



Automobile Club d'Italia
SPORT

ANNUARIO SPORTIVO NAZIONALE 2021

APPENDICE 4 AL REGOLAMENTO SPORTIVO NAZIONALE

“SICUREZZA”

CRONOLOGIA MODIFICHE:

ARTICOLO MODIFICATO	DATA DI APPLICAZIONE	DATA DI PUBBLICAZIONE
4.1-4.2	IMMEDIATA	11-5-2021
SUPPLEMENTO 2 ART. 3 - F)	IMMEDIATA	18-6-2021

Appendice 4 “SICUREZZA”

PRESCRIZIONI DI SICUREZZA

N.B.: Tutti i riferimenti alle norme internazionali (COD e suoi Allegati, ed altri) vanno aggiornati in base all’Annuario dello Sport Automobilistico FIA e agli aggiornamenti pubblicati sul sito FIA e sui Bollettini FIA.

1. REGOLAMENTAZIONE DELLA SICUREZZA

1.1 PREMESSA

I diversi aspetti della sicurezza nello svolgimento dell’attività sportiva automobilistica fanno oggetto di un complesso di norme emanate dagli organi sportivi internazionali.

L’applicazione in Italia di tali norme è soggetta a integrazioni mediante norme nazionali che l’ACI emette tenendo conto delle prescrizioni amministrative in materia e delle particolari condizioni di svolgimento dell’attività sportiva nazionale.

Dette norme internazionali e nazionali sono elencate nel par. 1.2 successivo e citate specificatamente per argomento negli articoli che seguono.

1.2 NORME INTERNAZIONALI

Le norme internazionali riguardanti la sicurezza sono contenute nel sito web www.fia.com e nell’Annuario dello Sport Automobilistico FIA pubblicato all’inizio di ogni anno ad eccezione di alcune ottenibili dalla Segreteria della FIA. Esse sono:

- a) disposizioni diverse riguardanti i vari aspetti della sicurezza contenute nel Codice Sportivo Internazionale (COD);
- b) disposizioni relative alla sicurezza nei tentativi di record contenute nell’All. “D” al COD;
- c) disposizioni riguardanti la sorveglianza del percorso e i servizi d’emergenza contenute nell’All. “H” al COD;
- d) disposizioni relative alla sicurezza delle vetture contenute nei vari articoli dell’All. “J” al COD;
- e) disposizioni diverse riguardanti le licenze e la sicurezza dei conducenti contenute nell’All. “L” al COD;
- f) disposizioni relative alla sicurezza contenute nei regolamenti Rallycross, Autocross, Slalom, Trial e Rallyes Tout Terrain di cui all’All. “M” al COD;
- g) disposizioni diverse riguardanti l’organizzazione e lo svolgimento dei Campionati FIA e delle prove relative contenute nelle Prescrizioni Generali e Particolari applicabili ai predetti Campionati;
- h) disposizioni relative all’approvazione dei circuiti contenute nell’All. “O” al COD.

Le integrazioni e gli aggiornamenti delle predette norme che intervengono nel corso dell’anno vengono pubblicate sul Bollettino e sul sito della FIA (www.fia.com).

1.3 NORME NAZIONALI

1.3.1 Oltre a quelle contenute nella presente Norma e nel Regolamento Sportivo Nazionale (RSN), le norme nazionali riguardanti la sicurezza sono contenute **nei Regolamenti di Settore (RDS)**.

1.3.2 Le integrazioni e gli aggiornamenti delle predette norme che intervengono nel corso dell'anno vengono pubblicati nel sito www.acisport.it.

2. CIRCUITI – IMPIANTI – MINIMPIANTI – PISTE

2.1 REGOLAMENTO GENERALE DI OMOLOGAZIONE DEGLI IMPIANTI

Vedere il capitolo I dell'Appendice 4 bis.

2.2 SORVEGLIANZA TELEVISIVA DELLA PISTA

In tutte le competizioni di velocità in circuito dovrà essere previsto un sistema TV a circuito chiuso per la sorveglianza della pista. Detto sistema dovrà essere dotato di un adeguato numero di telecamere dislocate lungo la pista; per ognuna di esse il relativo video, nella apposita sala di controllo, dovrà essere collegato a un videoregistratore. Tale sistema deve essere a disposizione del Direttore di gara nel suo posto di controllo sia durante le prove che le gare.

2.3 PAVIMENTAZIONE PISTE

2.3.1 Rifacimento totale o parziale pavimentazione

L'autorizzazione allo svolgimento di gare non sarà concesso se le opere non sono state completate almeno 10 giorni prima dell'effettuazione della gara stessa.

2.3.2 Relazione tecnica annuale pavimentazioni

I responsabili di tutti i circuiti permanenti dovranno presentare, almeno due mesi prima dell'inizio della stagione sportiva, una dichiarazione di un tecnico specializzato nella materia, dalla quale risulti la corretta e sicura agibilità della sede stradale nelle varie condizioni ambientali che si potranno verificare nel corso della stagione sportiva. I responsabili dei circuiti, in occasione del rifacimento parziale o totale della pavimentazione, dovranno far predisporre uno specifico capitolato; tale documento dovrà essere conservato in archivio e a disposizione, quando necessario, sia dell'ACI che del tecnico incaricato così da permettere i necessari raffronti. Inoltre l'Area Tecnica e Sicurezza - Settore Piste & Percorsi ha facoltà di richiedere, nel caso lo ritenga opportuno in fase d'ispezione, di avvalersi di tecnici da lei nominati al fine di eseguire prove e analisi che si ritengano utili. Alle spese relative contribuirà l'ACI.

2.4 PROTEZIONI GRAND PRIX ENICHEM/SINTERPLAST

Premesso che qualsiasi nuovo tipo di protezione è soggetto all'approvazione preventiva dell'ACI o della FIA, da richiedersi a cura dell'interessato con congruo anticipo, nelle gare nazionali sono consentite, a titolo sperimentale, le barriere Gran Prix alle seguenti condizioni:

- le barriere saranno parzialmente riempite d'acqua (circa 50%)
- le barriere, una volta posate e fissate, non dovranno presentare soluzioni di continuità né sporgenze o rientranze lungo il loro asse
- ciascun elemento della barriera dovrà essere collegato, in almeno 4 punti, alla protezione fissa (guardrail o muretto) con corde di nylon, polipropilene o altro materiale con analoghe caratteristiche che garantisca, globalmente, una resistenza a trazione di almeno 2000 kg per elemento di barriera
- nei circuiti le barriere Grand Prix potranno essere posate in corrispondenza degli spazi di fuga in

sostituzione di una fila di pneumatici o analogo dispositivo ad assorbimento di energia dall'inizio degli stessi sino ad un angolo di impatto tra la tangente alla traiettoria e l'allineamento delle protezioni, non inferiore a 25°; la posa in altre posizioni dovrà essere concordata, di volta in volta, con l'Area Tecnica e Sicurezza - Settore Piste & Percorsi. Ove esista la possibilità di deflusso di acqua verso la pista a causa di una eventuale rottura delle protezioni, le stesse dovranno essere poste a una distanza adeguata e comunque non inferiore a 3 metri

- l'utilizzo delle barriere Grand Prix in altre competizioni sportive al di fuori dei circuiti (gare in salita, slalom, rallyes, ecc.) dovrà essere concordata, di volta in volta, con l'Area Tecnica e Sicurezza - Settore Piste & Percorsi.

2.5 FOTOCELLULE

Non è ammessa la posa di fotocellule e relativi sostegni in zone libere (banchine, spazi laterali, spazi di fuga) durante le gare e relative prove libere e di qualificazione.

Potranno essere realizzati appositi fori nei muri e nei guard rail per la posa retrostante delle fotocellule (i guard rail dovranno essere opportunamente rinforzati in corrispondenza dell'apertura praticata).

Durante le prove private la facoltà o meno di posizionare le fotocellule sarà a discrezione dei promotori in accordo con i responsabili del circuito.

2.6 TRAINO VETTURE

Nei circuiti permanenti i normali carri attrezzi devono essere affiancati da vetture fuoristrada pick-up, più veloci e agili in caso di solo traino della vettura incidentata (in special modo in condizioni di scarsa aderenza).

2.7 POSTAZIONE STARTER

Le postazioni dello starter nei circuiti dovranno essere protette mediante lamiera rinforzata per la parte inferiore e in materiale trasparente rinforzato per la parte superiore.

2.8 ALTRI TIPI DI PROTEZIONE OMOLOGATI ACI

"Impact Protection System": approvato per tutte le gare nazionali in circuito e in salita in eventuale sostituzione delle gomme (ove possibile) Eurofill Srl - Via Mameli 57.59 - 20058 Villasanta (MI) - Tel. 039-2050999 Fax 039-20500977.

2.9 CENTRI DI AVVIAMENTO ALLO SPORT - MINIMPIANTI

Per il regolamento si rimanda al Supplemento n° 2, riportato in calce alla presente Appendice.

2.10 PLANIMETRIA GENERALE DELL'IMPIANTO

A far data dal 1-1-2020, al verificarsi del primo tra i seguenti eventi:

- a) ispezione di conferma annuale dell'omologazione (per i Circuiti/Autodromi) ;
- b) rinnovo dell'omologazione dell'impianto (in base alla scadenza prevista dell'omologazione: triennale per i Circuiti e i Kartodromi, biennale per i Minimpianti, ecc.) ;
- c) primo rilascio dell'omologazione dell'Impianto;

per ogni tipologia di gara prevista se il numero dei Commissari e dei servizi di emergenza sono tra di loro differenziati, il gestore e/o il proprietario dell'Impianto devono presentare all'Area Tecnica e Sicurezza – Settore Piste & Percorsi e all'Ispettore incaricato dell'ispezione per il rinnovo e/o primo rilascio

dell'omologazione, una "Planimetria Generale dell'Impianto" (PGDI) in scala 1:2000 in formato dwg FIA e pdf, nella quale planimetria devono essere indicati:

- il senso di marcia, le corsie di entrata e uscita dai box, la numerazione delle curve, la direzione di gara, le costruzioni, le installazioni, le strade di accesso, le zone riservate agli spettatori, i dispositivi e le barriere di sicurezza (muri, guard-rails, ecc.), le reti/barriere anti-detriti, i dispositivi di attenuazione, il posto della direzione di corsa, la sala di cronometraggio, l'edificio dei box, la zona dei box, il paddock e l'ubicazione della linea di partenza e della linea di arrivo, le ambulanze, il centro medico, l'eliporto, i veicoli di lotta contro gli incendi, i veicoli di intervento medico, i mezzi per il recupero di vetture ferme in pista, il Parco Chiuso ed i posti dei Commissari di Pista, nonché ogni altra utile indicazione relativa alla sicurezza e alla sua gestione.

Il livello minimo dei servizi/mezzi/addetti previsti deve conformarsi alle prescrizioni nazionali ed Internazionali nonché alle Normative e Leggi applicabili vigenti in materia.

In caso di contrasto tra le Norme nazionali ed internazionali si applica la Norma più severa. A titolo di esempio si ricorda che nel caso del Servizio Antincendio le condizioni di sicurezza delle persone coinvolte nell'incidente dovrebbero essere ristabilite in 60 secondi, come prescrive la normativa nazionale.

In caso non intervengano modifiche rispetto alle PGDI depositate non è necessario ripresentarle successivamente nemmeno alla scadenza dell'omologazione.

In caso invece di modifiche alle PGDI depositate sarà necessario ripresentare le stesse aggiornate all'Area Tecnica e Sicurezza – Settore Piste & Percorsi e all'Ispettore. L'Area Tecnica e Sicurezza – Settore Piste & Percorsi e l'Ispettore potranno disporre modifiche e implementazioni alle PGDI presentate.

I gestori e/o proprietari degli Impianti come pure il Direttore di Gara e gli UUGG interessati sono tenuti a rispettare quanto previsto dalle PGDI, salvo per casi di comprovata forza maggiore.

2.11 DOCUMENTO DI VALUTAZIONE DEL RISCHIO (DVR)

Con le medesime modalità di presentazione indicate nel precedente 2.10 il gestore e/o il proprietario dell'Impianto devono inviare all'Area Tecnica e Sicurezza – Settore Piste & Percorsi il "Documento di Valutazione del Rischio" (DVR) per la sola parte riguardante la pista con il personale ed i servizi impiegati e indicati nelle PGDI (si ricorda che tale Documento rientra tra gli obblighi previsti dalle Leggi in vigore, come indicato dall'All. H art. 2.7.4.1).

3. PERCORSI SPECIALI E RELATIVE PROTEZIONI

3.1 Ai fini del presente articolo si considerano speciali tutti i circuiti o percorsi aperti le cui caratteristiche non rientrano fra quelle indicate al precedente art. 2.

Per i percorsi speciali si applicano gli specifici Regolamenti di Settore (RDS) emanati dall'ACI.

Tutti i percorsi devono essere approvati dall'ACI, secondo le modalità dalla stessa fissate. L'Area Tecnica e Sicurezza - Settore Piste & Percorsi effettuerà verifiche ai percorsi di gara delle varie specialità, secondo le modalità stabilite dall'ACI, e si riserva di effettuare eventuali ulteriori sopralluoghi di controllo.

3.2 Nuovi tipi o sistemi di protezione, prima di essere adottati in gara, devono essere stati preventivamente approvati dall'ACI, per le gare nazionali, e, anche, dalla FIA, per le gare internazionali iscritte al calendario FIA

3.3 Barre antintrusione: premesso che la funzione delle barre antintrusione non può essere svolta con sicurezza da dispositivi "soffici" quali ballini di truciolo di gomma o di segatura o pneumatici o altro che non

consentono lo scivolamento della vettura con basso valore dell'attrito, le barre antintrusione – ove prescritte dagli Ispettori – devono essere montate come da disegni riportati nel Supplemento n° 1 alla presente Norma.

3.4 Tutti gli inizi di barriera (guard rail) esposti in traiettoria nel senso di marcia o, comunque, in posizione tale da richiedere una protezione devono essere opportunamente protetti (ad esempio con rotoballe oppure con pile di pneumatici fissati secondo le regole del RDS Velocità in Salita “disegni” e resi ben visibili. Gli allestimenti di protezione dovranno essere specificati (tipo, quantità, simbologia e distanza chilometrica da inizio PS o da partenza gara) nel “Piano di Sicurezza”, che gli organizzatori devono far pervenire all'ACI, e inoltre riportati sul radar.

3.5 Per il Regolamento Generale di Approvazione dei Percorsi di Gara si rimanda al Capitolo II dell'Appendice 4 bis.

4. OMOLOGAZIONE CIRCUITI - CATEGORIE DI VETTURE AMMESSE NEI CIRCUITI

4.1 Gare Nazionali (Omologazione ACI)

CATEGORIE DI VETTURE (OMOLOGAZIONE NAZIONALE CIRCUITI)

“1 NAZ” = tutti i gruppi e le formule senza limitazioni

“2 NAZ” = tutti i gruppi e le formule ad esclusione della F1

“3 NAZ” = tutti i gruppi e le formule ad esclusione di F.1 - F. 3000 - GP2 - F2

“4 NAZ” = stesse vetture del grado 4 FIA

“5 NAZ” = stesse vetture del grado 5 FIA

“6 NAZ” = stesse vetture del grado 6 FIA

“6A NAZ” = stesse vetture del grado 6A FIA

“6R NAZ” = stesse vetture del grado 6R FIA

“6G NAZ” = stesse vetture del grado 6G FIA

Ai fini del pagamento delle tasse di omologazione i gradi di omologazione nazionale sono equiparati ai gradi di omologazione FIA come segue:

GRADO OMOL. FIA		GRADO OMOL. ACI
1/1T	=	“1 NAZ”
2	=	“2 NAZ”
3/3E	=	“3 NAZ”
4	=	“4 NAZ”
5	=	“5 NAZ”
6	=	“6 NAZ”
6A	=	“6A NAZ”
6R	=	“6R NAZ”
6G	=	“6G NAZ”

Sono ammesse, nei circuiti italiani, le seguenti categorie di vetture:

Imola - Monza – Mugello

tutti i gruppi e le formule senza limitazioni

Adria, Magione, Misano, Vallelunga (circuiti Internazionale e Junior)

tutti i gruppi e le formule ad esclusione della F1

Binetto, Franciacorta, Magione, Mores, Tazio Nuvolari (Cervesina), Pergusa, Varano

tutti i gruppi e le formule ad esclusione di F.1 - F. 3000 – GP2 – F2

Modena

tutte le vetture previste dal Grado 3 FIA (vedi successivo Art. 4.2)

Vallelunga (circuitto Club), Monza (circuitto Junior)

tutti i Gruppi e tutte le Formule ad esclusione della F. 1 e F. 3000. Qualora siano effettuati raggruppamenti con la classe oltre 2000 cc. dei Gruppi C1, C2, C3 (Prototipi Junior), il numero massimo di vetture ammesse è 12.

Note:

I Circuiti di Adria e di Misano possono ospitare gare in notturna con vetture munite di fari.

Le precedenti omologazioni Naz./Int. dei Circuiti di Adria e Franciacorta sono decadute. Le nuove omologazioni Nazionale (ACI) ed Internazionale (FIA) sono in corso di valutazione

4.2 Gare Internazionali (Omologazioni FIA)

Gradi di licenze previsti dalla FIA (tratto dall'Appendice "O" al Cod. Art. 6, al quale si rimanda per ogni dettaglio):

ciascun grado di licenza è valido per tutte le categorie di vetture di grado inferiore, essendo il grado 1 quello più elevato;

i gradi di licenza di circuito della FIA si riferiscono solo a veicoli conformi agli Allegati "J" e "K".

CATEGORIE DI VETTURE

GRADO

- 1 Automobili dei Gruppi D (Formula Internazionale FIA) ed E (Formula Libera) di un rapporto peso/potenza inferiore a 1 kg/cv.
Vetture storiche secondo la tabella seguente. Vetture storiche – Formula 1 Post-1985.
- 1T Test con vetture F.1 precedenti (TPC) come definite nel vigente regolamento sportivo della Formula 1
- 2 Automobili monoposto dei Gruppi D (Formula Internazionale FIA) ed E (Formula libera) di un rapporto peso/potenza compreso tra 1 e 2 kg/cv.
Vetture storiche secondo la tabella seguente.
- 3 Automobili della Categoria II di un rapporto peso/potenza compreso tra 2 e 3 kg/cv.
Vetture storiche secondo la tabella seguente.
- 3E Automobili elettriche il cui rapporto peso/potenza è compreso tra 2 e 3 kg/cv o come definite nel Regolamento Sportivo della Formula E della FIA in vigore.
- 4 Automobili della Categoria I. Automobili della Categoria II di un rapporto peso/potenza superiore a 3 kg/cv.
Vetture storiche secondo la tabella seguente e conformi al regolamento dell'Appendice K se non incluse nei Gradi 1, 2 e 3.
- 5 Veicoli ad Energia Alternativa
- 6 Off Road
- 6A Autocross (tutte le Classi)
- 6R Rallycross (tutte le Classi)
- 6G Gare su ghiaccio (tutte le Classi)
 - * Peso = peso del veicolo in kg in condizioni di gara, pilota compreso, senza carburante come definito nei relativi regolamenti tecnici.
 - * Potenza = potenza massima del veicolo in CV misurata all'albero motore.

Tabella

Vetture Storiche		
Grado Circuito	Periodo interessato	Categoria-Classe
Grado 1	J	Formula 1 post 1985
Grado 2	G/H/I/J	Automobili: F1/4-F2/4-F2/5-F5/2A-F5/2B-F3000/1A Automobili: TSRC17 - TSRC18 – TSRC51 TSRC28 – TSRC29 – TSRC30 – TSRC52 TSRC40 – TSRC41 – TSRC42 – TSRC53 TSRC46 – TSRC47 – TSRC48 – TSRC54 Automobili da Turismo e da Gran Turismo Gruppo 5: HST4 – HST5 Automobili di specifiche Categorie Americane/Periodi G, H e I. Automobili in specifiche Categorie Americane: AN/1G – CAN/1H – CAN/3 Altre Automobili biposto da competizione: GC/1° - GC/18 – GC/2A - GC/2B
Grado 3	F/G/H/I/J	Monoposto: F1/3 – F3/4 – F5/1
Grado 4		Vetture storiche conformi al regolamento dell'Appendice K non incluse nei Gradi 1, 2 e 3 di cui sopra

Solo i Circuiti detentori di una licenza FIA valida rilasciata dal Dipartimento Sicurezza della FIA possono utilizzare il "FIA Circuit Licence Logo", corrispondente al grado di licenza che gli è stato assegnato dalla FIA, in conformità con le Linee Guida emanate dalla stessa FIA.

Di seguito si riportano i gradi di licenza FIA assegnati ai Circuiti Italiani:

Imola, Monza, Mugello

Grado 1

Fiorano

Grado 1 (restricted to one car only)

Vallelunga

Grado 2 + 1T

~~Adria~~, Misano

Grado 2

~~Franciacorta~~, Pergusa, Varano

Grado 3

4.3 Autodromi e Piste in corso di realizzazione e/od omologazione

Siracusa (SR), Cellole (CE).

