggiungere immediatamente il Podio per partecipare alla procedura di premiazione.

Ai Conduitori premiati viene richiesto un comportamento impeccabile in occasione della Premiazione.

La procedura di premiazione comincerà al termine di ogni gara.

Gli eventuali Conduitori assenti ingiustificati o i ritardatari alle procedure di premiazione incorreranno nella sanzione pecuniaria di € 260,00, che verrà elevata dall'organizzatore come comportamento lesivo dell'immagine del campionato.

21. - RECLAMI, APPELLI

Gli eventuali reclami e/o appelli dovranno essere presentati e saranno regolati conformemente alle disposizioni del R.N.S. 2011, che si intende integralmente trascritto.

22. - PENALITA' IN TEMPO "STOP AND GO", "DRIVE THROUGH" E RETROCESSIONE IN GRIGLIA

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

23. - GRAVI INFRAZIONI AL REGOLAMENTO SPORTIVO E/O TECNICO

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 Conducente il 50% dei punti conseguiti fino ad allora.

24. - ASSEGNAZIONE TITOLI

Il punteggio per l'assegnazione dei Titoli sarà quello previsto all'art. 19.

Ai fini delle Classifiche Finali sono considerati validi i seguenti Gruppi:

1^ DIVISIONE

2^ DIVISIONE

25. - EX AEQUO

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. Non saranno presi in considerazione i primi posti ottenuti da soli in classe.



26. - VETTURE AMMESSE

Possono partecipare alle gare della Coppa Italia 2011 le vetture di tutti i gruppi Turismo e Gran Turismo, anche di scaduta omologazione, purché muniti di passaporto tecnico per i Concorrenti italiani, nelle divisioni e classi come di seguito specificato:

1[^] DIVISIONE

FIA GT2

FIA GT3

FIA GT4

CAMPIONATO ITALIANO GT: GT Cup

PORSCHE 996 CUP

LAMBORGINI SUPERTROFEO

TROFEO MASERATI

LOTUS CUP

GT PRODUCTION

**CITE: Benzina 24h Special 3000cc
Benzina 24h Special 3300cc
Benzina 24h Special 4000cc**

**E1 Italia: 3000cc
oltre 3000cc**

**GRUPPO A: 3000cc
oltre 3000cc**

SUPERSTARS SERIE

SEAT LEON SUPERCOPA – MKII

WTCC

SUPERTURISMO



2^ DIVISIONE

CITE: Benzina 24h Special 2000cc
Diesel 24h Special 2000cc
Diesel 24h Special 2500cc
Diesel 24h Special 3000cc
Diesel 24h Special oltre 3000cc
Diesel N 3000
Diesel N 2000

E1 Italia: 2000cc

GRUPPO N: 2000cc
3000cc
oltre 3000cc

GRUPPO A: 2000cc
1600cc

ALFA 147 CUP (Regolamento Tecnico 2007)

RS CUP

RENAULT CLIO CUP ITALIA

NEW BEETLE CUP

LOTUS ELISE TROPHY

SEAT LEON SUPERCOPA – MKI

MORGAN CHALLENGE

TROFEO ABARTH 500

CAYMAN CUP



Tutte le vetture iscritte dovranno rispettare i Regolamenti Tecnici della propria classe di appartenenza.

Saranno inoltre ammesse, insieme con quelle ancora omologate, le VSO che dovranno rispettare il Regolamento Tecnico (All. J) dell'ultimo anno nel quale hanno gareggiato e le vetture di Gruppo R che verranno inserite nelle classi di Gruppo A e N come riportato nella seguente tabella:

TABELLA DI EQUIVALENZA GRUPPI N/A – GRUPPO R	
GRUPPI N/A	GRUPPO R
Gruppo N – Classe fino a 1150 cm ³	R1A fino a 1150 cm ³
Gruppo N – Classe da 1150 cm ³ a 1400 cm ³	R1A da 1150 cm ³ a 1400 cm ³
Gruppo N – Classe da 1400 cm ³ a 1600 cm ³	R1B da 1400 cm ³ a 1600 cm ³
Gruppo A – Classe da 1400 cm ³ a 1600 cm ³	R2B da 1400 cm ³ a 1600 cm ³
Gruppo A – Classe da 1600 cm ³ a 2000 cm ³	R2C da 1600 cm ³ a 2000 cm ³
	R3C da 1600 cm ³ a 2000 cm ³
	R3T fino a 1600 cm ³
	R3D fino a 2000 cm ³ (nominale)

E' data facoltà all'Organizzatore di inserire nuove classi e/o di spostarle nell'ambito delle Divisioni al fine di equiparare le prestazioni.

Per controllare l'omologazione delle vetture è necessario consultare la lista dei veicoli omologati FIA cliccando [qui](#).

27. - CARBURANTE, CARATTERISTICHE, USO, CONTROLLI

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

28. - MONTEPREMI

Al termine della stagione saranno premiati con premi d'onore il vincitore assoluto della Coppa ITALIA 2011, i primi 3 conduttori delle classifiche menzionate all'Art.24. Al primo classificato assoluto delle 3 Divisioni verrà consentita la partecipazione gratuita (tasse di iscrizione alle gare) alla Coppa Italia 2012.