5 NUMERO DI VETTURE AMMESSE ALLA PARTENZA (CIRCUITI)

circuiti fino a 2 km - vedi successivo paragrafo A).

circuiti superiori a 2 km - viene applicata la normativa FIA (All. O al Codice Sportivo Internazionale

18-6-2021

supplemento n. 2) disponibile nel sito "www.fia.com" .

In entrambi i casi:

- la griglia di partenza (partenza da fermo e partenza lanciata) deve essere interamente controllabile dal Direttore di Gara;
- tutti i piloti devono essere messi in grado di vedere il semaforo di partenza.

Gli aspetti tecnici dei singoli circuiti (determinati da modifiche apportate o che possano averne modificato la lunghezza o altro), dovranno essere esaminati dall'Area Tecnica e Sicurezza Settore Piste & Percorsi di concerto con la Commissione Velocità.

A) Circuiti fino a 2 km

Il numero massimo (N) di vetture ammesso contemporaneamente sul percorso durante la gara è quello ottenuto come segue:

N = numero di vetture ammesse

$$N = A \times (1 + f1 \times f2) \quad \text{dove } A = \sqrt{\frac{2000 \cdot L \cdot W \cdot T}{V}}$$

(in questa formula L rappresenta la lunghezza del circuito espressa in km, W un coefficiente che dipende dalla larghezza minima A (W uguale a $4,5 + A/2$ se $A > 9$ e uguale a $1,5A - 4,5$ se, in deroga alla norma, $A < 9$), T la durata della corsa espressa in ore e decimi con un minimo di 2 ore e un massimo di 4 ore, e V la velocità media massima stimata o quella del vincitore della corsa se già disputata in km/h.)

e

$f1 = 0.10$ Per le gare di vetture monotipo (di una sola formula o di una sola classe nello stesso gruppo di vetture)

$f1 = 0.17$ Per gare di vetture non monotipo fino a 2 ore

$f1 = 0.4 \times L - + 32$ (con un massimo del 25%)

ove

L = lunghezza circuito in km

t = durata della gara espressa in ore con arrotondamento di mezz'ora per eccesso o per difetto all'ora più vicina

$f1 =$ derivate dal paragrafo 7.7

$f2 =$ coefficiente variabile da 0,5 a 1 in base al giudizio di merito espresso dall'Area Tecnica e Sicurezza Settore Piste & Percorsi

(coefficiente F2)

Magione/Vallelunga (circ. Club) = 0.7

Binetto/Mores/Varano = 0.6

Magione (circ. corto)/Lombardore = 0.5

N.B. Il numero massimo assoluto di vetture ammesse contemporaneamente alla partenza è di 60 e va adottato solo nel caso in cui "N" risulti superiore a 60.

Avvertenze per l'applicazione:

- quando alla corsa sono ammesse più categorie e classi, se il numero di vetture ammesse in una di esse non viene raggiunto,
- la differenza potrà essere colmata con l'ammissione di un pari numero di vetture di altra categoria o classe di velocità inferiore;

- nel calcolo del numero N e A è ammesso l'arrotondamento all'unità superiore;
- si precisa che il numero di vetture ammesse in corsa, come sopra determinato, è soggetto all'approvazione dell'ACI che, in sede di esame del regolamento particolare, terrà conto anche di ogni altra eventuale condizione che possa influenzarlo.

Autodromo di Lombardore: per i Gruppi 1 - 2 - 3 - 4 - 5 - A - B oltre 2500 cc. il numero di vetture ammesse risultante dall'applicazione della formula dovrà essere ridotto del 50% con arrotondamento per difetto.

6 MINIMI DI QUALIFICAZIONE (CIRCUITO)

Lo scarto percentuale ΔT tra la media dei tre migliori tempi delle prove ufficiali ed il tempo massimo ammesso è il seguente:

a) per gare di vetture monotipo (di una sola formula o di una sola classe dello stesso gruppo di vetture), indipendentemente dalla durata: 10%

b) per gare di vetture non monotipo di durata sino a due ore: 17%

c) per gare di vetture non monotipo di durata superiore a due ore è dato dalla formula

$$\Delta T (\%) = 0,4 L - + 32 \text{ (con il massimo assoluto del 30\%)}$$

essendo L la lunghezza del circuito in km e t la durata della gara espressa in ore con arrotondamento di mezz'ora per eccesso o per difetto all'ora più vicina.

Le percentuali massime del 17% e del 30% per le gare di vetture non monotipo si applicano alla totalità delle vetture partenti e nel solo caso in cui dalla formula risulti una percentuale superiore rispettivamente al 17% e al 30%.

La seguente tabella risulta dall'applicazione della suddetta formula con arrotondamenti per difetto o per eccesso allo 0,5 più vicino.

CIRCUITO	LUNGH.	$\Delta T =$ Variazione % tra il tempo medio dei primi tre e l'ultimo tempo ammesso			
		Durata gara 3 ore	Durata gara 4 ore	Durata a gara 5 ore	Durata a gara 6 ore
ADRIA	2,702	19,0	21,0	22,5	23,5
BINETTO	1,577	19,0	20,5	22,0	23,0
FRANCIACORTA	2,519	19,0	21,0	22,5	23,0
IMOLA	4,909	20,0	22,0	23,0	24,0
LOMBARDORE	1,089	18,5	20,5	21,5	22,5
MAGIONE	2,507	19,0	21,0	22,5	23,0
MISANO	4,226	20,0	21,5	23,0	24,0
MODENA	2,067	19,0	21,0	22,0	23,0
MORES	1,650	19,0	21,0	22,0	23,0
MONZA	5,793	20,5	22,5	23,5	24,5

CIRCUITO	LUNGH.	ΔT = Variazione % tra il tempo medio dei primi tre e l'ultimo tempo ammesso			
		Durata gara 3 ore	Durata gara 4 ore	Durata gara 5 ore	Durata gara 6 ore
MUGELLO	5,245	20,0	22,0	23,5	24,5
PERGUSA	4,950	20,0	22,0	23,0	24,0
VALLE DEI TEMPLI RACALMUTO	2,251	19,0	21,0	22,0	23,0
VALLELUNGA (circuitto Club)	1,746	19	20,5	22,0	23,0
VALLELUNGA (circuitto Junior)	3,228	19,5	21,5	22,5	23,5
VALLELUNGA (circuitto Int.)	4,085	20,0	22,0	23,0	24,0
VARANO	2,350	19,0	21,0	22,0	23,0

Esempio di applicazione della tabella:

Monza - Durata gara 4 ore e 31 minuti: $\Delta T = 23,5\%$

Monza - Durata gara 4 ore e 30 minuti: $\Delta T = 22,5\%$

N.B.: tenuto conto delle vetture verificate i Commissari Sportivi (purché presenti in numero di almeno 3, compreso il Delegato Nazionale), sentito il Direttore di Gara, possono, entro i limiti stabiliti dalla presente norma, e fermo restando il numero massimo di vetture ammesse contemporaneamente alla partenza stabilito dal precedente par. 4.3, modificare i raggruppamenti delle classi, il numero delle vetture ammesse in ogni classe, la percentuale di classificazione entro il limite del 20% e, conseguentemente, il numero massimo di vetture da ammettere alla partenza di ogni singola gara.

7 REGOLAMENTO GENERALE DEGLI ISPETTORI

Si rimanda al Capitolo III dell'Appendice 4 bis.

8. DECARCERAZIONE

8.1 DECARCERAZIONE

In tutte le gare che si svolgono in Italia, quando richiesto, il servizio di decarcerazione si deve uniformare a quanto previsto dall'Appendice 1 al RSN e dal RDS Rally.

8.2 EQUIPAGGIAMENTO TECNICO TEAM DI DECARCERAZIONE

Per i veicoli di intervento destinati alla liberazione delle persone dalle auto danneggiate, sono richieste almeno le seguenti attrezzature:

Attrezzature per il taglio:

1 scalpello

1 scalpello automatico

1 sega ad aria compressa con compressore portatile, con una autonomia di lavoro non inferiore a 20 minuti di taglio alla pressione massima di 100 psi (7 kg/cm²) o equivalente attrezzo elettrico o equivalente gattuccio alternativo elettrico o batterie;
lame specifiche per il taglio di materiale composito rinforzato con fibra di vetro, di carbonio o kevlar;

Attrezzature idrauliche:

1 cesoia da 10 ton/8 ton (sul tipo Hurst, Tangy o equivalenti) sostituibile con COMBINATO cesoia divaricatore
1 divaricatore grande - Classe di potenza minima dichiarata di classe B C D sostituibile con COMBINATO cesoia divaricatore
1 divaricatore piccolo - Classe di potenza minima dichiarata di classe B C D sostituibile con COMBINATO cesoia/divaricatore
1 crick con rotelle di sollevamento da 1 ton

Attrezzi:

1 coltello a rilascio rapido per ogni membro dell'equipaggio, possibilmente non seghettato
2 seghetti per metallo con lame infrangibili
1 ascia o scure piccola
2 cesoie (taglia lamiera), una curva e una dritta
1 cesoia per il taglio di tessuti aramidici (tessuti sintetici in poliammide resistenti al fuoco), in fibra di carbonio o fibra di vetro;
1 pinza
1 piede di porco almeno medio
30 m di corda statica diametro 1 cm
1 taglia bulloni da 3 cm
1 corda da 5 m con carico di rottura di 3 ton
1 pinza a morsa
1 set di sockets (Chiavi a tubo, Metriche e AF)
1 set di chiavi Allen
1 set di chiavi combinate e chiavi esagonali (Metriche e AF)
1 martello da 5 kg
1 martello da 1 kg
1 selezione di cacciaviti piatti e Philips (a croce)
1 torcia
1 motosega
1 pistone di spinta o divaricazione con prolunghe, oleodinamico o a martinetto
1 generatore di corrente con potenza almeno di 1 kW, tale da avere la possibilità di far azionare 2 attrezzi (faretto e gattuccio) contemporaneamente senza perdita di potenza
1 faretto alogeno di almeno 200 W con le dovute prolunghe e cavi (solo per rallyes e gare in notturna)

Attrezzature per l'antincendio:

due estintori da minimo 6 kg polvere classe minima 233BC
due estintori da minimo 6 kg di estinguente schiumogeno classe 233B
coperte resistenti al fuoco per soffocamento del fuoco stesso (minimo 1,80 m x 1,80 m);
guanti resistenti al fuoco o anticalore

Requisiti personale equipaggio:

L'equipaggio deve essere composto da almeno due persone con esperienza certificata da specifici corsi di formazione (decarcerazione e stabilizzazione del veicolo) rilasciati - in seguito ad esami - da centri

riconosciuti ed attrezzati alla formazione e alla pratica di decarcerazione.

I componenti del Team devono essere dotati di attestato ministeriale di rischio elevato rilasciato dai Comandi dei Vigili del Fuoco nazionali.

L'equipaggio per la decarcerazione deve essere dotato di tutti i DPI ed abbigliamento di intervento tecnico che sono in dotazione ai Vigili del Fuoco secondo standards e normative internazionali.

8.3 REQUISITI VEICOLO TEAM DI DECARCERAZIONE:

Il veicolo di intervento deve essere performante e idoneo al fondo stradale del tracciato (meglio se un veloce fuoristrada) ed in grado di potere trasportare eventualmente almeno il medico rianimatore e, se necessario, un soccorritore dell'equipe medica indicato dal Medico Capo (infermiere, soccorritore volontario).

È necessario che sia riconoscibile da elementi di identificazione (scritte "decarcerazione" o "polivalente" o "antincendio e decarcerazione") dotato di segnalatori acustici e visivi (sirena e lampeggianti).

8.4 Per un maggior monitoraggio delle scelte dell'organizzatore, essendo ora obbligatorio, è necessario inserire nel RPG e nel Piano di Sicurezza i riferimenti dell'azienda / associazione che opererà per la decarcerazione con il relativo numero di licenza ACI/CSAI, se necessario.

9. ABBIGLIAMENTO PROTETTIVO A PROVA DI CALORE E DI FIAMMA PER CONDUTTORI IN COMPETIZIONE (STANDARDS FIA 8856-2000 E 8856-2018)

LE IMPORTANTI DATE DI IMPLEMENTAZIONE DEL NUOVO STANDARD FIA 8856-2018 E DELLO STANDARD FIA 8856-2000

FIA STANDARD 8856-2000

- Ultimo giorno per approvare nuove omologazioni o estensioni: 31-12-2019
- Ultimo giorno per ricevere gli ordini di ologrammi FIA: 30-6-2021
- Ultimo giorno per fabbricare prodotti: 31-12-2021 (i Costruttori non saranno autorizzati a produrre indumenti in conformità con lo Standard 8856-2000 dopo questa data)
- **ULTIMA DATA PER POTER UTILIZZARE QUESTI INDUMENTI NELLE COMPETIZIONI ISCRITTE NEI CALENDARI SPORTIVI INTERNAZIONALE E NAZIONALE (SALVO SE DIVERSAMENTE INDICATO NEI REGOLAMENTI APPROVATI DALLA FIA E/O DALL'ACI): 31-12-2028**

FIA STANDARD 8856-2018

I piloti partecipanti ai campionati indicati qui di seguito devono indossare una tuta così come dei guanti (facoltativi per i co-piloti), delle sotto-tute lunghe, un sottocasco, delle calze e delle scarpe omologati in conformità con la Norma FIA 8856-2018 (Lista Tecnica n° 74):

- Formula E (dalla stagione 6)
- Campionato del Mondo di Formula Uno
- WEC (dalla stagione 2021)
- Campionato del Mondo dei Rally della FIA se inseriti in lista come piloti di Priorità 1
- Formula 2
- Campionato del Mondo Rallycross, per tutti i piloti
- Coppa del Mondo delle vetture Turismo della FIA
- dal 1-1-2022, obbligatorio:
 - Coppa del Mondo FIA GT
 - FIA Motorsport Games: COPPA GT
 - Serie Internazionali disputate con vetture GT3
 - Coppa del Mondo FIA dei Rallies Tout Terrain
 - Campionato del Mondo Rally della FIA, se inseriti in lista come piloti della Priorità 2, 3 o 4.
- dal 1-1-2023, obbligatorio:
 - Formula 3
- dal 1-1-2024, obbligatorio:
 - Formula 3 Regionale
 - Campionato Europeo FIA Rallycross, per tutti i piloti
 - Campionato Europeo Rally della FIA
 - Campionato del Mondo Rally della FIA, per tutti i piloti.

DAL 1-1-2029, OBBLIGATORIO IN TUTTE LE COMPETIZIONI ISCRITTE NEI CALENDARI SPORTIVI INTERNAZIONALE E NAZIONALE (SALVO SE DIVERSAMENTE INDICATO NEI REGOLAMENTI APPROVATI DALLA FIA E/O DALL'ACI).

AVVISO (NORMA FIA 8856-2000): LIMITAZIONE DELLA VALIDITÀ DEGLI INDUMENTI PROTETTIVI SENZA OLOGRAMMI FIA

Dal 2012, la FIA ha gradualmente introdotto un sistema di etichettatura per tutti i prodotti di sicurezza approvati dalla FIA basato su ologrammi e che consente alla FIA di:

- combattere i prodotti contraffatti
- identificare prodotti validi
- aumentare il controllo di qualità
- aumentare la tracciabilità

Nel caso degli indumenti protettivi approvati secondo lo standard FIA 8856-2000, i Costruttori producono tute approvate dalla FIA con questo sistema di etichettatura dal 2013 e indumenti intimi, guanti, sottocaschi e scarpe dal 2016.

Tuttavia, le tute approvate secondo lo standard FIA 8856-2000 prodotte prima del 01.01.2013 e Sottotute, guanti, sottocaschi, scarpe prodotti prima del 01.01.2016, e quindi non presentanti la caratteristica dell'ologramma FIA, sono ancora accettati dove è accettato lo standard FIA 8856-2000. Questo fatto non solo ha creato confusione tra utenti e verificatori, ma ha anche ridotto l'efficacia di rilevamento di prodotti contraffatti in quanto questi prodotti utilizzano il vecchio sistema di etichettatura (senza ologramma).

Per questo motivo, la FIA ha deciso di limitare la validità dell'abbigliamento senza ologramma con le seguenti date:

- TUTE con la vecchia etichettatura (senza ologramma FIA) non saranno accettate dopo il 31.12.2022
- INDUMENTI INTIMI, GUANTI, SOTTOCASCHI E SCARPE con la vecchia etichetta (senza ologramma FIA) non saranno accettati dopo il 31.12.2023
- questa limitazione non si applica alle calze poiché l'etichettatura delle calze non è cambiata

La Lista Tecnica FIA n° 27 è stata aggiornata per riportare questa decisione.

9.1 GENERALITÀ

I conduttori titolari di Licenza ACI hanno l'obbligo, ove prescritto dai RDS, di indossare esclusivamente l'abbigliamento protettivo omologato (tute, sottotute, scarpe, guanti, calze, sottocaschi) secondo le norme FIA 8856-2000 o 8856-2018 (vedi sopra), riportate nel sito www.acisport.it sotto la rubrica Normativa - Regolamenti Tecnici - Norme FIA. I capi di vestiario (tute, sottotute, scarpe, guanti, calze, sottocaschi) omologati od approvati secondo la Norma FIA 1986 non potranno più essere utilizzati dal 1-1-2007.

Nelle gare iscritte nel calendario Sportivo Internazionale si applicano le prescrizioni dell'Appendice "L" al Codice Sportivo Internazionale, Cap. III, art. 2.

Gli utilizzatori devono assicurarsi che gli indumenti non siano troppo stretti poiché ciò riduce il livello di protezione.

Il sottocasco deve essere indossato sotto la tuta da competizione.

I ricami realizzati direttamente sulla tuta devono essere cuciti unicamente sullo strato più esterno dell'indumento allo scopo di migliorare l'isolamento termico.

Il materiale utilizzato per il fondo (o il supporto) dei badges pubblicitari così come il filo utilizzato per fissarli sulla tuta devono essere resistenti alle fiamme (vedere l'Annesso I della Norma FIA 8856-2000 per le esigenze dettagliate e le altre raccomandazioni agli utilizzatori).

La stampa sugli indumenti dei piloti deve essere effettuata solo dal Fabbricante del prodotto e deve

essere resistente alle fiamme e conforme alla Norma ISO 15025. Essa non deve ridurre le prestazioni di trasmissione del calore come definite all'art. 8.2 (vedere l'Allegato I della Norma FIA 8856-2000 per le esigenze dettagliate e le istruzioni di uso).

Per quanto si riferisce agli indumenti personalizzati (pubblicità mediante stampa o transfer), omologati secondo la Norma FIA 8856-2018, essi saranno corredati da un certificato (su modulo FIA) accompagnato da fotografie frontali e posteriori che mostrano la personalizzazione (in conformità con gli articoli 5.1c, 6.1 e 6.2 della norma FIA 8856-2018).

I piloti di monoposto partecipanti a corse con partenza da fermo devono indossare dei guanti di un colore molto visibile, contrastante con il colore predominante della vettura, allo scopo di essere ben visibili dallo starter della corsa in caso di difficoltà.

Per le gare che si svolgono in condizioni di estremo calore si raccomanda di utilizzare un sistema di raffreddamento (collegato per esempio a dei sottotuta previsti a questo scopo e omologati secondo le norme FIA 8856-2000 o 8856-2018).

Le sostanze che potranno circolare in un qualsiasi sistema di raffreddamento indossato da un pilota sono limitate all'acqua o all'aria a pressione atmosferica. I sistemi ad acqua non devono richiedere la saturazione di un indumento per funzionare.

Per il WRC è raccomandato ai piloti di utilizzare un sottocasco omologato conformemente alla Norma FIA 8856-2000 o alla Norma FIA 8856-2018 ed indicato nella Lista Tecnica FIA come un sottocasco che consente di ridurre i carichi trasmessi al collo del pilota al momento dello sfilamento del casco.

Le sottotute, parti superiore ed inferiore, si sovrapporranno per almeno 7 cm attorno alla vita del pilota. Solo delle protezioni delle ginocchia e dei gomiti resistenti alle fiamme e conformi alla norma ISO 15025 possono essere portate sulla tuta.

I piloti e i co-piloti possono indossare dei sotto-indumenti supplementari, resistenti alle fiamme, non omologati dalla FIA, tra la pelle e le sottotute obbligatorie omologate dalla FIA.

I piloti possono portare un dispositivo biometrico per raccogliere dei dati biometrici durante le gare.

Se il dispositivo biometrico è integrato in un indumento di protezione omologato secondo la Norma FIA 8856, l'indumento deve essere omologato secondo le Norme FIA 8856 e 8856-2018.

Se il dispositivo biometrico è un dispositivo autonomo, esso deve essere omologato unicamente secondo la Norma FIA 8868-2018. Questo dispositivo deve essere indossato in aggiunta all'indumento omologato secondo la Norma FIA 8856.

Indossare oggetti quali piercing o catene in metallo è proibito durante la gara e può dunque essere oggetto di controllo prima della partenza.

9.2 RICHIESTA DI OMOLOGAZIONE

Secondo le suddette Norme i fabbricanti di indumenti ad uso dei conduttori in competizione titolari della prescritta Licenza ACI di Costruttore di Equipaggiamenti di Sicurezza grado D potranno inoltrare all'ACI, Area Tecnica e Sicurezza Via Durando 38 - 20158 Milano, richiesta di omologazione (in conformità con quanto prescritto dal Regolamento FIA di omologazione per equipaggiamenti di sicurezza, reperibile nel sito della FIA) di indumenti, con la procedura seguente:

Il fabbricante sottoporrà, a sua cura e onere, a uno dei laboratori riconosciuti dalla FIA, le campionature richieste per l'effettuazione delle prove prescritte dalla Norma FIA 8856-2000 o 8856-2018 e per l'inoltro alla FIA (direttamente da parte del Laboratorio) dei campioni certificati prescritti. Il laboratorio rilascerà al fabbricante il relativo "rapporto di prova" (redatto utilizzando esclusivamente il formulario appositamente predisposto dalla FIA).

Il fabbricante presenterà quindi all'ACI Area Tecnica e Sicurezza via Giovanni Durando 38 – 20158 Milano domanda di omologazione accompagnata dal predetto "rapporto di prova" (un originale e una copia conforme). . Alla richiesta vanno allegate:

- il "FIA Presentation Form" (solo per le omologazioni secondo la Norma FIA 8856-2018)
- il manuale per gli utilizzatori (minimo 3 lingue)
- la dichiarazione con la quale il Costruttore si impegna a rispettare le leggi e i regolamenti applicabili del Paese di destinazione finale dei prodotti a proposito di irritazione della pelle e sensibilizzazione (solo per le omologazioni secondo la Norma FIA 8856-2018)
- le tasse di omologazione prescritte dall'Appendice 9 al RSN "Tasse e Diritti".

L'ACI inoltrerà alla FIA richiesta di omologazione dopo aver verificato la congruità con la Norma di riferimento e il Regolamento FIA di omologazione per equipaggiamenti di sicurezza.

Per eventuali modifiche al modello omologato riguardanti la foggia o la confezione, il fabbricante si dovrà attenere a quanto previsto in proposito dalle Norme FIA 8856-2000 e 8856-2018 e dal Regolamento FIA di omologazione per equipaggiamenti di sicurezza.

L'etichettatura si conformerà alle prescrizioni dello Standard FIA 8856-2000 o 8856-2018 e alle "Labelling Guidelines FIA".

Sovrapposizione sottocasco/parte superiore sottotuta (APPLICAZIONE OBBLIGATORIA SOLO NELLE GARE INTERNAZIONALI)

La FIA ha stabilito una sovrapposizione minima tra il sottocasco e la parte superiore della sottotuta.

Il collo del pilota, i polsi e le caviglie sono parti vulnerabili del corpo. Pertanto queste parti devono sempre essere coperte con almeno due articoli di abbigliamento. Tuttavia i piloti hanno la tendenza ad usare abbigliamento underwear più piccolo e come conseguenza i capi di abbigliamento qualche volta non coprono o non si sovrappongono, specialmente nella zona del collo.

Per questa ragione la FIA ha deciso di definire una sovrapposizione minima prescritta nella zona del collo (tra il sottocasco e la parte superiore della sottotuta) di 3 cm, ad eccezione della linea frontale centrale dove la sovrapposizione sarà al minimo di 8 cm, come illustrato nella Figura 1.

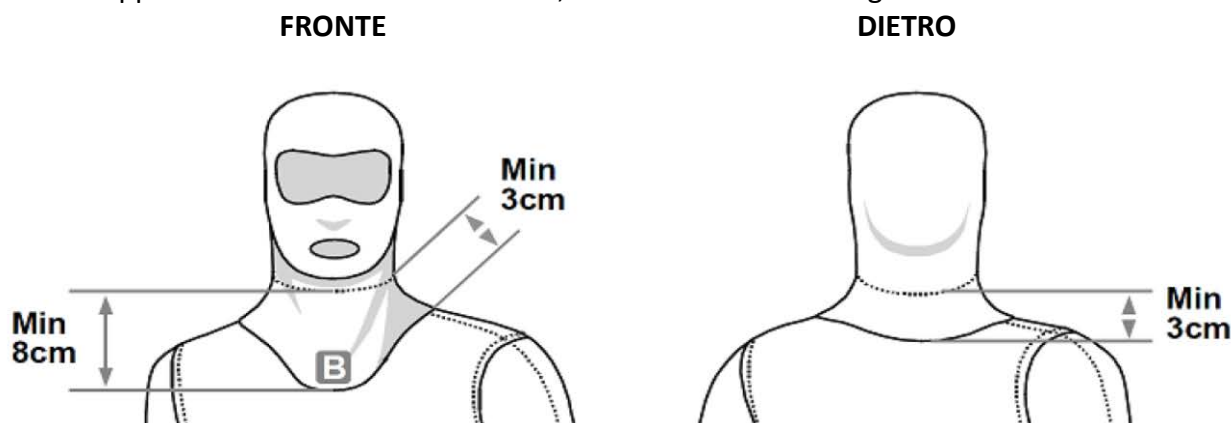


FIGURA 1 – SOVRAPPOSIZIONE MINIMA NELLA ZONA DEL COLLO

Questa prescrizione sarà applicabile dal 1-1-2017 nelle gare in circuito, gare in salita, prove speciali dei rallies e settori selettivi delle competizioni cross-country iscritte nel Calendario Sportivo Internazionale e in ogni altra regolamentazione che si conforma all'Appendice L del Codice Sportivo Internazionale.

9.3 ETICHETTATURA E STICKER FIA (TUTE)

L'etichettatura si conformerà alle prescrizioni degli Standards FIA 8856-2000 o 8856-2018.

Dal 1.1.2013 (Norma FIA 8856-2010) le tute dovranno riportare all'interno del risvolto che copre il sistema di chiusura (o in altra posizione autorizzata preventivamente dalla FIA) lo sticker FIA di color alluminio di dimensioni 16x24 mm (incapsulato in un film plastico di 26x34 mm per consentire al Fabbricante di cucirlo).

Accanto allo sticker sarà posizionato il numero seriale unico attribuito dal Costruttore e le informazioni per l'utilizzatore.

9.4 VALIDITA' (STANDARD FIA 8856-2018)

La validità degli indumenti scade dieci anni dopo l'anno di fabbricazione. Per esempio, un indumento fabbricato il 1-1-2019 sarà valido fino al 31-12-2029, analogamente un indumento fabbricato il 31-12-2019 sarà valido fino al 31-12-2029.

9.5 PROVE DI CONTROLLO

Vedere il FIA Homologation Regulations for Safety Equipment – Appendix I - Post-Homologation Controls Applied to the Products Homologated by the FIA.

L'ACI si riserva il diritto di verificare, ogni tre anni, anche mediante sorteggio, la corrispondenza dell'abbigliamento alle norme internazionali e di omologazione. Saranno a carico della Ditta produttrice, nel caso i risultati non corrispondessero alle prescrizioni, sia le spese sostenute per le prove che le conseguenze relative.

<h3>10. CASCHI - NORME DI COSTRUZIONE E DI USO</h3> <p>(per l'omologazione dei caschi vedere il successivo art. 21)</p>

10.1 CONDIZIONI DI UTILIZZO

Tutti i caschi utilizzati in gara dovranno essere conformi alle prescrizioni vigenti e devono essere utilizzati in base alle modalità e secondo le prescrizioni previste dall'Allegato L e/o dalle specifiche Regolamentazioni di Settore (RDS) applicabili.

Quando è obbligatorio l'utilizzo di un sistema di ritenuta frontale della testa (FHR), conformemente all'articolo 3 dell'Appendice L al Codice Sportivo Internazionale, al successivo art. 22, e/o ai Regolamenti di Settore (RDS) delle singole specialità, solo i caschi approvati conformemente alla Norma FIA 8858-2002 o 8858-2010 (Lista Tecnica FIA n° 41), 8860-2004 o 8860-2010 (Lista Tecnica FIA n° 33) o 8859 (Lista Tecnica FIA n° 49) o 8860-2018 o 8860-2018-ABP (Lista Tecnica FIA n° 69) sono autorizzati.

I piloti delle vetture aperte (con cockpit aperto) devono utilizzare dei caschi integrali la cui mentoniera sia parte integrante della struttura del casco e conformi ad una Specifica approvata dalla FIA.

Questa prescrizione è raccomandata per le vetture storiche aperte e le vetture Autocross SuperBuggy, Buggy1600 e Junior Buggy.

Le visiere integrali montate sui caschi integrali inseriti nelle Liste Tecniche FIA n° 33, 69, 41 e 49 devono essere etichettate mediante uno sticker FIA. Le date di entrata in vigore sono le seguenti:

- le visiere fabbricate a partire dal 1-1-2016 devono avere uno sticker FIA
- le visiere fabbricate prima del 31-12-2015 non devono essere etichettate con lo sticker FIA e possono continuare ad essere utilizzate senza lo sticker.

Le pellicole che ricoprono le visiere non possono essere gettate sulla pista o nella corsia dei box.

I piloti e i copiloti di vetture con abitacolo chiuso che utilizzano un casco integrale devono poter superare il seguente test (1), allo scopo di verificare che sia possibile accedere in maniera appropriata alle vie aeree di un pilota ferito :

il pilota è seduto nella sua vettura, casco e dispositivo di ritenuta della testa approvato dalla FIA in posizione e agganciato, cintura di sicurezza allacciata con l'aiuto di due soccorritori, il Medico Capo ufficiale della gara (o, se presente, il Medico delegato FIA) deve essere in grado di rimuovere il casco con la testa del pilota mantenuta permanentemente in una posizione neutra.

Se è impossibile, il pilota dovrà indossare un casco aperto.

(1) conformità raccomandata per le vetture storiche

10.2 PERSONALIZZAZIONE DEL CASCO

Il casco, dovendosi adattare alle caratteristiche della testa del pilota, non può essere scambiato.

A tal fine si raccomanda di scrivere sul casco il nome del pilota che lo porta. Se viene scritto all'esterno ciò deve avvenire con pittura idonea consigliata dal Costruttore.

10.3 ADESIVI, SCRITTE, MARCHI E ISTORIAZIONI

È vivamente raccomandato di non applicare adesivi all'esterno del casco poiché i solventi utilizzati per staccarli ne debilitano la resistenza; e inoltre di usare pittura di cui al precedente paragrafo per eventuali scritte, marchi e istoriazioni dipinti all'esterno del casco.

10.4 MODIFICHE

Un casco non potrà essere modificato rispetto alle specifiche di costruzione salvo se conformemente alle istruzioni approvate dal costruttore e da uno degli organismi elencati nella Lista Tecnica FIA 25 che hanno certificato il modello in questione.

Ogni altra modifica renderà il casco inaccettabile.

Qualsiasi accessorio (video-camere, visiere,) deve essere originale, approvato dalla FIA e installato in conformità con le istruzioni del costruttore.

10.5 CASCHI SPROVVISTI DI ETICHETTA DI OMOLOGAZIONE VALIDA

Come prescritto dalle norme di sicurezza in vigore i conduttori titolari di licenza ACI hanno l'obbligo di portare caschi omologati e devono quindi curare che il loro casco rechi la relativa etichetta di omologazione. Qualora, per qualsiasi ragione, la stessa manchi o risulti illeggibile, essi dovranno richiedere al fabbricante il suo ripristino o quantomeno l'apposizione di etichetta o marchio atto all'identificazione della marca o del modello del casco.

10.6 PESI MASSIMI E SISTEMI DI COMUNICAZIONE (INTERFONI)

Il peso del casco potrà essere verificato in qualsiasi momento durante una manifestazione e non dovrà superare 1900 gr. per un casco integrale oppure 1700 gr. per un casco jet, accessori e fissaggi compresi.

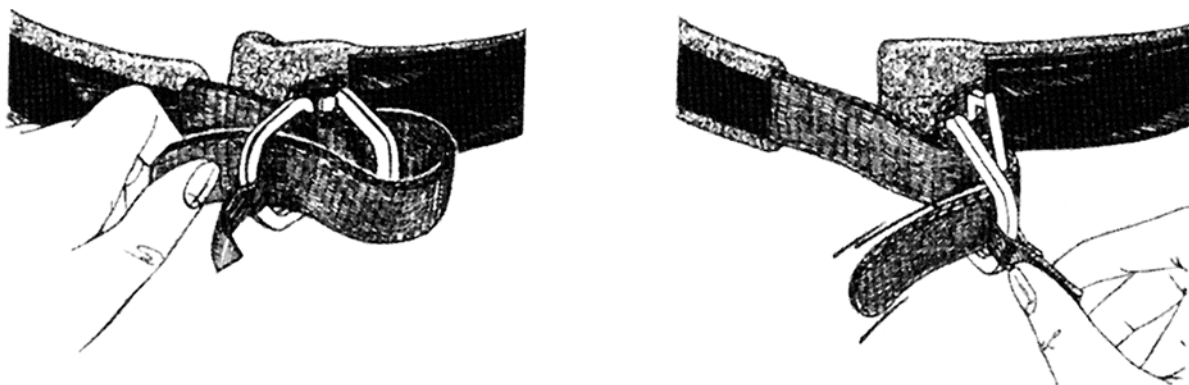
Gli interfonni montati nel casco sono proibiti in tutte le gare in circuito e in salita, ad esclusione delle gare di autocross e rallycross

(gli auricolari sono accettati). Le richieste di deroga, solo per ragioni mediche, potranno essere fatte tramite l'Area Tecnica e Sicurezza - Settore Medico dell'ACI.

L'installazione di un microfono non potrà essere fatta che conformemente alle disposizioni dell'Art. 10.4.

10.7 DISPOSITIVO DI SGANCIAMENTO RAPIDO

Di seguito viene riportato il disegno di un semplice dispositivo che permette lo sganciamento rapido di una cinghia da casco, utilizzato con successo dai piloti di Formula 1. Tutti i piloti da competizione dovranno assicurarsi che i propri caschi siano equipaggiati di questo dispositivo che aiuterà il personale di soccorso ed eliminerà la necessità di tagliare la cinghia.



11. CINTURE DI SICUREZZA (NORME FIA 8853/98; 8854/98; 8853-2016)

PREMESSA

31-12-2016: ULTIMA DATA UTILE PER OMOLOGARE CINTURE DI SICUREZZA IN CONFORMITÀ CON LA NORMA FIA 8853/98

31-07-2017: ULTIMA DATA UTILE PER RICEVERE ORDINI DI OLOGRAMMI FIA SECONDO LA NORMA FIA 8853/98

31-12-2017: ULTIMA DATA UTILE PER PRODURRE CINTURE DI SICUREZZA SECONDO LA NORMA FIA 8853/98

31-12-2022: ULTIMA DATA UTILE PER UTILIZZARE CINTURE DI SICUREZZA OMOLOGATE SECONDO LA NORMA FIA 8853/98 NEI CAMPIONATI FIA

11.1 GENERALITÀ

Le Norme 8853 (cinture aventi cinque o sei cinghie a contatto con il corpo del pilota) e 8854 (cinture aventi quattro cinghie a contatto con il corpo del pilota) sono state modificate dalla FIA.

Esse si chiameranno d'ora in poi 8853/98 e 8854/98.

In ciascuna delle suddette Norme sono state introdotte le seguenti disposizioni:

- modifica della struttura della norma che permette una lettura più facile
- introduzione di un limite di validità di cinque anni dopo l'anno di costruzione per tutte le cinture
- modifica dell'etichettatura di omologazione FIA per indicare il limite di validità e la conformità delle cinture alle nuove Norme
- 8853/98 e 8854/98
- nuovi tests di resistenza della fibbia di sicurezza
- introduzione di un modulo standard obbligatorio per tutti i rapporti dei tests di omologazione
- larghezza delle cinghie
- orientamento della leva sulle fibbie girevoli

Il testo completo delle Norme, cui ci si dovrà riferire, compresi gli eventuali aggiornamenti e il rapporto di omologazione standard, da presentare per richiedere l'omologazione delle cinture, sono disponibili nel sito www.acisport.it sotto la rubrica Normativa - Regolamenti Tecnici - Norme FIA.

La nuova Norma FIA 8853-2016 è stata introdotta allo scopo di apportare numerosi miglioramenti in rapporto all'attuale Norma FIA 8853/98.

I principali miglioramenti sono i seguenti:

- I) aumento della severità dell'impulso dell'urto da 30 g a 60 g
- II) aumento del carico della prova di resistenza delle cinghie a 25kN per tutte le cinghie
- III) aumento del carico della prova di resistenza della fibbia da 9,8 kN a 15 kN;

- IV) aumento del carico obliquo della prova della resistenza da 24 kN a 30 kN;
- V) aumento del carico della prova di resistenza per i dispositivi di regolazione e i pezzi di fissaggio a 15 kN;
- VI) autorizzazione delle cinture di sicurezza a 7, 8 e 9 punti di attacco.

11.2 APPLICAZIONE

Tutte le cinture utilizzate in gara dovranno essere conformi alle prescrizioni del presente articolo e devono essere utilizzate in base alle modalità e prescrizioni previste dall'Allegato J e/o dalle specifiche Regolamentazioni di Settore (RDS) applicabili.

11.3 PROCEDURA DI OMOLOGAZIONE

I fabbricanti interessati, all'omologazione di cinture di sicurezza secondo le Norme FIA 8853/98, 8854/98 e 8853-2016, titolari della prescritta Licenza ACI di Costruttore di Equipaggiamenti di Sicurezza grado D, in conformità con quanto prescritto dal Regolamento FIA di omologazione per equipaggiamenti di sicurezza, reperibile nel sito della FIA, dopo aver fatto effettuare presso un laboratorio riconosciuto dalla FIA, a loro spese, le prescritte prove, dovranno inviare all'ACI - Area Tecnica e Sicurezza - Via Durando 38 - 20158 Milano, per ogni modello di cintura da omologare, quanto segue:

- il rapporto di prova (un originale più una copia conforme), redatto esclusivamente sul modulo previsto dalla FIA per questo scopo, debitamente completato e firmato dal Laboratorio riconosciuto che ha eseguito le prove. A questo fine il fabbricante sottoporrà al laboratorio le campionature necessarie da sottoporre a prova e quelle che il laboratorio provvederà ad inoltrare direttamente alla FIA come prescritto dal regolamento di riferimento;
- il dossier tecnico (per le cinture di sicurezza da omologare secondo la Norma FIA 8853-2016) in conformità con l'Appendice F della Norma FIA 8853-2016;
- le prescritte tasse FIA e ACI (l'ammontare delle stesse è indicato nell'Appendice 9 al RSN "Tasse e Diritti").

11.3.1 Casi particolari (Norme FIA 8853/98 e 8854/98)

Per le cinture già omologate, i tests non sono da ripetere; è sufficiente che il laboratorio di prova ritrascriba i risultati delle prove precedentemente effettuate nel rapporto standard.

Gli elementi essenziali di una cintura (indicati nell'Appendice VIII delle Norme FIA), non potranno essere modificati una volta che l'omologazione è stata accordata.

In compenso, possono essere accettate dalla FIA delle estensioni (modifica o varianti minori degli elementi essenziali, nei limiti prescritti dal Regolamento FIA di omologazione per equipaggiamenti di sicurezza, reperibile nel sito della FIA. In questo caso, dovranno essere presentati: il rapporto standard debitamente compilato (in originale più una copia conforme e le tasse prescritte).

Il rapporto dovrà attestare che questo pezzo è conforme alle Norme FIA e che è compatibile con la cintura alla quale sarà collegato.

11.4 VALIDITÀ (Norme FIA 8853/98, 8854/98 e 8853-2016)

La validità di una cintura è limitata a cinque anni dopo l'anno di costruzione. Per esempio, una cintura costruita il 1-1-2016 sarà valida fino al 31-12-2021; analogamente una cintura costruita il 31-12-2016 sarà valida fino al 31-12-2021

Potranno essere previste specifiche disposizioni per alcune tipologie di gare, approvate da parte dell'ACI ed inserite nei regolamenti di settore (RDS).

11.5 ETICHETTATURA (Norme FIA 8853/98 e 8854/98. Per la Norma FIA 8853-2016 vedi art. 11.14)

Per l'etichettatura delle cinture di sicurezza costruite fino al 31-12-2012 si applicano gli articoli 11.5; 11.5.1; 11.6; 11.7; 11.8 della presente Norma. Per l'etichettatura e l'applicazione dello sticker FIA sulle cinture di sicurezza costruite dal 1-1-2013 si rimanda all' art. 8 e all'Appendice V delle Norme FIA di riferimento.