29. – UFFICIALI DI GARA

Commissario Sportivo Nazionale Delegato C.S.A.I. Direttori di Gara	assegnato dalla CSAI degli AC di Roma, Rieti, Viterbo, Parma, Rimini, Rovigo, Firenze, Bologna, Brescia
Commissari Sportivi	degli AC di Roma, Rieti, Viterbo, Parma, Rimini, Rovigo, Firenze, Bologna, Brescia
Commissario Tecnico Nazionale Delegato C.S.A.I. Commissari Tecnici	assegnato dalla CSAI degli AC di Roma, Rieti, Viterbo, Parma, Rimini, Rovigo, Firenze, Bologna, Brescia
Segreteria di Manifestazione	degli AC di Roma, Rieti, Viterbo, Parma, Rimini, Rovigo, Firenze, Bologna, Brescia
Commissari di percorso	degli AC di Roma, Rieti, Viterbo, Parma, Rimini, Rovigo, Firenze, Bologna, Brescia
Medici Responsabili	degli AC di Roma, Rieti, Viterbo, Parma, Rimini, Rovigo, Firenze, Bologna, Brescia
Servizio di Cronometraggio	F.I.Cr. Sez. Prov.le di Roma (Vallelunga), Parma (Varano), Cesena (Misano), Rovigo (Adria), Firenze (Mugello), Bologna (Imola), Brescia (Franciacorta)

Approvazione C.S.A.I.:

COMMISSIONE SPORTIVA AUTOMOBILISTICA ITALIANA

Il Segretario
Marco Ferrari

GRUPPO PERONI RACE SRL

Il Comitato Organizzatore



REGOLAMENTO TECNICO 2011

Definizioni:

A) Bureau tecnico permanente: Il Bureau tecnico permanente è una commissione composta da 5 membri: Presidente, 2 Elementi dell'organizzazione e 2 Responsabili Tecnici i quali avranno il dovere di riunirsi presso ogni manifestazione e ogni volta che sia ritenuto necessario in funzione delle problematiche del campionato; in funzione pure di valutazioni di richieste effettuate dai partecipanti.

Il Bureau Tecnico potrà riclassificare, anche tra una divisione e l'altra, le vetture al fine di livellare le prestazioni

B) Bollettino Tecnico: Comunicazione tecnica emanata dal Bureau permanente ed indirizzata a tutti coloro che possono essere coinvolti alle attività del Campionato. Dette comunicazioni saranno inoltrate a tutti i soggetti precedentemente identificati e pure a disposizione sul Sito. tempistiche di applicazione saranno riportate ad ogni bollettino in funzione della comunicazione.

Tutte le vetture dovranno rispettare i limiti di rumorosità imposti dalla C.S.A.I. di seguito riportati:

- Vetture GT 110 dBa
- Tutte le altre vetture 95 dBa

misurati a 3800 giri/minimo (2.500 giri/minimo per i motori diesel) con la metodologia di cui alla N.S. 9-art.10.1.

Le vetture Gruppo N-A scadute di omologazione (VSO) dovranno rispettare il Regolamento Tecnico (All. J) dell'ultimo anno nel quale hanno gareggiato.

Il coefficiente per i motori sovralimentati è da considerarsi sempre 1,7 per qualunque vettura, indipendentemente dall'anno di omologazione della stessa. La vettura sarà trattata in qualsiasi circostanza come se la cilindrata motore, così maggiorata, sia la sua cilindrata reale.

Misure di sicurezza:

Tutte le vetture devono corrispondere a quanto previsto dall'allegato J 2011.

Le vetture di scaduta omologazione devono corrispondere alle prescrizioni di sicurezza dell'All. J vigente. Le vetture dei Gruppi A-N (con omologazione in corso) devono corrispondere alle norme di sicurezza vigenti.

GRUPPO N

Conformi alla Fiche di omologazione e all'allegato J.

GRUPPO A

Conformi alla Fiche di Omologazione e all'allegato J.
Clicca [qui](#) per Consultare l'Art. 255 dell'Allegato J.

E1 ITALIA

Vetture ammesse:

a) tutte le vetture turismo omologate o non omologate purché di data di costruzione non anteriore al 1.1.1994 (fa fede la data di prima immatricolazione della vettura) o con omologazione nazionale od internazionale in corso di validità nel 1994 conformi al presente regolamento tecnico con passaporto tecnico CSAI di Gruppo "E1 Italia";



b) tutte le vetture Supersalita e Monomarca conformi al rispettivo regolamento tecnico di appartenenza.

I conduttori delle vetture di cui al comma b) potranno gareggiare utilizzando il passaporto tecnico del Gruppo di provenienza oppure quello di E1 Italia, a loro scelta.

I concorrenti sono tenuti in ogni caso a presentare, a richiesta dei Commissari Tecnici, adeguata documentazione (dichiarazione del costruttore, libretto uso e manutenzione, manuale di officina, ecc.) atta a dimostrare la data di costruzione della vettura e i dati tecnici necessari per il controllo della conformità della vettura alla regolamentazione tecnica.