Ciascuna cinghia della cintura rispondente alle prescrizioni delle Norme 8853/98 e 8854/98 deve recare un'etichetta di omologazione (l'etichetta di omologazione è l'etichetta cucita su una cinghia collegata in permanenza alla fibbia di chiusura) o di identificazione (l'etichetta di identificazione è l'etichetta cucita sulla cinghia non collegata in permanenza alla fibbia di chiusura) conforme ai seguenti punti:

a) Iscrizioni che devono apparire sull'etichetta

Nome del fabbricante;

Data della fine della validità preceduta dalla menzione "Not valid after";

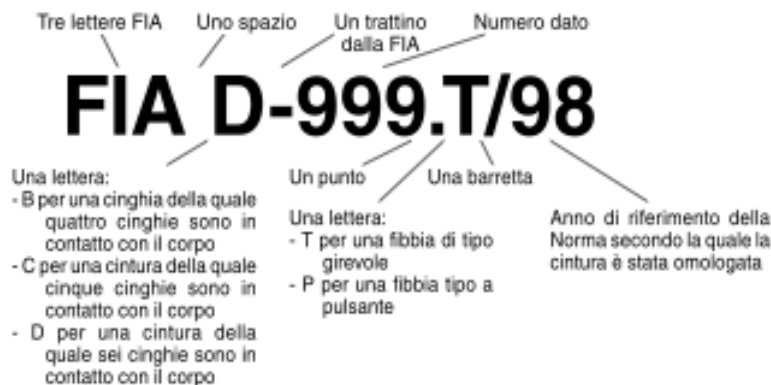
Numero attribuito dalla FIA su presentazione del rapporto di prova fornito dal servizio tecnico incaricato delle prove. Per le

cinghie addominali e delle spalle, se la cintura è evolutiva (vale a dire alla cintura a quattro cinghie può essere aggiunta una o due cinghie fra le gambe), è possibile far apparire su una stessa etichetta i differenti numeri di omologazione. In alternativa, per la cinghia tra le gambe, è possibile far apparire i numeri delle cinture sulle quali questa cinghia si adatta. Tutti questi numeri saranno impressi l'uno al di sotto dell'altro per evitare confusioni di lettura.

Nota: Sulle etichette di identificazione possono apparire solo la data di fine della validità preceduta dalla menzione "Not valid after" ed il numero di omologazione.

b) Numero di omologazione

Il numero di omologazione attribuito dalla FIA permette di riconoscere il tipo di cintura e l'anno di riferimento della Norma secondo la quale la cintura è stata omologata.



c) Identificazione delle etichette

Come già detto, esistono due tipi di etichette: le etichette di omologazione e le etichette di identificazione. Riportano entrambe il numero di omologazione, definito sopra, e la data di fine validità.



Fig. 1 - Etichetta di omologazione

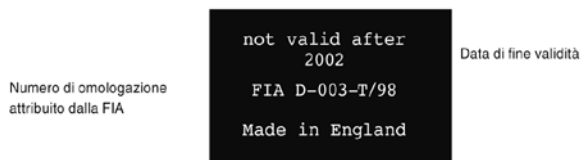


Fig. 2 - Etichetta di identificazione

Dimensioni delle iscrizioni

L'altezza minima delle iscrizioni è:

Logo o nome del fabbricante 3 mm

"Not valid after" 2 mm

Anno di validità 4 mm

Numero di omologazione FIA 4 mm.

11.5.1

Nel caso in cui due cinghie siano fisicamente indissociabili è autorizzata una sola etichetta.

Ogni cintura deve avere almeno una etichetta di omologazione.

L'etichetta sarà posizionata a 20 cm al massimo della linguetta.

Per essere conforme, una cintura deve essere composta di cinghie aventi lo stesso numero di omologazione.

Le iscrizioni delle etichette devono essere chiaramente leggibili ed indelebili per mezzo di un'etichetta cucita sulla cinghia che possa resistere all'uso.

Deve essere possibile ai Commissari Tecnici togliere o tagliare l'etichetta senza danneggiamenti per la cinghia.

11.6 COME CONTROLLARE UNA CINTURA (Norme FIA 8853/98 e 8854/98)

Occorre controllare i seguenti punti:

a) Un'etichetta per cinghia

Per quanto riguarda il limite di validità delle cinture ed il controllo del numero di cinghie è necessario esigere che ciascuna cinghia abbia un'etichetta di omologazione o una etichetta di identificazione (vedere "Identificazione delle etichette", art. 11.5 lettera c), salvo il caso previsto dall'articolo 11.5.1 di due cinghie indissociabili fra loro.

b) Numero delle cinghie e numeri di omologazione

Una cintura deve essere utilizzata nella sua interezza ossia deve essere composta dal numero esatto di cinghie per le quali è stata omologata. Il numero delle cinghie può essere dedotto dal numero di omologazione grazie alle lettere B, C, o D (vedere "numero di omologazione", articolo 11.5 lettera b). Tuttavia, è possibile avere più numeri di omologazione di etichetta; ciò indica che la cintura è omologata

per diverse configurazioni (a quattro e a cinque cinghie, per esempio). È sufficiente, in ogni caso, che tutte le cinghie della cintura abbiano uno stesso numero di omologazione (vedere: “Esempi - Caso di una cintura a 4 o 5 cinghie in contatto con il pilota”).

c) Anno di riferimento della Norma in corso di validità

L’anno di riferimento (vedere “Numero di omologazione”, articolo 11.5, lettera b), indica l’anno di revisione della Norma secondo la quale la cintura è stata omologata. Per esempio, il “/98” del numero “FIA D-999.T/98” significa che la cintura è stata omologata secondo la Norma revisionata nel ‘98.

È dunque sufficiente conoscere l’anno di revisione attualmente richiesto dal regolamento FIA per sapere se la cintura è idonea per essere utilizzata.

Non vi è più dunque da controllare e conoscere le ultime modifiche della Norma delle cinture (per esempio: la leva della fibbia rivolta verso il basso o la larghezza minima delle cinghie). Il “/98” è sufficiente per sapere che la cintura ha subito tutte le modifiche richieste dalla Norma in corso.

La revisione valida fino a nuovo ordine è: “/98”. In caso di evoluzione, ogni revisione sarà pubblicata con un preavviso sufficiente nel Bollettino FIA.

d) Data di fine validità

La data di fine validità è indicata sull’etichetta di omologazione e di identificazione. La durata della vita di una cintura è stata fissata in cinque anni dopo il suo anno di fabbricazione (vedere art. 11.4).

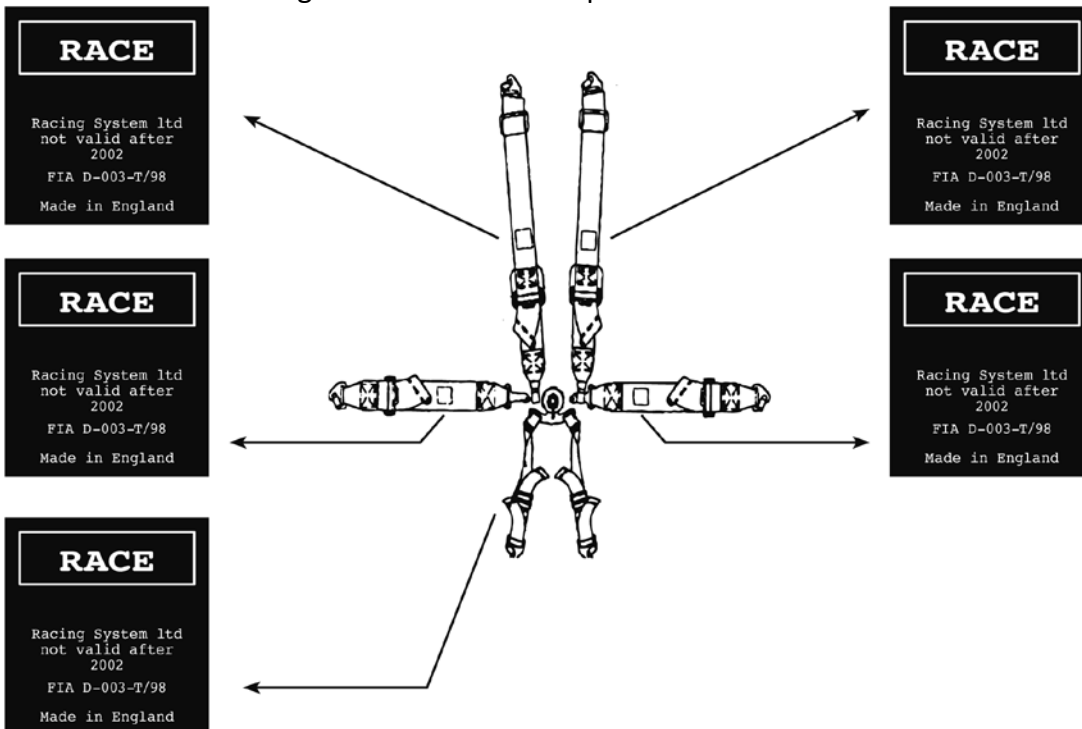
11.7 RACCOMANDAZIONI (Norme FIA 8853/98 e 8854/98)

Si ricorda ai piloti e ai Commissari Tecnici che in caso di impatto violento le cinture di sicurezza si distendono e dunque perdono la loro capacità di assorbimento di energia in caso di nuovo impatto. È di conseguenza imperativo sostituire ogni cintura che abbia subito un’importante decelerazione.

I Commissari Tecnici hanno anche il dovere di rifiutare una cintura in cattivo stato, anche prima del raggiungimento del limite di validità, togliendo l’etichetta di omologazione.

11.8 ESEMPI (Norme FIA 8853/98 e 8854/98)

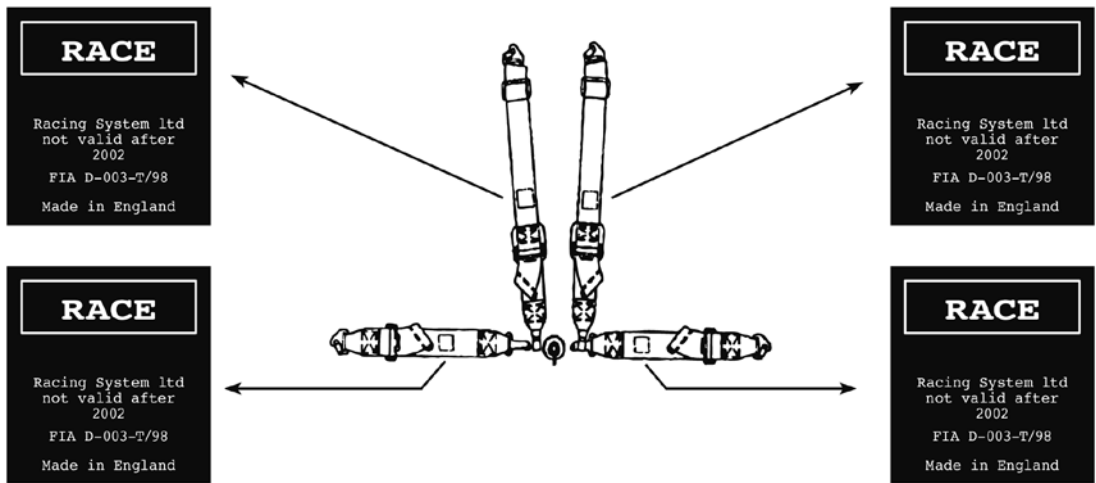
Caso di una cintura a 6 cinghie in contatto con il pilota.



* In questo caso non vi è una etichetta per le due cinghie tra le gambe poiché esse sono indissociabili.

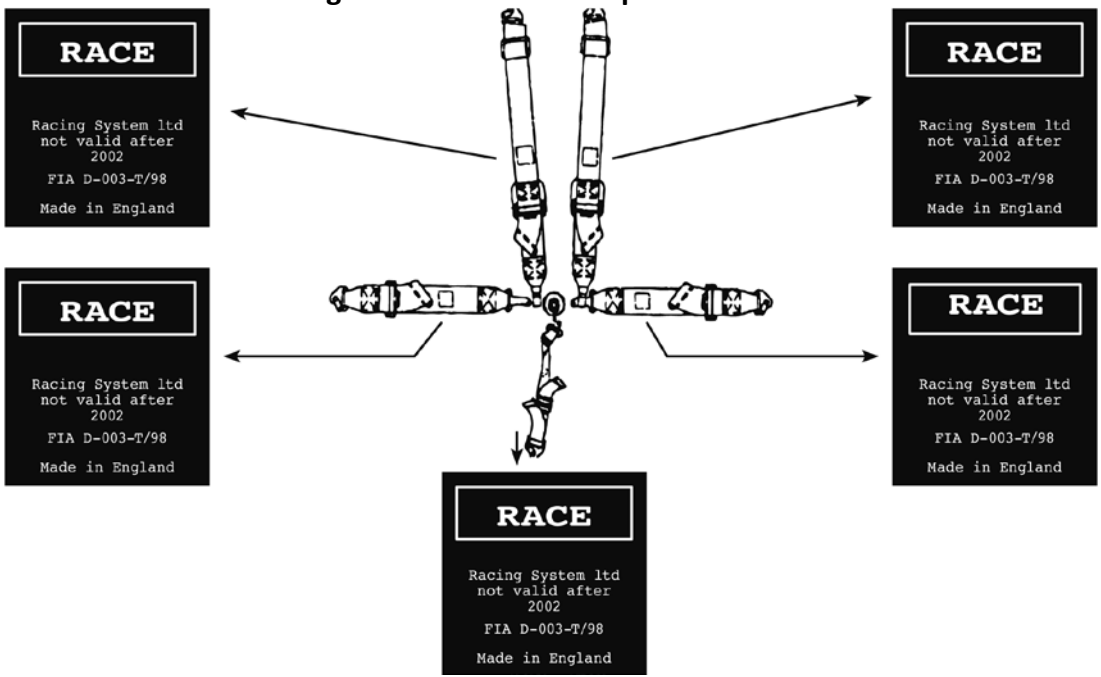
** Si precisa che tutte le etichette di omologazione salvo una potranno essere sostituite da etichette di identificazione.

Caso di una cintura a 4 cinghie in contatto con il pilota.



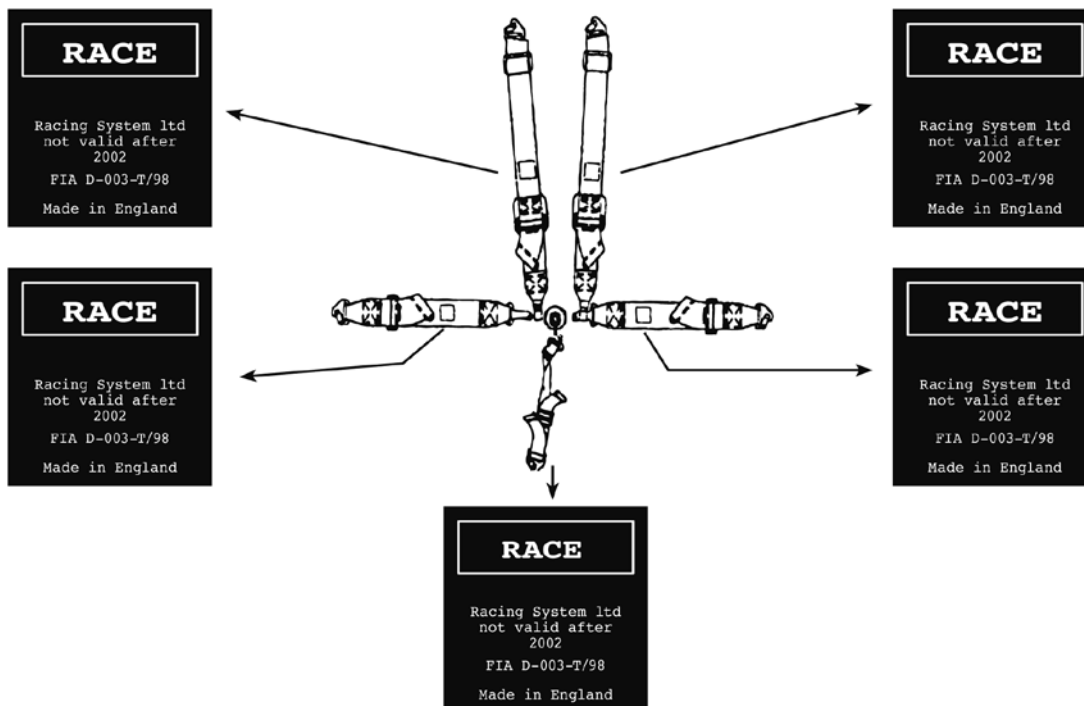
* Si precisa che tutte le etichette di omologazione salvo una potranno essere sostituite da etichette di identificazione.

Caso di una cintura a 5 cinghie in contatto con il pilota.



* Si precisa che tutte le etichette di omologazione salvo una potranno essere sostituite da etichette di identificazione.

Caso di una cintura a 4 o 5 cinghie in contatto con il pilota



* Si precisa che tutte le etichette di omologazione salvo una potranno essere sostituite da etichette di identificazione

11.9 ELENCO CINTURE DI SICUREZZA OMOLOGATE FIA (Norme FIA 8853/98, 8854/98, 8853-2016)

Nel sito “www.fia.com” sono disponibili gli elenchi delle cinture di sicurezza omologate dalla FIA.

11.10 VARIE (Norme FIA 8853/98 e 8854/98)

Nella definizione dei montaggi delle cinture in funzione del numero di “punti”, questi designeranno il numero di cinghie in contatto col corpo.

b) Omologazioni combinate: si informano i Commissari Tecnici che una cintura a 4 punti (Norma 8854) può essere omologata e utilizzata anche come una cintura a sei punti aggiungendo delle cinghie tra le gambe ma, in questo caso, la cintura deve avere delle etichette che rechino gli appropriati numeri delle due Norme 8854 e 8853.

L'inverso (utilizzo unicamente di cinghie delle spalle e sotto-addominale di una cintura avente solo i numeri della

Norma 8853) è proibito.

c) Imbottitura: l'Art. 6.7 delle Norme specifica che:

“Dovranno essere evitati i materiali che si decompongono a temperature relativamente basse sprigionando fumi

irritanti, corrosivi o tossici. (Particolare attenzione dovrà essere prestata alle imbottiture per la ripartizione del carico).”

11.11 PROVE DI CONTROLLO (Norme FIA 8853/98, 8854/98 e 8853-2016)

Vedere il FIA Homologation Regulations for Safety Equipment – Appendix I - Post-Homologation Controls Applied to the Products Homologated by the FIA.

L'ACI si riserva il diritto di verificare, ogni tre anni, mediante sorteggio, la corrispondenza delle cinture di sicurezza alle norme internazionali e di omologazione. Saranno a carico della Ditta produttrice, nel caso i risultati non corrispondessero alle prescrizioni, sia le spese sostenute per le prove che le conseguenze relative.

11.12 AVVISO IMPORTANTE (Norme FIA 8853/98 e 8854/98)

A seguito della decisione della Commissione Sicurezza FIA di vietare tutte le cinture di sicurezza nella configurazione con le cinture delle spalle che si riuniscono in una singola cinghia dietro il sedile del pilota, si comunica che l'omologazione delle seguenti cinture di sicurezza, qualunque sia la data di fine della loro validità, è revocata con effetto immediato:

SABELT S.P.A. (ITALIA)

Top Formula FIA C-119.T/98

Top Formula FIA D-121.T/98

Top Formula FIA B-123.T/98

904603N FIA D-167.T/98

OMP RACING S.R.L. (ITALIA)

Professional 3.1 FIA C-194.T/98

Professional 3.2 FIA D-196.T/98

Professional 3 FIA B-198.T/98

STOCKBRIDGE RACING LTD - WILLANS (UK)

Club 4x3 FIA B-128.T/98

Tutte queste cinture di sicurezza non possono più essere considerate conformi agli Standard FIA 8853/98 e 8854/98 ed il loro utilizzo è proibito in tutti i casi in cui è obbligatoria la conformità delle cinture di sicurezza ai suddetti Standard.

POICHÉ SOVENTE LE STESSE ETICHETTE DI OMOLOGAZIONE SONO UTILIZZATE PER DIVERSE CONFIGURAZIONI DI CINTURE DI SICUREZZA ALL'INTERNO DI UNA "FAMIGLIA", SI FA PRESENTE CHE È POSSIBILE TROVARE ETICHETTE CHE RIPORTANO I NUMERI DELLE SUDETTE CONFIGURAZIONI VIETATE TRA QUELLE INVECE ACCETTABILI, COME AD ESEMPIO IN UNA CINTURA DI SICUREZZA - PERFETTAMENTE VALIDA - CON CINGHIE DELLE SPALLE SEPARATE.

11.13 CHIARIMENTO DELLA FIA SULLE CINTURE DI SICUREZZA "EVOLUTIVE" - Articoli 11.5 a); 11.6 b); 11.11 b) (Norme FIA 8853/98 e 8854/98)

Un Costruttore può approvare una cintura a 4 punti di attacco ed ottenere il numero di omologazione FIA. Egli può poi ri-testare la stessa cintura di sicurezza base, ma invece di usare le 4 cinghie può richiedere di utilizzare cinque cinghie (le stesse 2 cinghie per le spalle e le stesse 2 cinghie pelviche + 1 nuova cinghia inguinale) e ottenere un nuovo numero di omologazione. Il Costruttore può anche ri-testare la stessa cintura di sicurezza di base con una configurazione a 6 cinghie (le stesse 2 cinghie per le spalle e le stesse 2 cinghie pelviche + 2 nuove cinghie inguinali) ed ottenere un nuovo numero di omologazione.