Tutte le vetture del Gruppo E1 Italia devono rispettare, per quanto riguarda le misure di sicurezza, le prescrizioni dell'Allegato J vigente per il Gruppo E1 FIA ([Allegato J art. 277](#)).

1 - MOTORE

È permesso sostituire il monoblocco con uno della stessa marca o Gruppo Costruttivo di appartenenza (es.: Fiat/Lancia/Alfa Romeo ecc. – VW/Seat/Audi/Skoda/Lamborghini ecc. – BMW/Mini/RollsRoyce ecc.) purché montato su di una vettura regolarmente commercializzata ed omologata per la normale circolazione (non sono ammessi gli esemplari unici).

L'installazione del motore ed il suo posizionamento entro il vano motore sono liberi; inoltre sono permesse tutte le modifiche necessarie a questo scopo.

La paratia originale (parete che separa il vano motore dall'abitacolo della vettura) deve restare nella sua originaria posizione e può essere modificata esclusivamente per consentire il passaggio di eventuali organi di trasmissione e/o canalizzazioni.

È permesso montare un turbo gruppo.

2 - MODIFICHE AMMESSE

È ammessa qualsiasi libertà di modifica o sostituzione dei particolari che compongono il motore ferma restando la riconducibilità dell'origine del blocco motore (carter albero motore) e della testata provenienti anche da motori diversi ma del medesimo Gruppo Costruttivo di appartenenza (al momento della fabbricazione della vettura).

Inoltre è permesso quanto segue:

- ruote: larghezza max 20" per lato
- ruote: diametro max del cerchio 19"
- cambio e differenziali: liberi.
- sistema di trazione: libero (da 4WD a 2WD e viceversa – da Anteriore a Posteriore e viceversa)
- impianto frenante: libero
- impianto elettrico: libero
- organi dello sterzo: liberi
- cilindrata: libera, nel rispetto dell'art. 7 peso minimo

3 - CARROZZERIA

È consentito utilizzare paraurti anteriori e posteriori, cofani anteriori e posteriori, portiere, parafranghi ed appendici aerodinamiche di materiale differente da quello di origine purché la forma e le dimensioni esterne siano identiche ai sopracitati particolari originali, è ammessa la raccordatura del paraurti e delle portiere con la linea del parafrango o codolino e viceversa.

Il cofano anteriore non può essere forato né dotato di griglie.

Le vetture che monteranno le portiere in materiale differente dovranno montare obbligatoriamente le barre trasversali laterali sulla centina di sicurezza.

È ammessa la sostituzione dei finestrini laterali e del lunotto posteriore con elementi in policarbonato in lastra trasparente dello spessore minimo di 2,9 mm. (es. "Lexan" della General Electric).

Nella portiera lato pilota, se la parte sostituita il vetro non è apribile, dovrà essere prevista un'apertura minima tale da permettere il passaggio perpendicolarmente al piano di simmetria longitudinale della vettura di una sagoma rettangolare di 130x190 mm.

È ammessa, onde consentire l'alloggiamento dei pneumatici la modifica dei passaruota.



I fari esterni anteriori e posteriori possono essere soppressi e sostituiti con placche di vetroresina.

4 - SPECCHI RETROVISORI ESTERNI

Gli specchi retrovisori esterni sono liberi purché mantengano una superficie minima di 100 cm³.

È consentito con essi realizzare una presa d'aria supplementare con l'esclusiva funzione di convogliare l'aria all'interno dell'abitacolo.

5 - SOSPENSIONI

Le sospensioni anteriori e posteriori e i loro punti di attacco sono liberi.

6 - AERODINAMICA

Sono permesse modifiche aerodinamiche sulla parte anteriore, laterale e posteriore, sotto i centri dei mozzoni delle ruote, nel rispetto dell'altezza da terra, della lunghezza (che può eccedere la dimensione originale non oltre il 3%).

Le suddette modifiche non possono rientrare nella pavimentazione laterale del veicolo per più di 100 mm misurati dal bordo esterno della vettura.

Le vetture che hanno già omologati particolari aerodinamici (ad esempio: alettone, spoiler, ecc.) potranno scegliere tra il montaggio di quelli omologati o di quelli permessi dal presente Regolamento.

I dispositivi aerodinamici nella zona alta della parte posteriore del veicolo, che non sono omologati, sono ammessi alle seguenti condizioni:

- devono trovarsi entro la proiezione anteriore della vettura standard;
- devono trovarsi entro la lunghezza totale della vettura standard;
- la loro proiezione laterale, ivi inclusi tutti i supporti, deve cadere entro un quadrato di 30 cm di lato, visti lungo una linea parallela con l'asse trasversale del veicolo.

La larghezza delle vetture può essere aumentata del 5% rispetto alla misura originale fino ad un massimo di 1900 mm.

7 - PESO MINIMO

2000 cm³ peso minimo 850 kg

Le vetture di diversa cilindrata sono ammesse con un peso così determinato:

- 300 gr per ogni cm³ meno di 2000 cm³
- + 150 gr per ogni cm³ più di 2000 cm³

N.B.: ai fini del calcolo, la cilindrata da considerare per le vetture turbo benzina è quella ottenuta moltiplicando per il coefficiente 1,7 la cilindrata geometrica, per le turbo diesel non si applica il coefficiente moltiplicativo di 1,5 mentre per i motori rotativi coperti da brevetto NSU Wankel si dovrà moltiplicare per 1,5 il volume determinato dalla differenza tra la capacità massima e la capacità minima della camera di lavoro.

E' ammessa una tolleranza max del 5% in meno sul peso minimo calcolato come sopra indicato

8 - CRUSCOTTO E INTERNO DEL'ABITACOLO

Cruscotto libero, pannelli porte e pannelli laterali posteriori liberi nella forma e nel materiale, che deve essere rigido ed ininfiammabile.

RS CUP

PREMESSA

Qualsiasi cosa che non sia esplicitamente consentita:

- in questo regolamento,
- nella nomenclatura 2003 della RENAULT SPORT CLIO 2.0 16V versione "Cup",



- nella 4^a edizione del manuale tecnico della RENAULT SPORT CLIO 2.0 16V versione "Cup"

è severamente vietato.

1 - TIPO DI VETTURA IMPIEGABILE

RENAULT SPORT CLIO 2.0 - 16V - fase II* e III versione "Cup", guida a sinistra, costruita da, e portante le targhe di identificazione di RENAULT SPORT TECHNOLOGIES e riservata esclusivamente all'impiego in competizione in circuito, conforme al presente regolamento tecnico.

La RENAULT SPORT CLIO 2.0 - 16V versione "CUP" è fornita pronta corse.

La Renault Sport Clio 2.0 - 16V - fase II dovranno obbligatoriamente essere equipaggiate con il Kit fase III - 2004 (ref. 60 00 072 711)

2 - PRINCIPI DEL REGOLAMENTO TECNICO

La regolamentazione tecnica è la seguente:

i particolari costituenti le vetture RENAULT Sport Clio 2.0 16V versione "Cup" sono raccolti in un documento denominato "Nomenclatura" e sono suddivisi in tre categorie.

- **CATEGORIA A:** Nessuna modifica è permessa. Tutti i componenti in questa categoria devono rimanere nella loro posizione originale e svolgere le funzioni per loro previste in origine. Tali particolari sono obbligatoriamente originali RENAULT. L'utilizzo di particolari adattati è vietato.
- **CATEGORIA B:** Sono consentite solo quelle modifiche specificate nel regolamento o nell'edizione 2006 della nomenclatura della RENAULT Sport Clio 2.0 16V versione "Cup". Tali particolari sono obbligatoriamente originali RENAULT. L'utilizzo di particolari adattati è vietato.
- **CATEGORIA C:** il particolare si ritiene libero a condizione che la sua funzione originale non sia stravolta, che non gli si aggiunga nessun'altra funzione e che sia nella stessa posizione del particolare originale che sostituisce. La loro presenza è facoltativa.

Bulloneria:

Con l'eccezione della specifica bulloneria classificata in categoria "A", ogni altro tipo di bulloneria è libero alle seguenti condizioni:

- Che sia mantenuto il diametro originale,
- Che sia mantenuta la filettatura d'origine,
- Che sia mantenuto il materiale d'origine.

3 - CONTINUA OSSERVANZA DEL REGOLAMENTO TECNICO

Le RENAULT SPORT CLIO 2.0 - 16V versione "Cup" devono rispettare sotto ogni aspetto questo regolamento durante tutto lo svolgimento di un evento.

Il conduttore è responsabile della permanente conformità della sua vettura.

4 - RIPARAZIONI

Ogni parte di ricambio deve rispettare i criteri relativi alle predette categorie (vds. art. 2.1) nelle quali è classificata la parte sostituita. Le parti classificate nelle categorie "A" o "B" devono necessariamente essere originali RENAULT SPORT e devono essere elencate nel catalogo 2006 delle parti di ricambio per la RENAULT SPORT CLIO 2.0 - 16V versione "Cup".

Il conduttore è responsabile della conformità della sua vettura come pure delle parti di ricambio utilizzate; deve quindi assicurarsi della loro conformità prima di impiegarle

Qualsiasi lavoro sulla vettura deve essere eseguito nel rispetto dei metodi prescritti dai vari documenti tecnici forniti da RENAULT SPORT TECHNOLOGIES e dal presente regolamento allo scopo di conservare la configurazione originale della vettura.



Le verifiche tecniche di conformità potranno essere effettuate per comparazione tra il pezzo o l'elemento controllato sulla vettura del concorrente verificato ed il medesimo pezzo nuovo originale.

5 – TELEMETRIA E SISTEMI RADIO

Durante le prove di qualificazione e la gara **SONO PROIBITI**:

- tutti i sistemi di telemetria ed i relativi equipaggiamenti elettrici,

Sono consentiti apparecchi per la rilevazione dei tempi (transponder) a bordo.