In ogni caso, tutte le tre configurazioni devono essere testate e approvate dalla FIA e ogni configurazione deve avere un numero di omologazione.

Esempio:

cinture di sicurezza Takata

- B-214.T/98 (quattro cinghie)
- C-215.T/98 (cinque cinghie)
- D-216.T/98 (sei cinghie)

La cintura a 4 cinghie (2 per le spalle e 2 pelviche) è esattamente la stessa per tutte e tre le omologazioni, così sulle 2 cinghie per le spalle e sulle 2 cinghie pelviche è possibile trovare i 3 numeri di omologazione, la sola differenza è che quando la cintura di sicurezza viene utilizzata con 5 cinghie, la cinghia inguinale ha il numero di omologazione C-215.T/98. Quando la cintura viene utilizzata con 6 cinghie, sulla cinghia inguinale ci sarà il numero di omologazione D-216.T/98 e sulle cinghie per le spalle e le cinghie pelviche ci saranno i 3 numeri di omologazione.

Così, quando un Commissario Tecnico controlla la cintura di sicurezza deve in primo luogo contare il numero di cinghie e poi trovare il corretto numero di omologazione. La lettera B è utilizzata per la configurazione a 4 cinghie, la lettera C per le cinque cinghie e la lettera D per le 6 cinghie. Almeno un numero comune di omologazione deve essere trovato su tutte le cinghie.

11.14 ETICHETTATURA (Norma FIA 8853-2016)

Ciascuna cinghia della cintura rispondente alle prescrizioni della Norma 8853-2016 deve recare un'etichetta di omologazione o di identificazione. Nel caso in cui due cinghie siano fisicamente indissociabili è autorizzata una sola etichetta di identificazione.

Ogni cintura deve avere una sola etichetta di omologazione, con lo sticker FIA, che sarà posizionata sulla cinghia della spalla sinistra.

Tutte le etichette saranno posizionate a 20 cm al massimo dalla linguetta.

Le informazioni e il formato indicati nelle figure I e II di seguito riportate devono essere rispettati.

Le dimensioni dell'etichetta di omologazione devono essere di 84 mm x 44 mm mentre quelle dell'etichetta di identificazione devono essere di 40 mm x 44 mm.

La stampa sull'etichetta deve essere in nero e il colore di fondo sarà il bianco. Il font del testo sarà l'Arial taglia minima 8 pt e il fabbricante deve seguire lo stile grassetto del carattere quando richiesto. Si raccomanda al fabbricante di includere dei sistemi di sicurezza nelle etichette allo scopo di evitare qualsiasi falsificazione o copia.

L'etichetta di omologazione (vedi figura I) deve contenere le seguenti informazioni:

- 1) Numero della Norma FIA;
- 2) Nome del fabbricante, che potrà essere sostituito dal suo logo;
- 3) Numero di serie (numero di serie unico per prodotto). Un codice a barre definito dal fabbricante può essere utilizzato come complemento a questo numero;
- 4) Numero di omologazione attribuito dalla FIA a un prodotto specifico (può avere uno o più numeri di omologazione differenti);
- 5) Validità del prodotto (unicamente l'anno);
- 6) Se la cintura non può essere utilizzata che con il sistema FHR, la menzione "For FHR use only" deve figurare come indicato nella figura I.b).

L'etichetta di identificazione (vedi figura II) deve contenere le seguenti informazioni:

- 1) Numero della Norma FIA;
- 2) Nome del fabbricante, che potrà essere sostituito dal suo logo;
- 3) Numero di serie (facoltativo);
- 4) Numero di omologazione attribuito dalla FIA a un prodotto specifico (può avere uno o più numeri di omologazione differenti);
- 5) Validità del prodotto (unicamente l'anno);
- 6) Se la cintura non può essere utilizzata che con il sistema FHR, la menzione "For FHR use only" deve figurare come indicato nella figura II.b).

Affinché una cintura sia conforme alla regolamentazione allorché più numeri di omologazione sono indicati sulle etichette della FIA, lo stesso numero di omologazione deve apparire almeno una volta su tutte le cinghie.

Le iscrizioni devono essere marcate in maniera leggibile e indelebile su una etichetta cucita sulla cinghia. Le iscrizioni saranno concepite per restare leggibili durante l'utilizzo e la durata di vita prevista per la cintura.

Deve essere possibile per i Commissari Tecnici togliere o tagliare le etichette senza danneggiare la cinghia.

Le etichette non devono essere disponibili al di fuori del luogo di fabbricazione.

L'etichetta sarà controllata dalla FIA, che riserva ai suoi ufficiali, o a quelli di una ASN, il diritto di togliere o di annullare l'etichetta.

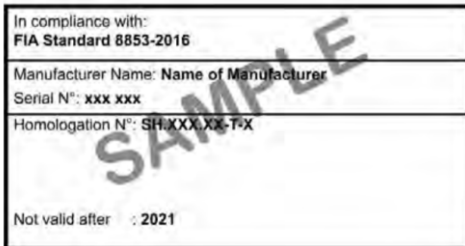


Figura I.a – Etichetta di omologazione

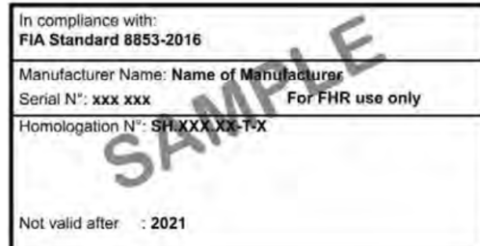


Figura I.b – Etichetta di omologazione per cintura di sicurezza da utilizzarsi con il dispositivo FHR

Figure I – Modello di etichetta di omologazione



Figura II.a – Etichetta di identificazione



Figura II.b – Etichetta di identificazione per cintura di sicurezza da utilizzarsi con il dispositivo FHR

Figure II – Modello di etichetta di identificazione

15.14.1 Etichettatura per le cinghie delle spalle doppie

Ciascuna cinghia delle spalle specifica per il sistema HANS[®] (vedi articolo 4.3 della Norma FIA 8853-2016) deve recare una etichettatura supplementare conformemente alla figura III. Le dimensioni dell'etichetta devono essere di almeno 35 mm x 40 mm.



Figura III – Etichetta specifica per le cinghie delle spalle doppie

15.14.2 Etichettatura per la fibbia a liberazione completa

Le fibbie delle cinture di sicurezza a liberazione completa, unicamente come definite dall'articolo 4.4 della Norma FIA, devono recare una etichettatura con lo stesso numero di omologazione e la stessa data di validità come indicati sull'etichetta di omologazione della FIA.

12. SEDILI DA COMPETIZIONE

12.1 NORMA FIA 8855-1999

12.1.1 Generalità

Il testo completo, cui ci si dovrà riferire, della Norma FIA 8855-1999 è a disposizione nel sito www.acisport.it sotto la rubrica Normativa - Regolamenti Tecnici - Norme FIA.

12.1.2 Obbligatorietà

L'uso di sedili omologati secondo la Norma FIA 8855-1999 è previsto laddove prescritto dalla FIA e/o dall'ACI.

12.1.3 Procedura di omologazione FIA

I fabbricanti titolari della prescritta licenza ACI di Costruttore di Equipaggiamenti di Sicurezza grado D dovranno chiedere l'omologazione all'Area Tecnica e Sicurezza - Via Durando 38 - 20158 Milano presentando i rapporti di prova (in originale più una copia conforme), rilasciati da un laboratorio riconosciuto dalla FIA presso il quale effettueranno, a proprie spese, le prove prescritte.

Le richieste di omologazione dovranno essere accompagnate dalle tasse di pertinenza ACI e FIA, come prescritte dall'Appendice 9 al RSN "Tasse e Diritti", per ogni tipo di sedile da omologare.

Se i risultati delle prove saranno conformi alle norme di omologazione, l'ACI presenterà alla FIA la richiesta per l'attribuzione di un numero di identificazione che comproverà l'avvenuta omologazione del sedile.

A seguito dell'omologazione, un'etichetta FIA, conforme al modello descritto all'articolo 10.1.4, deve essere integrata in una parte visibile di ciascun sedile di ogni modello.

L'etichetta deve riportare l'indicazione dello Standard FIA di riferimento e il nominativo del fabbricante, il modello del sedile, il numero e l'anno di omologazione, il mese e l'anno di produzione.

L'omologazione deve definire la posizione dell'etichetta.

Una volta accordata omologazione la FIA pubblicherà i dati relativi ai sedili di nuova omologazione nella Lista Tecnica FIA n° 12.

I fabbricanti che desiderano modificare un sedile già omologato dalla FIA dovranno farne apposita richiesta all'ACI e ripetere l'insieme dei tests di omologazione descritti nella Norma FIA 8855-1999 e versare le relative tasse (l'ammontare delle stesse verrà richiesto al momento dell'omologazione).

12.1.4 Durata dei sedili

La durata di utilizzazione di un sedile omologato dalla FIA sarà di 5 anni a partire dalla data di fabbricazione.

I sedili realizzati a partire dal 1-1-2014 devono avere la marcatura "Non valido dopo". Quindi la data di validità è quella contrassegnata nell'etichetta FIA.

Per esempio, un sedile fabbricato il 1° Gennaio 2014 sarà "Not valid after 2019"; analogamente, un sedile fabbricato il 31-12-2014 sarà "Not valid after 2019".

I sedili prodotti prima del 1-1-2014 devono avere la marcatura della "data di produzione". In questo caso,

la validità è la data di produzione (compreso il mese) + 5 anni ai sensi dell'articolo 253.16.6 dell'Allegato J al Codice Sportivo Internazionale (quindi un sedile con data di produzione Maggio 2012 scade a Maggio 2017).

Una proroga di massimo 2 anni può essere accordata se il sedile viene restituito al fabbricante per essere riconfermato. Le proroghe saranno indicate da un'etichetta complementare fissata al sedile, che specifichi la data di fine della conformità del sedile e la validità mediante il visto di ispezione di qualità del fabbricante.

Potranno essere previste specifiche disposizioni per alcune tipologie di gare, approvate da parte dell'ACI ed inserite nei regolamenti di settore (RDS).

12.1.5 Nuovo sistema di etichettatura

Dal 1-1-2012 e fino al 31-12-2016 ci sarà una sovrapposizione di due differenti tipi di etichette illustrate nei successivi paragrafi 12.1.5.1 e 12.1.5.2.

Per i sedili costruiti a far data dal 1-1-2014 il sistema di etichettatura previsto è quello riportato nel successivo art. 12.1.5.3.

12.1.5.1 Per i sedili omologati secondo la Norma FIA 8855-1999 costruiti fino al 31-12-2011:

L'etichetta, che deve essere integrata nel sedile, dovrà misurare almeno 6 cm x 4 cm e riportare i dati richiesti (vedi articolo 12.1.3).

L'altezza minima delle lettere sarà di 8 mm e l'etichetta sarà fissata sul lato di ciascun sedile, all'altezza del petto. È preferibile un'etichetta in film di Alluminio, che si distrugge quando la si toglie; nel caso in cui l'etichetta adesiva non sia pratica, vale a dire sui sedili completamente rivestiti, sarà possibile ricamare l'etichetta nella copertura del sedile (vedere disegno 1).

La data di fabbricazione potrà essere indicata da una banda di verifica della data (disegno 2) su un'etichetta adesiva, oppure mediante caratteri ricamati/impressi, secondo i casi.

I sedili a struttura metallica dovranno avere il telaio identificato permanentemente, conformemente ai particolari dell'etichetta di omologazione.

Le etichette non devono essere disponibili al di fuori del luogo di fabbricazione e le fodere di ricambio del sedile che recano l'etichetta di omologazione non possono essere installate che dal fabbricante o dal suo agente ufficiale di riparazione.

L'etichetta sarà controllata dalla FIA che riserva ai suoi Ufficiali o a quelli dell'Autorità Sportiva Nazionale (ACI) il diritto di togliere o annullare l'etichetta. Ciò si verificherà quando, a parere del Commissario Tecnico Capo della gara, un incidente sopravvenuto al veicolo a bordo del quale è montato il sedile metterà a repentaglio la futura performance del sedile stesso.

DISEGNO N° 1

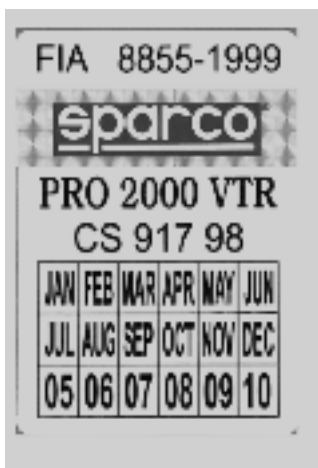
Altezza minima dei caratteri 8 mm

Norma FIA 8855-1999
Sedile ABC
Modello: Super Champion 1996
Omologazione N CS.001.96
Data di fabbricazione: Giugno 1996

DISEGNO N° 2

Data di fabbricazione (Banda di Verifica Tipo)

Mese	G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D
Anno	n	97	98	99	00	01	02	03	04	05	06	07



Esempio etichetta

- Etichetta valida fino al 31-12-2016

- I sedili costruiti dal 1-1-2012 non devono avere questo tipo di etichetta

12.1.5.2 Per i sedili omologati secondo la Norma FIA 8855-1999 costruiti dal 1-1-2012 fino al 31-12-2013:

L'etichetta, che deve essere integrata nel sedile, dovrà misurare 84 mm x 34 mm (vedere disegno n° 3) e lo spazio quadrato vuoto dove incollare lo sticker FIA misurerà 15 x 15 mm (vedere disegni n° 3, 4 e 5). Il nome del fabbricante potrà essere sostituito dal suo logo. L'etichetta avrà il fondo bianco e il testo sarà in nero. Lo stile del carattere di testo sarà l'Arial dimensione 8 pt e il fabbricante dovrà rispettare i caratteri in grassetto, ove previsti. L'etichetta dovrà riportare i dati seguenti:

- Nome dello Standard FIA
- Nominativo del fabbricante
- Modello del sedile
- Numero e anno di omologazione FIA
- Mese e anno di produzione del sedile
- Numero di serie.

L'etichetta sarà fissata sul lato di ciascun sedile, all'altezza del petto, in una posizione facilmente visibile quando il sedile è installato nella vettura. L'etichetta sarà fabbricata in un materiale che si distrugge quando si tenta di scollarla ma, nel caso in cui un'etichetta adesiva non è pratica, vale a dire sui sedili completamente rivestiti, l'etichetta dovrà essere incollata sulla scocca del sedile e il fabbricante dovrà prevedere un'apertura allo scopo di permettere la verifica/visibilità dell'etichetta.

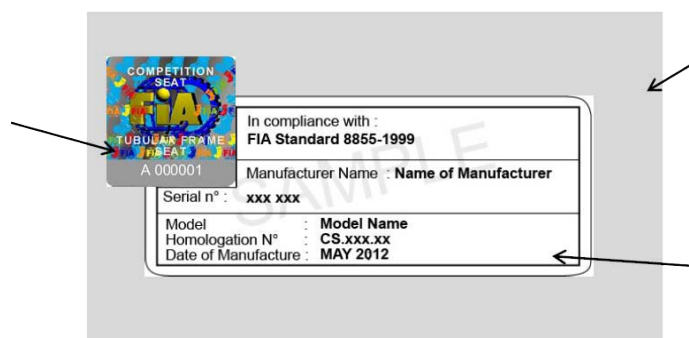
I sedili a struttura metallica dovranno avere il telaio identificato permanentemente, conformemente ai particolari dell'etichetta di omologazione.

Le etichette non devono essere disponibili al di fuori del luogo di fabbricazione e i coprisedili di ricambio non possono essere installati che dal fabbricante o dal suo agente ufficiale di riparazione.

L'etichetta sarà controllata dalla FIA che riserva ai suoi Ufficiali o a quelli dell'Autorità Sportiva Nazionale (ACI) il diritto di togliere o annullare l'etichetta. Ciò si verificherà quando, a parere del Commissario Tecnico responsabile di gara, un incidente sopravvenuto al veicolo a bordo del quale è montato il sedile metterà in dubbio la futura performance del sedile stesso.

DISEGNO N° 3

etichetta per i sedili costruiti dal 1-1-2012 al 31-12-2013 (Norma FIA 8855-1999)



Disegno n° 4 - Sedili con telaio tubolare



Disegno n° 5 - Sedili in composito



12.1.5.3 Per i sedili omologati secondo la Norma FIA 8855-1999 costruiti dal 1-1-2014:

L'etichetta, che deve essere integrata nel sedile, dovrà misurare 84 mm x 34 mm (vedere disegno n° 6) e lo spazio quadrato vuoto dove incollare lo sticker FIA misurerà 15x15 mm (vedere disegni n° 4, 5 e 6). Il nome del fabbricante potrà essere sostituito dal suo logo. L'etichetta avrà il fondo bianco e il testo sarà in nero. Lo stile del carattere di testo sarà l'Arial dimensione 8 pt e il fabbricante dovrà rispettare i caratteri in grassetto, ove previsti. L'etichetta dovrà riportare i dati seguenti:

- Nome dello Standard FIA
- Nominativo del fabbricante
- Modello del sedile
- Numero e anno di omologazione FIA
- Data di fine validità (unicamente l'anno) preceduta dalla dicitura "Not valid after"
- Numero di serie.

L'etichetta sarà fissata sul lato di ciascun sedile, all'altezza del petto, in una posizione facilmente visibile quando il sedile è installato nella vettura. L'etichetta sarà fabbricata in un materiale che si distrugge quando si tenta di scollarla ma, nel caso in cui un'etichetta adesiva non è pratica, vale adire sui sedili completamente rivestiti, l'etichetta dovrà essere incollata sulla scocca del sedile e il fabbricante dovrà prevedere un'apertura allo scopo di permettere la verifica/visibilità dell'etichetta.

I sedili a struttura metallica dovranno avere il telaio identificato permanentemente, conformemente ai particolari dell'etichetta di omologazione.

Le etichette non devono essere disponibili al di fuori del luogo di fabbricazione e i coprisedili di ricambio non possono essere installati che dal fabbricante o dal suo agente ufficiale di riparazione.

L'etichetta sarà controllata dalla FIA che riserva ai suoi Ufficiali o a quelli dell'Autorità Sportiva Nazionale (ACI) il diritto di togliere o annullare l'etichetta. Ciò si verificherà quando, a parere del Commissario Tecnico responsabile di gara, un incidente sopravvenuto al veicolo a bordo del quale è montato il sedile metterà in dubbio la futura performance del sedile stesso.

	In compliance with: FIA Standard 8855-1999
	Manufacturer Name: Name of Manufacturer
Serial N°: xxx xxx	
Model	Model Name
Homologation N°	: CS.xxx.xx
Not valid after	: 2019

DISEGNO N° 6
ETICHETTA PER I SEDILI COSTRUITI DAL 1-1-2014 (NORMA FIA 8855-1999)

12.1.6 Prove di controllo

Vedere il FIA Homologation Regulations for Safety Equipment – Appendix I - Post-Homologation Controls Applied to the Products Homologated by the FIA.

L’ACI si riserva il diritto di verificare, ogni tre anni, mediante sorteggio, la corrispondenza dei sedili alle norme internazionali e di omologazione. Saranno a carico della Ditta produttrice, nel caso i risultati non corrispondessero alle prescrizioni, sia le spese sostenute per le prove che le conseguenze relative.

12.2 NORMA FIA 8862-2009

12.2.1 Generalità

Il testo completo della Norma FIA 8862-2009, a cui ci si dovrà riferire, è reperibile nel sito www.acisport.it sotto la rubrica Normativa - Regolamenti Tecnici - Norme FIA.

12.2.2 Obbligatorietà

L’uso di sedili omologati secondo la Norma FIA 8862-2009 (“sedili da competizione ad alte prestazioni”) è obbligatorio laddove prescritto dalla FIA e/o dall’ACI.

12.2.3 Procedura di omologazione FIA

I fabbricanti, titolari della prescritta licenza ACI di Costruttore di Equipaggiamenti di Sicurezza grado D, in conformità con quanto prescritto dal Regolamento FIA di omologazione per equipaggiamenti di sicurezza, reperibile nel sito della FIA, dovranno chiedere l’omologazione all’Area Tecnica e Sicurezza - Via Durando 38 - 20158 Milano presentando i rapporti di prova (in originale più una copia conforme), rilasciati da un laboratorio riconosciuto dalla FIA ed inserito nella Lista Tecnica n° 39 presso il quale effettueranno, a proprie spese, le prove prescritte.

I rapporti di prova dovranno essere accompagnati dal dossier tecnico certificato dal laboratorio (in originale più una copia conforme), secondo l’Appendice F della Norma FIA 8862-2009

Le richieste di omologazione dovranno essere accompagnate dalle tasse di pertinenza ACI e FIA, come prescritte dall’Appendice 9 al RSN “Tasse e Diritti”, per ogni tipo di sedile da omologare.

Se i risultati delle prove saranno conformi alle norme di omologazione, l’ACI presenterà alla FIA la richiesta per l’attribuzione di un numero di identificazione che comproverà l’avvenuta omologazione del sedile.

A seguito dell’omologazione, un’etichetta FIA, conforme al modello descritto all’articolo 10.2.5, deve essere integrata in una parte visibile di ciascun sedile di ogni modello.

L’etichetta deve riportare l’indicazione dello Standard FIA di riferimento, il logo FIA Sport, il nominativo del fabbricante (o il suo logo), il modello del sedile, il numero di omologazione, il numero di serie, la data di fine validità.

L’omologazione deve definire la posizione dell’etichetta.

I supporti del sedile devono essere considerati come facenti parte del sedile e devono recare il numero di omologazione del sedile. I supporti del sedile devono essere etichettati separatamente, conformemente all'art. 10.2.5.

Una volta accordata l'omologazione la FIA pubblicherà i dati relativi ai sedili di nuova omologazione nella Lista Tecnica FIA n° 40.

Una volta depositata la domanda di omologazione, il Fabbricante si impegna a non modificare il disegno, i materiali e il metodo fondamentale di fabbricazione del sedile. Delle variazioni possono essere autorizzate dalla FIA, in accordo con il Laboratorio.

Ogni fabbricante che desidera richiedere una estensione di omologazione per dei supporti alternativi del sedile deve presentare ad ACI Sport (Area Tecnica e Sicurezza -) Via Durando 38 - 20158 Milano il rapporto di prova, redatto conformemente all'allegato G, rilasciato da una Società approvata dalla FIA per il Calcolo delle Armature di Sicurezza ed inserita nella Lista Tecnica FIA n° 35, accompagnato dalle tasse di pertinenza ACI e FIA, come prescritte dall'Appendice 9 al RSN "Tasse e Diritti". Detto rapporto deve confermare che i supporti di montaggio del sedile proposti hanno almeno la stessa rigidità e resistenza, nella direzione di rotolamento, dei supporti di montaggio del sedile approvati originariamente dalla FIA. Detto rapporto di prova deve anche confermare che questi requisiti sono stati soddisfatti nella posizione di montaggio peggiore, che è probabilmente la posizione più alta.

12.2.4 Durata dei sedili

La durata massima di utilizzazione di un sedile omologato dalla FIA (8862-2009) sarà di 10 anni a partire dalla data di fabbricazione. Per esempio, un sedile costruito il 1° Gennaio 2012 sarà "non più valido dopo il 2022"; ugualmente un sedile costruito il 31 Dicembre 2012 sarà "non più valido dopo il 2022".

Malgrado l'indicazione "non più valido dopo il", un sedile che abbia subito un incidente grave dovrà essere dismesso immediatamente.

Potranno essere previste specifiche disposizioni per alcune tipologie di gare, approvate da parte dell'ACI ed inserite nei regolamenti di settore (RDS).

12.2.5 Nuovo sistema di etichettatura

Dal 1-1-2012 e fino al 31-12-2021 ci sarà una sovrapposizione di tre differenti tipi di etichette illustrate nei successivi articoli 12.2.5.1 e 12.2.5.2

12.2.5.1 Per i sedili omologati secondo la Norma FIA 8862-2009 costruiti fino al 31-12-2011:

Le informazioni e il formato mostrati nelle Figure A/B dovranno essere rispettati, numero di serie unico compreso. Le dimensioni dell'etichetta dovranno essere di 80 mm x 27 mm. Il logo FIA Sport dovrà misurare 20 mm x 13,5 mm.

Il nome del fabbricante può essere sostituito dal suo logo. L'etichetta dovrà avere uno sfondo bianco con i caratteri impressi in nero.

L'etichetta sarà affissa sul lato di ciascun sedile, all'altezza del petto, in una posizione che sarà facilmente visibile quando il sedile è montato sulla vettura. Essa sarà del tipo che si auto distrugge in caso di rimozione ed è raccomandato che essa includa elementi di sicurezza previsti dal Fabbricante per evitare ogni falsificazione o copia. Nel caso in cui un'etichetta adesiva non sia pratica, ossia sui sedili completamente rivestiti, sarà possibile ricamare o incorporare l'etichetta nella fodera del sedile.

Le etichette non devono essere disponibili al di fuori del luogo di fabbricazione e le fodere di ricambio del sedile che recano l'etichetta di omologazione possono essere installate solo dal fabbricante o dal suo agente ufficiale di riparazione.

L'etichetta sarà controllata dalla FIA che riserva ai suoi Ufficiali o a quelli dell'Autorità Sportiva Nazionale (ACI) il diritto di togliere o annullare l'etichetta. Ciò si verificherà quando, a parere del Commissario

Tecnico Capo della gara, un incidente al veicolo nel quale è montato il sedile mette a repentaglio la futura performance del sedile.

Etichette valide fino al 31-12-2021 (Norma FIA 8862-2009)



Modelli di etichetta da apporre sul sedile e su ciascun supporto del sedile

12.2.5.2 Per i sedili omologati secondo la Norma FIA 8862-2009 costruiti dal 1-1-2012:

Le informazioni e il format devono essere quelli indicati nella Figura C, numero di serie unico compreso. Le dimensioni dell'etichetta devono essere di 84 mm x 34 mm e lo spazio quadrato vuoto dove incollare lo sticker FIA misurerà 15 x 15 mm. Il nome del fabbricante potrà essere sostituito dal suo logo. L'etichetta avrà il fondo bianco con i caratteri stampati in nero. Lo stile del carattere di testo sarà l'Arial dimensione 8 pt e il fabbricante dovrà rispettare i caratteri in grassetto, ove previsti.

L'etichetta sarà fissata sul lato di ciascun sedile, all'altezza del petto, in una posizione facilmente visibile quando il sedile è installato nella vettura. Essa deve essere del tipo che "si auto distrugge in caso di rimozione" ed è raccomandato che essa includa elementi di sicurezza previsti dal fabbricante per evitare ogni falsificazione o copia. Nel caso in cui un'etichetta adesiva non è pratica, ossia sui sedili completamente rivestiti, l'etichetta dovrà essere incollata sulla scocca del sedile e il fabbricante dovrà prevedere un'apertura allo scopo di permettere la verifica/visibilità dell'etichetta.

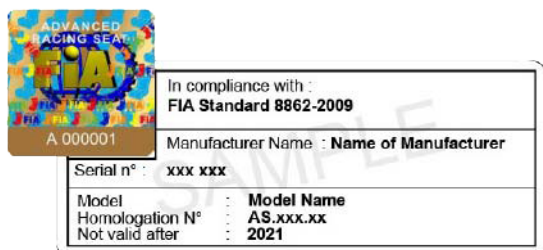
Le etichette non devono essere disponibili al di fuori del luogo di fabbricazione e i coprisedili di 3 ricambio non possono essere installati che dal fabbricante o dal suo agente ufficiale di riparazione.

L'etichetta sarà controllata dalla FIA che riserva ai suoi Ufficiali o a quelli dell'Autorità Sportiva Nazionale (ACI) il diritto di togliere o annullare l'etichetta. Ciò si verificherà quando, a parere del Commissario Tecnico responsabile di gara, un incidente sopravvenuto al veicolo a bordo del quale è montato il sedile metterà in dubbio la futura performance del sedile stesso.

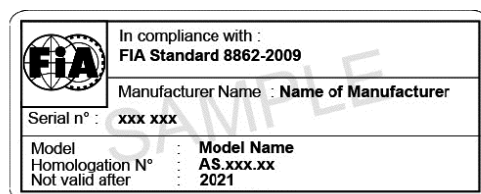
Figura C - etichette per i sedili costruiti dal 1-1-2012 (Norma FIA 8862-2009):

(a) da applicare sul sedile

(b) da applicare su ciascun supporto del sedile



(a)



(b)

12.2.5.3 Modello di etichetta FIA da applicare esclusivamente sui sedili specifici da Circuito

Il modello di etichetta FIA per i sedili specifici da Circuito sarà conforme al modello indicato nella figura (c) seguente:

	In compliance with: FIA Standard 8862-2009
	Manufacturer Name: Name of Manufacturer
Serial N°: xxx xxx	For circuit events only
Model	Model Name
Homologation N°	: AS.xxx.xx
Not valid after	: 2021

(c)

12.2.6 Prove di controllo

Vedere il FIA Homologation Regulations for Safety Equipment – Appendix I - Post-Homologation Controls Applied to the Products Homologated by the FIA.

L'ACI si riserva il diritto di verificare, ogni tre anni, mediante sorteggio, la corrispondenza dei sedili alle norme internazionali e di omologazione. Saranno a carico della Ditta produttrice, nel caso i risultati non corrispondessero alle prescrizioni, sia le spese sostenute per le prove che le conseguenze relative.

12.3 NORMA FIA 8855-2021

12.3.1 Generalità

Lo scopo di questa Norma FIA è definire delle esigenze di performance oggettive per sedili da competizione di nuova generazione, nettamente superiori a quelle della Norma FIA 8855-1999. Questa Norma garantirà una resistenza e un sostegno rinforzati in caso di urto posteriore e un sostegno più completo del bacino, delle spalle e della testa in caso di urto laterale.

I supporti dei sedili dovranno essere approvati come parte integrante del sistema sedile ed essi devono per conseguenza essere in grado di sopportare i carichi specificati nella Norma FIA 8855-2021 nei limiti di deformazione fissati.

Il testo completo, cui ci si dovrà riferire, della Norma FIA 8855-2021 è a disposizione nel sito www.acisport.it sotto la rubrica Normativa - Regolamenti Tecnici - Norme FIA.

12.3.2 Obbligatorietà

L'uso di sedili omologati secondo la Norma FIA 8855-2021 è previsto laddove prescritto dalla FIA e/o dall'ACI.

12.3.3 Procedura di omologazione FIA

I fabbricanti titolari della prescritta licenza ACI di Costruttore di Equipaggiamenti di Sicurezza grado D dovranno chiedere l'omologazione all'Area Tecnica e Sicurezza - Via Durando 38 - 20158 Milano presentando:

- il rapporto di prova conforme all'Annesso F della Norma 8856-2021 (in due esemplari originali), rilasciato da un laboratorio riconosciuto dalla FIA presso il quale effettueranno, a proprie spese, le prove prescritte
- un dossier tecnico conforme all'Annesso G della Norma 8856-2021, certificato dal Laboratorio
- una scheda di presentazione conforme all'Annesso H della Norma 8856-2021.

Le richieste di omologazione dovranno essere accompagnate dalle tasse di pertinenza ACI e FIA, come prescritte dall'Appendice 9 al RSN "Tasse e Diritti", per ogni tipo di sedile da omologare.

Se i risultati delle prove saranno conformi alle norme di omologazione, l'ACI presenterà alla FIA la

richiesta per l'attribuzione di un numero di identificazione che comproverà l'avvenuta omologazione del sedile.

Una volta accordata omologazione la FIA pubblicherà i dati relativi ai sedili di nuova omologazione nella Lista Tecnica FIA n° (TBA).

I fabbricanti potranno chiedere alla FIA di omologare delle taglie supplementari della scocca senza che sia necessario procedere ad altre prove a condizione che le modifiche geometriche siano conformi all'articolo 4.9 della Norma FIA 8855-2021. In questo caso la domanda di omologazione da presentare deve essere costituita da:

- un dossier che indichi la conformità all'articolo 4.9 della Norma FIA, conformemente al modello dell'Annesso I della Norma FIA 8855-2021
- una scheda di presentazione conforme all'Annesso H della Norma FIA 8855-2021.

I fabbricanti potranno anche domandare alla FIA un'estensione di omologazione per dei supporti alternativi conformemente all'articolo 4.8 della Norma FIA. In questo caso la domanda di estensione di omologazione deve essere costituita da:

- un rapporto di prova (due esemplari originali) conformemente al modello dell'Annesso J della Norma FIA 8855-2021
- un dossier tecnico conforme all'Annesso K della Norma FIA 8855-2021, certificato dal Laboratorio.

12.3.4 Durata dei sedili

La durata massima di utilizzazione di un sedile da competizione omologato dalla FIA (8855-2021) sarà di 10 anni a partire dalla data di fabbricazione. Per esempio, un sedile costruito il 1° Gennaio 2021 sarà "non più valido dopo il 2031"; ugualmente un sedile costruito il 31 Dicembre 2021 sarà "non più valido dopo il 2031".

Malgrado l'indicazione "non più valido dopo il", un sedile che abbia subito un incidente grave dovrà essere dismesso immediatamente.

12.3.5 Etichettatura

L'etichettatura del sedile e dei supporti deve conformarsi alle prescrizioni dell'articolo 7 della Norma FIA 8855-2021.

12.3.6 Prove di controllo

La FIA si riserva il diritto di richiedere alle ASN interessate di effettuare test di controllo qualità post-omologazione, secondo le normative post-omologazione, su sedili scelti a sorte. Si riserva inoltre il diritto di annullare l'omologazione nel caso in cui la domanda risulti incompleta o nel caso in cui il sedile sottoposto a test di qualità casuali o a controlli post-omologazione risulti non conforme all'omologazione originale come definita nella Norma FIA 8855-2021.

13. SISTEMI DI ESTINZIONE PIOMBATI INSTALLATI NELLE VETTURE DA COMPETIZIONE (PER LE OMOLOGAZIONI SECONDO IL NUOVO STANDARD FIA VEDERE L'ART. 23)

13.1 GENERALITÀ

Il testo completo della Norma FIA è reperibile nel sito www.acisport.it sotto la rubrica Normativa - Regolamenti Tecnici - Norme FIA.

13.2 OBBLIGATORIETÀ

Le vetture dovranno essere munite di un sistema di estinzione conforme allo standard FIA in oggetto
18-6-2021

secondo le prescrizioni dell'Allegato J e/o degli specifici regolamenti di settore (RDS) applicabili.

13.3 PRODOTTI ESTINGUENTI VIETATI

Si ricorda che l'Halon e il NAF sono proibiti in tutti i tipi di gare.

13.4 PROCEDURA DI OMOLOGAZIONE, ETICHETTATURA BOMBOLE E CERTIFICATO DI OMOLOGAZIONE

Quanto sotto riportato è una sintesi della Norma FIA "Sistemi di estinzione piombati installati nelle vetture da competizione" citato all'art. 13.1. Devono essere osservate le prescrizioni del Regolamento FIA di omologazione per equipaggiamenti di sicurezza, reperibile nel sito della FIA.

13.4.1 Procedura di omologazione ed etichettatura bombole

I fabbricanti interessati titolari della prescritta licenza ACI di Costruttore di Equipaggiamenti di Sicurezza grado D, dovranno prendere gli accordi con un Centro di prova indipendente approvato dalla FIA in grado di effettuare le prove prescritte dalla Norma FIA. Alle prove dovrà obbligatoriamente presenziare un rappresentante dell'ACI pena la non validità dei risultati stessi. I fabbricanti interessati dovranno perciò comunicare per iscritto all'Area Tecnica e Sicurezza - Via Durando 38 - 20158 Milano: la data, l'orario, la località e il Centro presso il quale si svolgeranno le prove e tutte le altre informazioni utili. Ciò dovrà essere fatto con almeno 30 giorni di anticipo sulla data fissata per le prove. Effettuate le prove di omologazione con esito positivo il Centro di prova redigerà un Certificato di Omologazione utilizzando il modulo FIA previsto a questo scopo.

L'originale e una copia conforme di detto Certificato di Omologazione saranno inviati, tramite il fabbricante, all'ACI Via Durando 38 - 20158 Milano accompagnati dalla prescritte tasse di omologazione FIA e ACI indicate nell'Appendice 9 al RSN "Tasse e Diritti", dalla richiesta formale di omologazione e da una lista di tutti gli articoli costituenti il sistema di estinzione (o da più liste se sono previste varie configurazioni del sistema) con riportati i riferimenti esatti di ciascun articolo, il relativo disegno tecnico e il disegno d'insieme del sistema di estinzione.

Queste liste devono essere certificate dal Laboratorio che esegue le prove.

Se i risultati delle prove saranno conformi alle norme di omologazione, l'ACI presenterà alla FIA la richiesta per l'attribuzione di un numero di identificazione che comproverà l'avvenuta omologazione del sistema di estinzione.

A seguito dell'omologazione, un'etichetta fatta di un materiale resistente, fissata su ciascun estintore, dovrà riportare le seguenti indicazioni, in maniera indelebile:

- Capacità totale, ivi compresa ogni suddivisione
- Tipo del prodotto estinguente
- Pressione del gas
- Data di fabbricazione
- Data di controllo prevista
- Numero di riferimento del Certificato di Omologazione FIA.

Nota bene: sui sistemi di fabbricazione italiana omologati il fabbricante sarà tenuto a riportare in maniera visibile sulla bombola la dicitura: CSAI APPROVED N.../... (dal 1-1-2014, per i nuovi sistemi omologati, la dicitura sarà: ACI APPROVED N.../...).

(Le prime due cifre sono le ultime dell'anno di omologazione, le altre due sono il numero di omologazione attribuito dall'ACI).

Ai sistemi di estinzione di fabbricazione italiana sono stati assegnati i seguenti numeri di omologazione:

OMP Ecolife Systems 1, 2, 3:

"EX.OO8.00" (FIA)

"CSAI APPROVED N. 00/01".

OMP Ecolife System 4,5:

“EX 009.00” (FIA)

“CSAI APPROVED N. 00/02”

Sparco FireWarrior:

“EX.011.01” (FIA)

“CSAI APPROVED N. 01/01”

TOORA Savelife (systems 1, 2 e 3)

“EX. 012.03” (FIA)

“CSAI APPROVED N. 03/01”

TOORA Savelife (systems 4 e 5)

“EX. 013.03” (FIA)

“CSAI APPROVED N. 03/02”

N.B.: Le etichette applicate su un lotto di sistemi di estinzione marca TOORA riportano il numero di omologazione FIA e non quello di approvazione ACI. Verificato trattarsi di un mero errore, dette etichette sono da considerare accettabili.

SABELT SABFIRE (systems 4 e 5)

“EX.015.03” (FIA)

“CSAI APPROVED N. 03/03”

SABELT SABFIRE (systems 1, 2 e 3)

“EX.016.03” (FIA)

“CSAI APPROVED N. 03/04”

SPARCO Fire Warrior Gas

“EX.018.04” (FIA)

“CSAI APPROVED N. 04/01”

LICO SF SafeRace

“EX.024.06” (FIA)

“CSAI APPROVED N. 06/01”

MOMO Firewall

“EX.025.07” (FIA)

“CSAI APPROVED N. 07/01”

TURINI AFFF

“EX.026.08” (FIA)

“CSAI APPROVED N. 08/01”

HAPPY RACER HR1

“EX.030.10” (FIA)

“CSAI APPROVED N. 10/01”

SABELT SABLIFE

“EX.032.10” (FIA)

“CSAI APPROVED N. 10/02”

SABELT SABGAS

“EX.033.10” (FIA)

“CSAI APPROVED N. 10/03”

SPARCO FW 20-10

“EX.034.10” (FIA)

“CSAI APPROVED N. 10/04”

OMP “Ecolife Gold Saloon 1 & Ecolife Gold Saloon 2”

“EX.035.11” (FIA)

“CSAI APPROVED N. 11/01”

OMP “Ecolife Gold one seat”

“EX.036.11” (FIA)

“CSAI APPROVED N. 11/02”

SPARCO “SP425”

“EX.052.18” (FIA)

“ACI APPROVED N. 18/01”

Per gli altri si rimanda alla Lista tecnica n. 16 dell’Allegato J.

I fabbricanti che desiderano modificare un sistema di estinzione già omologato dovranno farne apposita richiesta all’ACI, fornendo la documentazione di cui al punto 11.4.1, che verificherà la validità del sistema modificato e provvederà, in caso di accoglimento della domanda, a presentare la richiesta di omologazione alla FIA.

13.5 PROVE DI CONTROLLO

Vedere il FIA Homologation Regulations for Safety Equipment – Appendix I - Post-Homologation Controls Applied to the Products Homologated by the FIA. L’ACI si riserva il diritto di verificare, ogni tre anni, mediante sorteggio, la corrispondenza dei sistemi di estinzione alle norme internazionali e di omologazione. Saranno a carico della Ditta produttrice, nel caso i risultati non corrispondessero alle prescrizioni, sia le spese sostenute per le prove che le conseguenze relative.

13.6 REVISIONE DEI SISTEMI DI ESTINZIONE

I sistemi di estinzione devono essere revisionati ogni due anni dal Costruttore o dal suo rappresentante secondo le modalità riportate dall’art. 5 della Norma FIA per Sistemi di Estinzione.

Per avere notizie sui centri autorizzati per la revisione rivolgersi al costruttore del sistema di estinzione.