6 – RIPARAZIONE O SOSTITUZIONE DI ELEMENTI DELLA CARROZZERIA SALDATI

La sostituzione o la riparazione di elementi della carrozzeria deve sempre essere effettuata secondo le procedure definite dalla RENAULT SPORT TECHNOLOGIES e descritte nel Manuale di riparazione ed. 2006 della RENAULT SPORT CLIO 2.0 - 16V versione "Cup", o in quello della RENAULT SPORT CLIO 2.0 L - 16V (CBOM) versione di produzione.

Ogni evidente rinforzo nelle giunture tra parti saldate sarà considerato come una non conformità.

7 – ELEMENTI SPECIFICI

La griglia del radiatore non deve essere dipinta.

Le coperture dei fari possono essere colorate.

Se la copertura del faro sinistro è mancante alla fine delle sessioni di qualifica o della gara, senza una ragione plausibile (es.: incidente), ciò verrà considerato come non conformità al regolamento tecnico.

8 - VETRI

L'utilizzo di vetri colorati e/o di pellicole di sicurezza è autorizzato sui vetri laterali e posteriori a condizione che una persona posta a 5 metri di distanza dalla vettura deve poter vedere il pilota e quello che c'è all'interno della vettura.

9 – PESO MINIMO

Il peso minimo dovrà essere 920 Kg. (novecentoventi chilogrammi). Il peso fissato si riferisce alla RENAULT SPORT CLIO 2.0 - 16V versione "Cup", dopo aver preso parte alle qualifiche o alla gara, ma con il carburante eventualmente rimasto prosciugato dal serbatoio. Nessun altro intervento, modifica o aggiunta sarà consentita.

10 - PESO IN GARA

Il peso minimo in gara è 1000 Kg. (mille chilogrammi). Il peso fissato si riferisce alla RENAULT SPORT CLIO 2.0 - 16V versione "Cup", dopo aver preso parte alle qualifiche o alla gara, con pilota a bordo, con il carburante rimasto nel serbatoio. Nessun altro intervento, modifica o aggiunta sarà consentita, in accordo con l'articolo 4.1.

11 - ZAVORRA

E' autorizzato l'uso della zavorra per raggiungere il peso in gara. La zavorra deve essere realizzata mediante blocchi solidi, fissati con bulloni che richiedano l'uso di attrezzi per la loro rimozione, sigillabili e deve essere collocata al posto del sedile del passeggero.

La presenza di tale zavorra deve essere dichiarata dal concorrente ai Commissari Tecnici ed annotata sul passaporto.

12 – AGGIUNTE DURANTE LA GARA O LE QUALIFICHE

Qualsiasi aggiunta alla vettura, durante la gara e le prove ufficiali di qualificazione, di liquido (i) o altri materiali di qualsiasi genere, o la sostituzione di un componente sulla vettura con uno più pesante, è vietata.



13 - MOTORE

Devono essere tutti conformi a quanto riportato sul manuale Renault del motore F4R (Nota Tecnica 3200A).

14 – CENTRALINA ELETTRONICA GESTIONE MOTORE

Può essere impiegata solo la centralina elettronica della RENAULT SPORT CLIO 2.0 - 16V Versione "Coupe".

E' vietato manomettere in qualsiasi modo il modulo di gestione elettronica del motore.

15 – SISTEMA DI SCARICO

Può essere impiegato solo lo specifico scarico da competizione fornito con la vettura.

Il catalizzatore deve essere perfettamente funzionante.

16 – SERBATOIO E CONDOTTE CARBURANTE

Le tubazioni ed il serbatoio carburante impiegati devono essere obbligatoriamente quelli specificati nel manuale ricambi edizione 2006 della RENAULT SPORT CLIO 2.0 - 16V versione "Coupe".

Rifornimento:

E' vietato il rifornimento durante le prove ufficiali di qualificazione e le gare sulla griglia di partenza e nella corsia dei box.

17 – SISTEMA DI LUBRIFICAZIONE

Il sistema di lubrificazione deve essere originale e non può essere modificato in alcun modo.

Il filtro dell'olio deve essere originale.

18 - AVVIAMENTO

Il motore può essere messo in moto, sia sulla griglia di partenza che nella corsia dei box, soltanto impiegando il motorino d'avviamento originale azionato dal pilota normalmente seduto nella sua vettura.

19 - TRASMISSIONE

Il cambio deve essere originale, e riparato secondo le procedure stabilite dalla RENAULT SPORT TECHNOLOGIES e descritte nel Manuale di Riparazione edizione 2006 della RENAULT SPORT CLIO 2.0 - 16V versione "Coupe".

Retromarcia: La retromarcia deve essere funzionante.

E' consentito installare un distanziale fra l'asta del cambio e l'estremità del supporto. Il solo scopo di questo distanziale deve essere quello di regolare la posizione della leva del cambio rispetto al pilota.

20 – SOSPENSIONI E STERZO

Tutte le modifiche non previste dal Manuale di Riparazione edizione 2006 della RENAULT SPORT Clío 2.0 – 16V versione "Coupe" sono vietate.