14. SERBATOI DI SICUREZZA PER CARBURANTE UTILIZZATI NELLE VETTURE DA COMPETIZIONE

14.1 GENERALITÀ

Il testo completo della Norma FIA è a disposizione nel sito www.acisport.it sotto la rubrica Normativa - Regolamenti Tecnici - Norme FIA. L’obbligo di utilizzare un serbatoio di sicurezza per carburante conforme alle Norme FIA FT3-1999, FT3.5-1999, FT5-1999, è riportato nei regolamenti internazionali e nazionali applicabili (RDS) allo specifico tipo di vettura e di gara, ai quali si rimanda per le specifiche di montaggio, di utilizzo e di controllo.

Dal 1/1/2004 tutti serbatoi di sicurezza devono essere conformi e omologati secondo le Norme FIA di cui al Cpv. precedente.

14.2 PROCEDURE PER OTTENERE IL RICONOSCIMENTO FIA DI FABBRICANTE DI SERBATOI DI SICUREZZA CONFORMI ALLA NORMA FIA FT3-1999, FT3.5-1999, FT5-1999

Quanto sotto riportato è una sintesi delle norme FIA per serbatoi di sicurezza per carburante (standard FT3-1999, FT3.5-1999, FT5-1999). Gli interessati dovranno attenersi al testo ufficiale della Norma FIA, alle eventuali modifiche o aggiornamenti che dovessero intervenire e ad ogni altra disposizione FIA e/o ACI emanata in proposito.

Devono essere osservate le prescrizioni del Regolamento FIA di omologazione per equipaggiamenti di sicurezza, reperibile nel sito della FIA.

I fabbricanti interessati, titolari della prescritta licenza ACI di Costruttore di Equipaggiamenti di Sicurezza grado D, dovranno prendere gli accordi con un Laboratorio autorizzato dalla FIA (ved. Lista Tecnica n. 15), specificando il tipo e al sigla del materiale che dovrà, una volta superati i tests prescritti, essere utilizzato per la costruzione dei serbatoi. Effettuate le prove richieste, il Laboratorio redigerà un Certificato di Prova utilizzando il modulo FIA previsto a questo scopo. L'originale ed una copia conforme di detto Certificato saranno inviati, tramite il fabbricante, all'ACI Via Durando 38 - 20158 Milano, accompagnati dalle prescritte tasse di omologazione FIA e ACI, indicate nell'Appendice 9 al RSN "Tasse e Diritti", e da una lettera di richiesta. Se i risultati delle prove saranno conformi alle norme, l'ACI presenterà alla FIA la richiesta per il riconoscimento della Ditta interessata quale Fabbricante di serbatoi di sicurezza per carburante conformi alla norma FIA. A seguito di tale riconoscimento, sui serbatoi prodotti e venduti dovranno essere impressi i dati richiesti dalla normativa (nome del costruttore, specifiche precise secondo le quali il serbatoio è stato fabbricato, data di fabbricazione, numero di serie, ecc.).

14.3 CERTIFICATO DI CONFORMITÀ

Un Certificato di Conformità, debitamente numerato, registrato e firmato dovrà essere consegnato dal Fabbricante al concorrente e da questi esibito a richiesta dei Commissari Tecnici della gara. Si ricorda che deve essere possibile per i Commissari Tecnici incaricati verificare i dati stampigliati sul serbatoio (esempio: se il serbatoio è contenuto in una scatola stagna e ininfiammabile occorrerà prevedere uno sportello, anch'esso stagno e ininfiammabile, in corrispondenza di tali dati o una finestrella trasparente in materiale idoneo).

14.4 ETICHETTATURA E STICKER FIA

Tutti i serbatoi di sicurezza costruiti dal 1-1-2013 dovranno riportare l'etichettatura e lo sticker FIA come prescritto dall'art. 9 e dall'App. II dello Standard FIA di riferimento.

14.5 PROVE DI CONTROLLO

Vedere il FIA Homologation Regulations for Safety Equipment – Appendix I - Post-Homologation Controls Applied to the Products Homologated by the FIA.

L'ACI si riserva il diritto di verificare, ogni tre anni, mediante sorteggio, la corrispondenza dei serbatoi alle norme internazionali e di omologazione. Saranno a carico della Ditta produttrice, nel caso i risultati non corrispondessero alle prescrizioni, sia le spese sostenute per le prove che le conseguenze relative.

15. VALVOLE ANTI-RITORNO

15.1 GENERALITÀ

Quanto sotto riportato è una sintesi del "Regolamento FIA per l'omologazione delle valvole antiritorno". Si deve tenere conto di eventuali modifiche o aggiornamenti che dovessero intervenire.

15.2 OBBLIGATORIETÀ

Le valvole anti ritorno sono obbligatorie laddove prescritto dalla regolamentazione FIA e/o ACI.

15.3 FUNZIONE DELLA VALVOLA

La valvola deve essere installata nel bocchettone di riempimento lato serbatoio. La sua funzione è di impedire l'uscita del carburante dall'orifizio di riempimento in caso di incidente.

Per assicurare un corretto funzionamento della valvola, essa deve essere imperativamente installata seguendo il disegno di montaggio fornito dal costruttore.

15.4 DESCRIZIONE DELLA VALVOLA

La valvola deve essere di tipo “valvola a uno o due battenti”. Deve essere costituita di un corpo in lega leggera (esempio: Alluminio) e di una o due alette in lega leggera (esempio: Alluminio). Queste o questa aletta/e dovrà/anno essere mantenuta/e applicata/e sul corpo della valvola. La tenuta stagna tra la/e aletta/e e il corpo deve essere garantita.

Ogni dimensione di ogni pezzo fabbricato sarà annotata su un rapporto individuale di controllo conservato dal fabbricante e un numero di serie sarà attribuito a ciascuna valvola anti-ritorno.

15.5 OMOLOGAZIONE DELLA VALVOLA

I modelli di valvole anti-ritorno da omologare devono essere testati in funzione delle prescrizioni della Norma FIA dal costruttore della valvola. Il rapporto di prova deve essere sottoposto all’Autorità Sportiva Nazionale del Paese del Fabbricante (l’ACI per l’Italia), titolare di licenza di Costruttore grado D, che deve effettuare la domanda di omologazione alla FIA.

Il rapporto di prova dovrà contenere:

il risultato dei tests effettuati;

il disegno di montaggio della valvola anti-ritorno che dovrà essere fornito al cliente alla vendita della valvola;

il disegno di progetto della valvola anti-ritorno indicante le sue dimensioni caratteristiche.

Una volta effettuata l’omologazione, la FIA pubblicherà i dettagli delle valvole anti-ritorno di nuova omologazione nel numero successivo del Bollettino FIA

15.6 VALIDITÀ DELLA VALVOLA

La valvola avrà una durata di utilizzo di due anni a partire dalla data incisa sull’aletta.

Ogni due anni una perizia dovrà essere effettuata dal fabbricante della valvola.

I pezzi (corpo, alette, molle, guarnizioni ad asse) saranno ricondizionati o sostituiti.

Un test di tenuta stagna sarà effettuato per convalidare la valvola secondo il paragrafo 7.1 del Regolamento FIA.

Dopo detta perizia, l’utilizzo della valvola sarà prolungato di due anni.

Una nuova marcatura dovrà essere effettuata sulla valvola ad ogni perizia per dimostrare che essa è stata ben controllata dal fabbricante e un certificato di validità dovrà essere rilasciato con la valvola al cliente.

Il rapporto della perizia e una copia del certificato dovrà essere conservata dal fabbricante in modo che si possa risalire alla valvola.

15.7 PROVE DI CONTROLLO

Vedere il FIA Homologation Regulations for Safety Equipment – Appendix I - Post-Homologation Controls Applied to the Products Homologated by the FIA .

16. RIVESTIMENTI PROTETTIVI PER ARMATURE DI SICUREZZA (NORMA FIA 8857-2001)

16.1 GENERALITÀ

Il testo completo della Norma FIA 8857-2001 è reperibile nel sito www.acisport.it sotto la rubrica Normativa - Regolamenti Tecnici - Norme FIA.

16.2 OBBLIGATORIETÀ

Nelle zone in cui il corpo degli occupanti della vettura può entrare in contatto con l’armatura di sicurezza

deve essere utilizzato, come protezione, un rivestimento ininflammabile.

Nelle zone in cui i caschi degli occupanti possono entrare in contatto con l'armatura di sicurezza detto rivestimento deve essere conforme.

Per ulteriori specificazioni circa l'applicazione e le particolarità relative alle diverse categorie di vetture si rimanda all'Allegato J ed alla Lista Tecnica n° 23 "Rivestimenti delle armature di sicurezza omologati dalla FIA".

16.3 PROCEDURA DI OMOLOGAZIONE

I fabbricanti italiani interessati ad ottenere l'omologazione secondo la Norma FIA 8857-2001 di rivestimenti protettivi, titolari della prescritta licenza ACI di Costruttore di Equipaggiamenti di Sicurezza grado D dovranno, presentare apposita richiesta scritta all'ACI Area Tecnica e Sicurezza - Via Durando 38 - 20158 Milano, allegando i rapporti di prova (originale più una copia conforme) rilasciati da un Laboratorio approvato dalla FIA presso il quale avranno fatto effettuare, a proprie spese, le prove prescritte.

A detta richiesta dovranno essere allegati gli importi delle tasse di omologazione ACI e FIA come indicati nell'Appendice 9 al RSN "Tasse e Diritti".

La campionatura del rivestimento protettivo dovrà essere inoltrata secondo le modalità fissate dal FIA Homologation Regulations for Safety Equipment.

Accertatane la regolarità, l'ACI provvederà a inoltrare la richiesta di omologazione alla FIA.

I rivestimenti protettivi omologati saranno inseriti nella Lista Tecnica FIA n° 23.

16.4 MARCATURA

I rivestimenti omologati devono essere marcati in conformità alle specificazioni dettagliate nell'Appendice C alla Norma FIA 8857-2001.

17. DISPOSITIVI DI ASSORBIMENTO DI ENERGIA ALL'INTERNO DELLE BARRIERE DI PNEUMATICI PER CIRCUITI DI F. 1 (NORMA FIA 8861-2000)

17.1 GENERALITÀ

Il testo completo della Norma FIA 8861-2000 è reperibile nel sito www.acisport.it sotto la rubrica Normativa - Regolamenti Tecnici - Norme FIA.

17.2 PROCEDURA DI APPROVAZIONE

I fabbricanti italiani interessati ad ottenere l'approvazione secondo la Norma FIA 8861-2000 di dispositivi di assorbimento di energia all'interno delle barriere di pneumatici per circuiti di F. 1, titolari della prescritta licenza ACI di Costruttore di Equipaggiamenti di Sicurezza grado D, dovranno presentare apposita richiesta scritta all'ACI Area Tecnica e Sicurezza - Via Durando 38 - 20158 Milano, allegando i rapporti di prova (originale più una copia conforme) rilasciati da un Laboratorio riconosciuto dalla FIA presso il quale avranno fatto effettuare, a proprie spese, le prove prescritte.

A detta richiesta dovranno essere allegati gli importi delle tasse di omologazione ACI e FIA riportati nell'Appendice 9 al RSN "Tasse e Diritti".

L'ACI, accertata la regolarità della documentazione, provvederà ad inoltrare la richiesta di approvazione alla FIA.

I riferimenti dei dispositivi di assorbimento di energia all'interno delle barriere di pneumatici per circuiti di F. 1 approvati saranno inseriti nella Lista Tecnica n. 20.

18. MATERIALI PER APPOGGIATESTA DI F. 1 (NORMA FIA)

18.1 GENERALITÀ

Il testo completo della Norma FIA è reperibile nel sito www.acisport.it sotto la rubrica Normativa - Regolamenti Tecnici - Norme FIA.

18.2 PROCEDURA DI APPROVAZIONE

I fabbricanti italiani interessati ad ottenere l'approvazione secondo la Norma FIA di materiali per appoggiatesta di F. 1, titolari della prescritta licenza ACI di Costruttore di Equipaggiamenti di Sicurezza grado D, dovranno presentare apposita richiesta scritta all'ACI Area Tecnica e Sicurezza - Via Durando 38 - 20158 Milano, allegando i rapporti di prova (originale più una copia conforme) rilasciati da un Laboratorio riconosciuto dalla FIA presso il quale avranno fatto effettuare, a proprie spese, le prove scritte.

A detta richiesta dovranno essere allegati gli importi delle tasse di omologazione ACI e FIA riportati nell'Appendice 9 al RSN "Tasse e Diritti".

L'ACI, accertata la regolarità della documentazione, provvederà ad inoltrare la richiesta di approvazione alla FIA.

I riferimenti dei materiali per appoggiatesta di F. 1 approvati saranno inseriti nella Lista Tecnica FIA n° 17.

19. NORMA FIA 3501-2017 PER L'OMOLOGAZIONE DI BARRIERE DI SICUREZZA

19.1 GENERALITÀ

Il testo completo della Norma FIA è reperibile nel sito www.acisport.it sotto la rubrica Normativa - Regolamenti Tecnici - Norme FIA.

19.2 PROCEDURA DI APPROVAZIONE

I fabbricanti italiani interessati ad ottenere l'approvazione secondo la Norma FIA di barriere di sicurezza per i Circuiti di F. 1, titolari della prescritta licenza ACI di Costruttore di Equipaggiamenti di Sicurezza grado D, dovranno presentare apposita richiesta scritta all'ACI Area Tecnica e Sicurezza - Via Durando 38 - 20158 Milano, allegando un dossier (in duplice esemplare originale) costituito da:

- Disegni e specifiche di concezione della barriera di sicurezza
- Specifiche dei materiali della barriera di sicurezza
- Un campione di ogni unità costituente la barriera di sicurezza
- Dati della prova reale, se disponibili
- Linee Guida per le riparazioni
- Linee Guida per l'installazione
- Linee Guida per la manutenzione
- Dati di prove virtuali (simulazione) se disponibili
- Un rapporto di prova conforme all'articolo 10 dello Standard FIA (originale più una copia conforme) rilasciati da un Laboratorio riconosciuto dalla FIA presso il quale avranno fatto effettuare, a proprie spese, le prove prescritte.

A detta richiesta dovranno essere allegati gli importi delle tasse di omologazione ACI e FIA riportati nell'Appendice 9 al RSN "Tasse e Diritti".

L'ACI, accertata la regolarità della documentazione, provvederà ad inoltrare la richiesta di approvazione alla FIA.

20. ESTINTORI MANUALI (PER LE NUOVE OMOLOGAZIONI VEDERE L'ART. 23)

Gli estintori manuali utilizzati in gara devono essere stati approvati in base ad una delle seguenti Norme:

- EN3 in Europa;
 - BS 5423 nel Regno Unito;
 - DECRETO Ministero dell'Interno 20.12.82 in Italia (fino a termine di validità);
- ed essere conformi a quanto previsto a riguardo dall'Allegato J vigente.

21. OMOLOGAZIONE CASCHI

PARTE A - NORMA FIA 8859-2015 (PREMIUM HELMET)

21.1 GENERALITÀ

Il testo completo della Norma FIA 8859-2015 è reperibile nel sito www.acisport.it sotto la rubrica Normativa - Regolamenti Tecnici - Norme FIA.

Devono essere osservate le prescrizioni del Regolamento FIA di omologazione per equipaggiamenti di sicurezza, reperibile nel sito della FIA.

21.2 PROCEDURA DI OMOLOGAZIONE

I fabbricanti italiani interessati ad ottenere l'omologazione secondo la Norma FIA 8859-2015 di caschi, titolari della prescritta Licenza di Costruttore di Equipaggiamenti di Sicurezza grado D, dovranno presentare apposita richiesta scritta all'ACI Area Tecnica e Sicurezza - Via Durando 38 - 20158 Milano allegando la documentazione specificata di seguito.

Affinché i caschi delle taglie da A a J possono essere omologati secondo lo Standard 8859-2015 il Fabbricante deve presentare:

- a) un rapporto di prova di un laboratorio FIA che indichi che il casco è conforme alla specifica Snell SA2015 oppure SA2020 e
- b) un rapporto di prova indicante la conformità del casco agli Articoli 5 e 6 dello Standard FIA 8859-2015 e
- c) la fiche di presentazione FIA ("FIA Presentation Form") dei caschi Premium (Norme FIA 8859-2015).

Affinché i caschi delle taglie da M a O possono essere omologati secondo lo Standard 8859-2015 il Fabbricante deve presentare:

- I) un rapporto di prova di un laboratorio FIA che indichi che il casco è conforme alla specifica Snell2015 fatta eccezione per le prove di impatto oppure alla norma Snell SA2020
- II) per i rapporti di prova che indicano che il casco è conforme alla norma Snell SA2015, un rapporto di prova indicante la conformità del casco alle prove di impatto e ai valori limite definiti all'Articolo 3
- III) un rapporto di prova indicante la conformità del casco agli Articoli 5 e 6 dello Standard FIA 8859-2015
- IV) la fiche di presentazione FIA ("FIA Presentation Form") dei caschi Premium (Norme FIA 8859-2015).

I caschi integrali e i caschi a faccia aperta, ma non i caschi "modulari" o "modulabili", possono essere
18-6-2021

approvati secondo lo Standard FIA 8859-2015.

Il Fabbricante deve fornire i rapporti di prova e tutti gli altri documenti richiesti, compreso il Dossier Tecnico (certificato dal Laboratorio e redatto in conformità con l'Appendice A dello Standard FIA 8859-2015) in due esemplari originali rilasciati da un Laboratorio approvato dalla FIA (Lista Tecnica n° 32) presso il quale avranno fatto effettuare, a proprie spese, le prove prescritte e certificare che il casco è conforme allo Standard FIA 8859-2015.

Il fabbricante sottoporrà al laboratorio riconosciuto le campionature richieste per l'effettuazione delle prove prescritte dallo Standard FIA 8859-2015 e per l'inoltro alla FIA da parte del laboratorio stesso della campionatura certificata prescritta. A detta richiesta dovranno essere allegati gli importi delle tasse di omologazione ACI e FIA indicati nell'Appendice 9 al RSN "Tasse e Diritti".

Per i caschi conformi alla norma Snell SA2015, il campione (certificato dal Laboratorio) del casco completo da omologare dovrà essere inoltrato alla FIA direttamente dal Laboratorio secondo le modalità precisate nel FIA Homologation Regulations for Safety Equipment. I campioni per le taglie dei caschi da A a J sono richiesti solo se il modello non ha già la certificazione Snell SA2015. Il campione per le taglie M e O è sempre richiesto.

Per i caschi conformi alla norma Snell SA2020 un campione del casco completo, certificato dal Laboratorio che ha effettuato le prove di omologazione, della prima taglia della scocca richiesta. Per le altre taglie della scocca richieste il campione non sarà necessario.

Una volta accertata la regolarità della documentazione l'ACI provvederà a inoltrare la richiesta di omologazione alla FIA.

La FIA rilascerà una omologazione valida unicamente per il modello e la taglia del casco di quello testato.

I caschi omologati saranno inseriti nella Lista Tecnica FIA n° 49.

Le imbottiture personalizzate saranno permesse alle condizioni indicate all'art. 6 dello Standard FIA 8859-2015.

Una volta ottenuta l'omologazione il Fabbricante si impegna a non modificare la concezione del prodotto, i materiali che lo costituiscono e il suo metodo fondamentale di fabbricazione.

Variazioni delle dimensioni possono essere autorizzate dalla FIA in accordo col laboratorio.

21.3 ETICHETTATURA

L'etichetta completa così come il processo di etichettatura dovranno essere approvati preventivamente dalla FIA.

Ogni casco deve essere etichettato. L'etichettatura deve essere indelebile e realizzata in modo tale che non possa essere tolta intatta.

L'etichettatura deve includere una etichetta in conformità con l'Annesso D dello Standard FIA 8859-2015 che riporti il nome dello Standard, il nome del fabbricante, il nome del modello, la taglia, il numero di omologazione attribuito al modello di casco specifico, la data di fabbricazione (compresi mese e anno) e il numero di serie del casco. Ciascun esemplare di casco deve avere un numero di identificazione unico e un record di tracciatura dovrà essere messo a disposizione della FIA, su richiesta.

L'etichetta sarà apposta all'interno del casco, sull'imbottitura. Essa dovrà essere del tipo che "si auto distrugge in caso di rimozione" ed è raccomandato che essa includa elementi di sicurezza previsti dal fabbricante per evitare ogni falsificazione o copia. Le etichette non devono essere disponibili al di fuori del luogo di fabbricazione e non possono essere installate che dal fabbricante o dal suo agente ufficiale di riparazione.

Il fabbricante deve conformarsi alle linee direttrici della FIA in materia di etichettatura per i caschi premium, disponibili su domanda presso la FIA.

L'etichetta sarà controllata dalla FIA che riserva ai suoi Ufficiali o a quelli dell'Autorità Sportiva Nazionale (ACI) il diritto di togliere o annullare l'etichetta. Ciò si verificherà quando, a parere del Commissario

Tecnico responsabile di gara, un incidente metterà in dubbio la futura performance del casco.