21 - FRENI

Tutte le modifiche non previste dal Manuale di Riparazione edizione 2006 della RENAULT SPORT Clío 2.0 – 16V versione "Coupe" sono vietate.

La marca ed il tipo delle pastiglie dei freni sono libere ma le pastiglie dei freni devono essere obbligatoriamente installate senza alcuna modifica nelle pinze dei freni di serie.

22 - ABITACOLO

a) I pannelli delle porte devono essere quelli originali.

Il pannello strumenti deve essere quello originale.



23 - PNEUMATICI

Ruote

Devono essere obbligatoriamente impiegate le ruote fornite come dotazione o come ricambi per la RENAULT SPORT CLIO 2.0 - 16V versione "Coupe".

Dimensioni: 7J x 15

E' vietato aggiungere appendici aerodinamiche o estrattore/i d'aria.

E' vietato l'uso di valvole regolatrici della pressione dei pneumatici sulle ruote.

Pneumatici

Devono essere impiegati i pneumatici MICHELIN di seguito specificati:

Slick	S8B	19 x 57 x 15 con il marchio "Eurocup"
Bagnato	P2B	18 x 58 x 15 con il marchio "Eurocup".

E' vietata ogni operazione di modifica, scolpitura, rifacimento di battistrada e qualsiasi altro tipo di trattamento dei pneumatici, slicks e/o pioggia, atto a migliorare o modificare le prestazioni degli stessi.

GT PRODUCTION

1. - GENERALITA'

1.1 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 devono essere nelle loro condizioni originali, il che significa come consegnate dal costruttore. Componenti della vettura forniti dal costruttore per certe serie di auto (es. Cup Competition, Cup) e non in aderenza con la produzione in larga scala non sono ammesse. Una versione di un modello di vettura non può essere convertita in un'altra versione della vettura. Una modifica del codice di identificazione o del numero di certificazione Originale, non è possibile né ammissibile.

Non sono ammesse vetture che sono montate usando una scocca. E' obbligo del Concorrente fornire la prova.

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

Qualsiasi parte inefficiente a causa dell'uso o di un incidente può essere sostituita soltanto con una parte originale identica a quella danneggiata. Qualsiasi modifica consentita non può dare origine a 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). Le apparecchiature offerte in opzione, es. sistema di navigazione, possono essere riconvertite nella loro configurazione di base.

E' obbligo del concorrente/conducente 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 parti e apparecchiature che possono essere acquistate presso il concessionario esattamente per quel modello.

Il sistema frenante, il cambio e il differenziale devono essere 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 ecc. E' obbligo del concorrente/conducente fornire prova della versione originale dei componenti.

Tutti i controlli tecnici si basano sul corrispondente manuale di officina (eventualmente in microfilm o CD) contenente tutte le parti di cui è composta la vettura e il relativo montaggio. E' responsabilità del concorrente/pilota presentare il manuale di officina/microfilm/CD prima della prima partecipazione della vettura.

Allo scopo di rendere massima l'uguaglianza di prestazioni, per i motivi di riduzione dei costi o per motivi di sicurezza, la Commissione Tecnica si riserva il diritto di introdurre misure speciali in qualsiasi momento durante la stagione in corso.

2. – AMMISSIBILITA'

2.1 A partire dal 1° gennaio 2011, potranno essere ammesse solo le auto prodotte dopo il 1° gennaio 2005. La prova dell'anno di produzione deve essere fornita dal concorrente. Le auto devono rispettare le norme per le varie classi.

Sono ammissibili automobili aperte o chiuse dotate di non più di una portiera su ciascun lato, con 2 o 2+2 posti, utilizzabili legalmente su strada e messe in vendita da un'organizzazione commerciale di un costruttore riconosciuto dalla FIA.

I singoli modelli dovranno essere autorizzati, per la partecipazione, dal Gruppo Peroni Race.

Non ci sono limitazioni sulla cilindrata.

Sono ammessi anche i veicoli con alimentazione ibrida.

Sono ammessi anche i motori sovralimentati e rotativi.

2.2 Per essere ammessa a partecipare al Campionato ogni vettura dovrà essere dotata del passaporto Tecnico CSAI.

3. – CLASSI

3.1 Per definizione il peso della vettura sarà quello della vettura conforme al presente regolamento e all'Allegato J e verrà misurato in sede della prima verifica e la potenza sarà quella rilevata sul banco a rulli durante la prima verifica.

3.2 Nessuna vettura potrà modificare tali parametri senza averne fatto richiesta.

Le vetture che venissero trovate con i parametri modificati senza averne dato comunicazione verranno escluse dalla manifestazione.

3.3 Tutto ciò premesso si riportano di seguito le classi divise per Rapporto peso potenza (KG/CV):

CLASSE 1	fino a 3
CLASSE 2	da 3,01 a 4
CLASSE 3	da 4,01 a 5
CLASSE 4	oltre 5,01

4. – APPROVAZIONE DI BASE

4.1 Un controllo di base per ogni vettura deve essere eseguito dallo staff tecnico prima della sua prima partecipazione nella stagione. I documenti di registrazione della vettura devono essere presentati alla Commissione Tecnica.

4.2 Saranno effettuati i seguenti test di prestazioni:



Verifica delle prestazioni del motore e della curva di coppia sul banco prova potenza. Questi dati rimarranno presso lo staff tecnico e saranno conservati.

Le unità di controllo devono essere uguali alla versione del modello corrispondente.

I partecipanti hanno l'obbligo di fornire la possibilità tecnica di sigillare qualunque particolare. Le parti che potranno essere sigillate dovranno essere sostituite alla presenza di un verificatore. Un sigillo mancante o manomesso è considerato una non conformità. 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.

Qualsiasi controllo per l'approvazione di base prima della prima partecipazione di una vettura, qualsiasi riparazione e qualsiasi cambio dei componenti precedentemente citati, incluso il motore, deve essere notificato alla Commissione Tecnica almeno dieci giorni prima di un evento.

Tutti i documenti relativi al veicolo devono essere presentati ad ogni test e ad ogni manifestazione.

I costi relativi al controllo di base devono essere sostenuti dal concorrente.

In ogni momento della manifestazione le auto potranno essere controllate per verificarne la conformità al Regolamento.

Se deve essere effettuato un test di Potenza, il partecipante, accompagnato da un verificatore, deve portare la sua vettura immediatamente al banco prova Potenza del Campionato. A questo scopo, egli deve avere a disposizione le corrispondenti ruote della stessa misura di quelle che impiegherà in pista.

La pressione di sovralimentazione per le vetture con turbo o con compressore meccanico è libera.

5. – MOTORE

5.1 Il limitatore di velocità di serie può essere rimosso.

E' obbligo del concorrente/conducente fornire prova del limite di giri.

Quando viene controllata la Potenza del motore, le curve di Potenza e di coppia sono confrontate con i dati misurati al controllo di base (primo controllo).

Se non stabilito esplicitamente in modo contrario nel presente Regolamento, tutte le parti del motore, inclusi gli ausiliari e gli accessori, devono essere originali.

5.2 Modifiche al motore consentite

- 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.

5.3 Sigilli

Saranno applicati sigilli al motore sul coperchio della testata e sulla coppa olio principale e sulla scatola del cambio, se ritenuto necessario.



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.

In caso di danneggiamento o perdita dei sigilli, la vettura dovrà essere presentata nuovamente per il test di potenza. Nel caso in cui un sigillo venga trovato danneggiato o manomesso, la vettura sarà considerata non conforme.

I sigilli sono numerati e validi soltanto per la vettura che ha effettuato il test di potenza.

Se un motore sigillato viene sostituito, la vettura deve essere presentata nuovamente per il test di potenza.

5.4 Test di potenza

La CSAI e/o il Gruppo Peroni Race possono ordinare in qualsiasi momento di installare o di far installare apparecchiature per l'acquisizione dati e per il controllo delle prestazioni. Queste apparecchiature devono essere sigillate dai verificatori prima di ogni gara di Campionato. I dati acquisiti saranno utilizzati per controllare aspetti quali prestazioni, velocità, velocità massima, infrazioni nei confronti della bandiera gialla ecc.

5.5 Frizione

Il materiale di frizione del disco della frizione è libero.

5.6 Trasmissione

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

5.7 Centralina

E' ammessa la rimappatura della centralina purché la stessa sia quella prevista di serie dal Costruttore.

6. – SISTEMA DI SCARICO E RUMOROSITA'

6.1 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 2011.

7. – SOSPENSIONI

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

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

- delle molle
- dei piattelli di appoggio delle molle
- dei silentblock di fissaggio delle sospensioni
- degli ammortizzatori

purché tutti i particolari sostituiti e/o modificati siano intercambiabili con gli originali.

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

7.4 Gli ammortizzatori che verranno montati possono essere regolabili esternamente



7.5 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 su una superficie piana (l'auto sarà nelle condizioni in cui taglia il traguardo con il pilota a bordo).

In aggiunta la geometria dell'insieme ruote, sterzo e sospensioni è libera entro i limiti delle possibilità di regolazioni originali. L'insieme ruote, sterzo e sospensioni regolabile in altezza tramite filettatura è consentito.

8. – FRENI

8.1 Le pastiglie dei freni sono libere nella marca e nel materiale, non nel numero e sul funzionamento. Se, nella sua versione originale, la vettura è equipaggiata con un sistema anti bloccaggio, l'unità di controllo può essere rimossa. Il disegno dei deflettori d'aria può essere modificato o possono essere rimossi.

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 usati i dischi freni originali o 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. Componenti in fibra di carbonio e ceramica sono proibiti tranne se parte della dotazione di serie.

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

Ogni modifica deve essere resa nota alla Commissione Tecnica.

9. – RUOTE E PNEUMATICI

9.1 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.

10. – CARROZZERIA

10.1 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.

11. – VANO BAGAGLI E MOTORE

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

12. – 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) o sulla tenuta di strada della vettura.
- 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 fatti 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 scollegati.
- L'impianto di condizionamento originale può essere rimosso.
- Tutti gli airbag originali devono essere rimossi o resi inoperativi.

13. – PESO

13.1 Deve essere rispettato il peso della vettura così come presentata alla prima verifica.

Il peso è determinato come segue:

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.

14. – CARBURANTE

14.1 Il carburante deve essere carburante commerciale.

15. – EQUIPAGGIAMENTO DI SICUREZZA

15.1 Struttura protettiva in caso di ribaltamento (roll-bar)

Ogni vettura deve essere dotata di una gabbia di sicurezza con 6 o 8 punti di ancoraggio, riferimento art. 253.8.3.2.3 Allegato J 2011;

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.
Tale gabbia può essere imbullonata o saldata alla scocca della vettura.



15.2. 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.

15.3 Interruttore del circuito elettrico

Il montaggio è obbligatorio

15.4. 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.

15.5 Cinture di sicurezza

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

15.6 Ferma cofano

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

15.7 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...)

SUPERSTARS SERIE

si fa riferimento al regolamento tecnico del 2011.

SEAT LEON SUPERCOPA

si fa riferimento al regolamento tecnico del 2011.

TROFEO MASERATI

si fa riferimento al regolamento tecnico del 2011.

LOTUS CUP

si fa riferimento al regolamento tecnico del 2011.

CIGT – GT CUP

si fa riferimento al regolamento tecnico del 2011.

CITE

si fa riferimento al regolamento tecnico del 2011.



147 CUP

si fa riferimento al regolamento tecnico del 2007.

RENAULT CLIO CUP ITALIA

vedi regolamento tecnico 2011.

LOTUS CUP

vedi regolamento tecnico 2011.

LAMBORGHINI SUPERTROFEO

vedi regolamento tecnico 2011.

CAYMAN CUP

vedi regolamento tecnico 2011.

---DEROGHE TECNICHE---

Tutte le vetture appartenenti ai trofei di marca, ammessi nel presente regolamento ed equipaggiate con servocomandi (tipo guido simplex), possono essere equipaggiate con: vetri in plexiglass, sportelli, portellone e cofano in vetroresina fino al raggiungimento del peso minimo consentito dal proprio regolamento tecnico. La forma dei particolari in sostituzione deve essere identica a quella delle parti originali.

Approvazione: SCV



Domanda d'iscrizione alla Coppa Italia 2011

Concorrente: _____ **Licenza:** _____

Indirizzo: _____

Città e CAP: _____

Telefono: _____ Fax: _____

e-mail: _____

Conducente:

Nome: _____ Cognome: _____

Indirizzo: _____

Città e CAP: _____

Telefono: _____ Fax: _____ Mobile: _____

Licenza: _____ **e-mail:** _____

Vettura: _____ **Divisione:** _____ **Classe:** _____

Scuderia: _____ **e-mail:** _____

Il modulo d'iscrizione dovrà essere accompagnato dalla tassa di € 800,00 + IVA o € 200,00 + IVA in caso di iscrizione saltuaria a mezzo bonifico bancario intestato al Gruppo Peroni Race srl. **Codice IBAN IT18D050480321200000096035.**

In caso di iscrizione saltuaria barrare la gara a cui si riferisce:

- | | | | |
|---|--------------------------------------|---------------------------------------|---|
| <input type="checkbox"/> 17/04 ADRIA, | <input type="checkbox"/> 8/5 IMOLA | <input type="checkbox"/> 29/5 MUGELLO | <input type="checkbox"/> 12/6 RED BULL RING (A) |
| <input type="checkbox"/> 3/7 FRANCIACORTA | <input type="checkbox"/> 24/7 MISANO | <input type="checkbox"/> 25/9 VARANO | <input type="checkbox"/> 23/10 VALLELUNGA |

La domanda d'iscrizione completa degli elementi sopra descritti, dovrà pervenire all'indirizzo sottostante entro e non oltre il 1 Aprile 2011.

Il sottoscritto dichiara di aver preso visione del Regolamento del trofeo stesso, di accettarlo e di osservarlo in ogni sua norma. Ritiene altresì sollevati da ogni responsabilità i Promotori e l'Organizzatore, l'ACI, la C.S.A.I., gli Ufficiali di Gara e tutte le persone facenti parte dell'organizzazione per danni procurati alle loro o altre persone o cose per fatti derivanti dallo svolgimento delle gare.

Autorizzo il trattamento dei dati personali secondo quanto stabilito dall'art.13 della legge 675/96.

Data: _____

Firma: _____

Inviare a:

GRUPPO PERONI RACE S.r.l. - Via Cardinal de Luca, 1 - 00196 Roma
Tel. +39.06.45441335 Fax +39.06.45441336 - www.gruppoperoni.it
Responsabile Campionato - Valerio Orlandi - v.orlandi@gruppoperoni.it

Concorrente conduttore (barrare relativo riquadro)
desidero abbonarmi a ZR Magazine al costo di 15,00 € cad. (abbonamento annuale)
l'importo andrà aggiunto alla tassa di iscrizione.
(ZR verrà spedito all'indirizzo riportato sulla presente scheda, a meno di indicazioni diverse)