	In compliance with: FIA Standard 8859-2015
	Manufacturer Name: Name of Manufacturer
Serial N°: xxx xxx	
Model : Model Name	
Homologation N° : PH.XXX.XX-X	
Date of Manufacture: JAN 2015	Size: XS

Le informazioni e il formato devono essere quelli indicati nella figura sopra. Le dimensioni dell'etichetta devono essere di 84 x 34 mm e il riquadro vuoto dove incollare lo sticker FIA misurerà 15 x 15 mm. Il nome del fabbricante può essere sostituito dal suo logo. L'etichetta comporterà un fondo bianco con i caratteri impressi in nero. Lo stile del carattere di testo sarà l'Arial dimensione 8 pt e il fabbricante dovrà rispettare i caratteri in grassetto, ove previsti.

21.4 PROVE DI CONTROLLO

Vedere il FIA Homologation Regulations for Safety Equipment – Appendix I - Post-Homologation Controls Applied to the Products Homologated by the FIA.

L'ACI si riserva il diritto di verificare, ogni tre anni, mediante sorteggio, la corrispondenza dei caschi alle norme internazionali e di omologazione. Saranno a carico della Ditta produttrice, nel caso i risultati non corrispondessero alle prescrizioni, sia le spese sostenute per le prove che le conseguenze relative.

21.5 LE TAPPE PIU' IMPORTANTI DELL'IMPLEMENTAZIONE DEL NUOVO STANDARD FIA 8859-2015 E DEI CASCHI APPROVATI IN CONFORMITA' CON LO STANDARD FIA 8858-2010

- 31.12.2015 - Termine ultimo per ricevere ordini per adesivi FIA per i caschi omologati a norma dello Standard FIA 8858-2010;
- 31.12.2015 - Termine ultimo per l'approvazione dei caschi in conformità alla norma FIA 8858-2010;
- 31.3.2016 - Cut-off point per i produttori per incollaggio degli stickers FIA 8858-2010 sui caschi di loro produzione;
- 1.4.2015 - data di inizio della vendita di adesivi FIA per caschi omologati in conformità con la Norma FIA 8859-2015;
- Settembre 2014 - Non appena la Norma FIA 8859-2015 è pubblicata i produttori possono cominciare a sottoporre i caschi ai test. I caschi approvati dalla FIA secondo la Norma FIA 8859-2015 tra il giorno in cui lo Standard FIA è pubblicato e il 1.10.2015 saranno elencati in una Lista Tecnica FIA che non sarà accessibile al pubblico. La Lista Tecnica sarà pubblicata solo il 1.10.2015.
- 1.10.2015 - La norma FIA 8859-2015 diventerà effettiva.
- Tra la pubblicazione dello Standard FIA 8859-2015 e il 31.12.2015 – i Caschi omologati in conformità con la Norma FIA 8859-2015 potranno essere etichettati in conformità con lo Standard FIA 8858-2010. Insieme con l'etichetta FIA 8858-2010 i caschi devono anche recare l'adesivo SA2010 o SA2005.

PARTE B - NORMA FIA 8860-2010

21.6 GENERALITÀ

Il testo completo della Norma FIA 8860-2010 è reperibile nel sito www.acisport.it sotto la rubrica Normativa - Regolamenti Tecnici - Norme FIA.

Devono essere osservate le prescrizioni del Regolamento FIA di omologazione per equipaggiamenti di 18-6-2021

sicurezza, reperibile nel sito della FIA.

Non sarà accettata l'utilizzazione di caschi omologati secondo la Norma FIA 8860-2010 a partire dal 1-1-2028.

21.7 PROCEDURA DI OMOLOGAZIONE

I fabbricanti italiani interessati ad ottenere l'omologazione secondo la Norma FIA 8860-2010 di caschi, titolari della prescritta Licenza di Costruttore di Equipaggiamenti di Sicurezza grado D, dovranno presentare apposita richiesta scritta all'ACI Area Tecnica e Sicurezza - Via Durando 38 - 20158 Milano allegando i rapporti di prova e il dossier tecnico redatto in conformità con l'Appendice B della Norma FIA (di entrambi: originale più una copia conforme) rilasciati da un Laboratorio approvato dalla FIA (Lista Tecnica n° 32) presso il quale avranno fatto effettuare, a proprie spese, le prove prescritte.

Il casco, perché possa essere omologato, deve aver ricevuto la certificazione secondo una delle norme della FIA che figurano nella Lista Tecnica n° 25 delle specifiche approvate al momento della richiesta. A tale scopo il Fabbricante deve presentare (in duplice esemplare) questa certificazione. Dovrà anche inviare una serie di fotografie digitali nel formato richiesto dalla FIA per l'inserimento nella Lista Tecnica FIA del modello di casco di cui si richiede l'omologazione.

Il fabbricante sottoporrà al laboratorio riconosciuto le campionature richieste per l'effettuazione delle prove prescritte dalla Norma FIA di riferimento e per l'inoltro alla FIA da parte del laboratorio stesso della campionatura certificata prescritta. A detta richiesta dovranno essere allegati gli importi delle tasse di omologazione ACI e FIA indicati nell'Appendice 9 al RSN "Tasse e Diritti".

Il campione del casco completo (certificato dal Laboratorio) da omologare dovrà essere inoltrato alla FIA direttamente dal Laboratorio secondo le modalità precisate nel FIA Homologation Regulations for Safety Equipment.

Una volta accertata la regolarità della documentazione l'ACI provvederà a inoltrare la richiesta di omologazione alla FIA.

I caschi omologati saranno inseriti nella Lista tecnica FIA n°33.

21.8 ETICHETTATURA

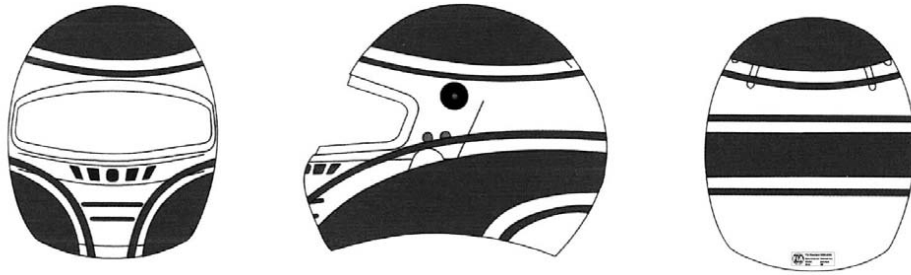
I caschi omologati devono essere etichettati in conformità alle specificazioni dettagliate nell'Appendice C della Norma FIA 8860-2010. In particolare:



Taglia minima: 64x20 mm.

Lo stile del carattere di testo: Arial grassetto - dimensione 2,5 mm

Logo FIA Sport: 17x18,5 mm (immagine disponibile su richiesta).



Posizionamento dell'etichetta FIA sul casco (posteriormente in basso)

PARTE C - NORMA FIA 8860-2018

21.9 GENERALITÀ

Il testo completo della Norma FIA 8860-2018 è reperibile al seguente link:

<https://www.fia.com/regulation/category/762>

Il nuovo Standard FIA 8860-2018 è il nuovo Standard per i caschi di fascia alta, che è destinato a essere lo Standard per caschi più sicuro al mondo per gli Sport motoristici. Offre numerosi miglioramenti in relazione allo Standard FIA 8860-2010. I principali miglioramenti apportati da questo Standard sono descritti di seguito:

1 / Advanced Balistic Protection: è stato sviluppato un test balistico avanzato unico, basato su specifiche balistiche militari. La protezione viene fornita contro proiettili di peso fino a 225 grammi e in viaggio a 250 km / h.

2 / Incremento dell'assorbimento di energia del 12% e del 22% per le taglie di grandi dimensioni.

3 / Introduzione di test a doppio e triplo impatto nello stesso sito.

4 / Area estesa di protezione: è stata introdotta una nuova prova nelle zone inferiori del casco per migliorare la compatibilità con le auto moderne che forniscono supporto per la testa.

5 / Nuovo requisito di progettazione per il sottogola per facilitare le squadre di estricazione.

6 / Nuovo test a bassa velocità per prevenire l'ottimizzazione "eccessiva" a velocità d'impatto più elevate.

Il nuovo Standard FIA diventerà obbligatorio con le seguenti decorrenze:

- Dal 01.01.2018, accettabile in tutti i campionati FIA.
- Dal 01.01.2019, obbligatorio nei seguenti campionati:
 - o Formula Uno (8860-2018-ABP)
 - o Formula 2 (8860-2018-ABP)
 - o WRC per i driver e co-drivers con priorità 1 (8860-2018-ABP)
- Da Ottobre 2019 obbligatorio nella Formula E (Stagione 6) (8860-2018 oppure 8860-2018-ABP)
- Dalla stagione 2020-2021 obbligatorio nel WEC (8860-2018 oppure 8860-2018-ABP)
- Dal 01.01.2021 obbligatorio nella F.3 (8860-2018-ABP)
- Dal 01.01.2021 obbligatorio nella Coppa del Mondo GT, nelle Serie Internazionali disputate con vetture GT3, nella Coppa FIA delle Nazioni (8860-2018 oppure 8860-2018-ABP)
- Nelle altre gare secondo le specifiche prescrizioni dei regolamenti Nazionali e/o Internazionali applicabili.

21.10 PROCEDURA DI OMOLOGAZIONE

I fabbricanti italiani interessati ad ottenere l'omologazione di un casco secondo la Norma FIA 8860-2018, titolari della prescritta Licenza di Costruttore di Equipaggiamenti di Sicurezza grado D, dovranno presentare apposita richiesta scritta all'ACI Area Tecnica e Sicurezza –Via Durando 38 - 20158 Milano

allegando (in duplice esemplare originale):

- i rapporti di prova rilasciati da un Laboratorio approvato dalla FIA presso il quale avranno fatto effettuare, a proprie spese, le prove prescritte,
- il FIA "Presentation form" (disponibile su richiesta e da presentare compilato in formato digitale .doc) - il "Dossier tecnico" (disponibile su richiesta e da presentare in formato).

Alla richiesta di omologazione da presentare all'ACI il Fabbricante dovrà allegare le ricevute di pagamento delle tasse di omologazione ACI e FIA indicate nell'Appendice 9 al RSN "Tasse e Diritti".

Devono essere inoltre osservate le prescrizioni del Regolamento FIA di omologazione per equipaggiamenti di sicurezza, reperibile nel sito della FIA.

Il fabbricante sottoporrà al laboratorio riconosciuto le campionature richieste per l'effettuazione delle prove prescritte dalla Norma FIA di riferimento e la campionatura prescritta da inoltrare alla FIA da parte del laboratorio stesso, secondo le modalità precisate nel FIA Homologation Regulations for Safety Equipment.

Una volta accertata la regolarità della documentazione l'ACI provvederà a inoltrare la richiesta di omologazione alla FIA.

I caschi omologati saranno inseriti nella relativa Lista tecnica FIA

21.11 ETICHETTATURA

I caschi omologati devono essere etichettati in conformità alle specificazioni dettagliate nell'art. 9 dello Standard FIA 8860-2018.

22 DISPOSITIVO DI RITENUTA DELLA TESTA (FRONTAL HEAD RESTRAINT)

Si applicano le prescrizioni previste dalla FIA (Appendice L al Codice Sportivo Internazionale, reperibile nel sito www.fia.com) e/o dall'ACI (Regolamenti di Settore, RDS).

23 STANDARD FIA 8865-2015 PER "PLUMBED-IN AND HAND-HELD FIRE EXTINGUISHER SYSTEMS" (SISTEMI DI ESTINZIONE FISSI E PORTATILI)

23.1 GENERALITÀ

Si rende noto che il nuovo Standard FIA 8865-2015 "Plumbed-in and Hand-Held Fire Extinguisher Systems" (Sistemi di estinzione fissi e portatili) è stato approvato dal Consiglio Mondiale della FIA del 3-12-2014 ed è pubblicato sul sito FIA al seguente link <http://www.fia.com/sport/homologation>

23.2 OBBLIGATORIETÀ

Le vetture dovranno essere munite di un sistema di estinzione conforme allo standard FIA in oggetto secondo le prescrizioni dell'Allegato J e/o degli specifici regolamenti di settore (RDS) applicabili.

23.3 PROCEDURA DI OMOLOGAZIONE

I fabbricanti interessati, titolari della prescritta licenza ACI di Costruttore di Equipaggiamenti di Sicurezza grado D, dovranno prendere gli accordi con un Centro di prova indipendente approvato dalla FIA in grado di effettuare le prove prescritte dalla Norma FIA. Effettuate le prove di omologazione con esito positivo il Centro di prova redigerà un Rapporto di Prova utilizzando il modulo FIA previsto a questo scopo (Allegato D allo Standard FIA 8865-2015 per i sistemi di estinzione fissi e Allegato E allo Standard FIA 8865-2015 per i sistemi di estinzione portatili).

L'originale e una copia conforme di detto Rapporto di Prova saranno inviati, tramite il fabbricante, all'ACI Via Durando 38 - 20158 Milano accompagnati dalla prescritte tasse di omologazione FIA e ACI indicate 18-6-2021

nell'Appendice 9 al RSN "Tasse e Diritti", dalla richiesta formale di omologazione. Per i sistemi di estinzione fissi il Rapporto di prova deve essere accompagnato dal Dossier Tecnico, certificato dal Laboratorio, in conformità con l'Allegato F allo Standard FIA 8865-2015.

Se i risultati delle prove saranno conformi alle norme di omologazione, l'ACI presenterà alla FIA la richiesta per l'attribuzione di un numero di identificazione che comproverà l'avvenuta omologazione del sistema di estinzione.

A seguito dell'omologazione, la FIA riporterà tutti i sistemi di estinzione fissi e portatili nelle relative Liste Tecniche FIA, pubblicate sul sito www.fia.com.

23.4 ETICHETTA

Il Fabbricante dovrà apporre un'etichetta sul sistema di estinzione - in modo permanente - conformemente all'articolo 8 dello Standard FIA 8865-2015.

23.5 PROVE DI CONTROLLO

Vedere il FIA Homologation Regulations for Safety Equipment – Appendix I - Post-Homologation Controls Applied to the Products Homologated by the FIA.

L'ACI si riserva il diritto di verificare, ogni tre anni, mediante sorteggio, la corrispondenza dei sistemi di estinzione alle norme internazionali e di omologazione. Saranno a carico della Ditta produttrice, nel caso i risultati non corrispondessero alle prescrizioni, sia le spese sostenute per le prove che le conseguenze relative.

23.6 MANUTENZIONE

I sistemi di estinzione devono essere revisionati ogni due anni dal Costruttore o dal suo Agente Ufficiale secondo le modalità riportate dall'art. 10 dello Standard FIA 8865-2015 per Sistemi di Estinzione Fissi e Portatili.

24 STANDARD FIA 8868-2018 - "DISPOSITIVI BIOMETRICI"

24.1 GENERALITÀ

La FIA ha pubblicato un nuovo Standard FIA per i dispositivi biometrici, che può essere trovato sul sito web della FIA al seguente link:

https://www.fia.com/sites/default/files/8868-2018_biometric_devices.pdf.

Diversi conduttori hanno richiesto l'autorizzazione a indossare dispositivi biometrici per monitorare i dati biometrici. Inoltre, in alcuni campionati è stata identificata la necessità di iniziare a monitorare e valutare i conducenti il prima possibile dopo un incidente.

Si è quindi deciso di creare un nuovo Standard per consentire la raccolta dei dati biometrici dei conduttori durante le gare e senza ridurre la protezione di sicurezza fornita dagli equipaggiamenti di sicurezza del conducente e dell'abitacolo.

Pertanto, il nuovo Standard FIA 8868-2018 è stato creato con i seguenti obiettivi principali:

1 / Migliorare le operazioni di risposta al soccorso attraverso dati biologici vitali immediati.

Assistere il processo decisionale anche se la comunicazione con il pilota potrebbe non essere possibile.

2 / Consentire il monitoraggio biometrico a tempo pieno per i dati sulle prestazioni.

Permettere ai piloti di tracciare i loro dati biologici prima, durante e dopo le gare per migliorare l'allenamento, la prevenzione degli infortuni e le prestazioni.

Il regolamento relativo all'uso di dispositivi biometrici è riportato nell'articolo 2.1 del capitolo III dell'Appendice L al Codice Sportivo Internazionale della FIA.

24.2 PROCEDURA DI OMOLOGAZIONE

I fabbricanti interessati, titolari della prescritta licenza ACI di costruttore di equipaggiamenti di sicurezza grado D, dovranno presentare apposita richiesta scritta all'ACI Area Tecnica e Sicurezza - Via Durando 38 - 20158 Milano allegando (in duplice esemplare originale):

- a) i rapporti di prova, in conformità con il modello di cui all'APPENDICE B dello Standard FIA 8868-2018, rilasciati da un Laboratorio/Centro di Prova approvati dalla FIA (vedere la Lista Tecnica n° 21) presso il quale avranno fatto effettuare, a proprie spese e previa opportuni accordi, le prove prescritte,
- b) il FIA "Presentation form", in conformità con il modello di cui all'APPENDICE C dello Standard FIA 8868-2018 (disponibile su richiesta e da presentare compilato in formato digitale .doc),
- c) due dispositivi biometrici; *
- d) due cavi per scaricare i dati (ove applicabile); *
- e) due licenze software per poter scaricare i dati (ove applicabile);
- f) nel caso di trasmissione dati wireless, due ricevitori * o due licenze utente (ove applicabile).

* = Le campionature come sopra indicate dovranno essere inoltrate alla FIA direttamente dal Laboratorio/Centro di prova secondo le modalità precisate nel FIA Homologation Regulations for Safety Equipment.

A seguito di una valutazione obiettiva basata sui requisiti di progettazione e le prestazioni definiti nello Standard FIA 8868-2018, il dispositivo verrà inviato alle Commissioni Medica e di Sicurezza della FIA per la valutazione soggettiva finale.

L'approvazione finale dell'omologazione dipenderà da questa valutazione soggettiva.

Alla richiesta di omologazione presentata dal Fabbricante all'ACI dovranno essere allegate le ricevute di pagamento delle tasse di omologazione ACI e FIA indicate nell'Appendice 9 al RSN "Tasse e Diritti".

Devono essere inoltre osservate le prescrizioni del Regolamento FIA di omologazione per equipaggiamenti di sicurezza, reperibile nel sito della FIA.

Una volta accertata la regolarità della documentazione l'ACI provvederà a inoltrare la richiesta di omologazione alla FIA.

A seguito dell'omologazione, la FIA riporterà tutti i dispositivi biometrici omologati nella relativa Lista Tecnica FIA, pubblicata sul sito www.fia.com.

24.3 ETICHETTATURA

I Dispositivi Biometrici omologati devono essere etichettati in conformità alle specificazioni "FIA Labelling Guidelines for Biometric Devices".

25 OMOLOGAZIONE DI ALTRI DISPOSITIVI/EQUIPAGGIAMENTI DI SICUREZZA (ES.: IMBOTTITURA PER LE PORTIERE NEI RALLY, RACING NETS, TUTE MECCANICI, AFP-HALO, REGISTRATORE DATI INCIDENTE "ADR", ECC.)

Inoltrare richiesta di informazioni alla segreteria dell'Area Tecnica e Sicurezza - ACI Via Durando 38 - 20158 Milano tel. 0276014395.

26 VALIDITA' DELLE OMOLOGAZIONI DEGLI EQUIPAGGIAMENTI DI SICUREZZA - Art. 6 del "FIA Homologation Regulations for Safety Equipment" (all'attenzione dei Fabbricanti) RE-HOMOLOGATION PROCESSUS (PROCESSO DI RI-OMOLOGAZIONE)

Tutti gli equipaggiamenti di sicurezza omologati prima del 1-1-2013 saranno omologati fino al 2017. Dopo questa data, il fabbricante deve decidere se desidera o no presentare l'equipaggiamento di sicurezza alla FIA per la ri-omologazione. In caso affermativo, egli deve presentare la richiesta di ri-omologazione nello

stesso mese della data di origine di omologazione (esempio: un equipaggiamento omologato in origine il 1 gennaio 2010 deve essere sottoposto per la ri-omologazione nel mese di gennaio 2017). Tutti gli equipaggiamenti di sicurezza omologati dopo il 1-1-2013 devono avere una validità di omologazione di 5 anni.

Alla scadenza di validità dell'omologazione, il fabbricante deve sottoporre il dossier alla FIA per la ri-omologazione. Per domandare la ri-omologazione di un dato prodotto, L'ASN deve inviare alla FIA un modulo di domanda di ri-omologazione a nome del fabbricante richiedendo la ri-omologazione del prodotto 6 (sei) mesi prima della scadenza della validità dell'omologazione. Tutti i dossier che perverranno alla FIA più di 6 (sei) mesi dopo la data di validità dell'omologazione non saranno accettati.

La ri-omologazione può essere accordata se una delle condizioni preliminari seguenti è pienamente rispettata:

1. I fabbricante deve, attraverso la propria ASN, inviare alla FIA tutti i documenti necessari per provare che egli ha, nelle proprie installazioni, un sistema di controllo continuo della qualità (vedi NB) che deve comprendere dei test casuali del prodotto finale o della materia prima, riconosciuto da un organismo di accreditamento internazionale o mediante il suo laboratorio interno con una procedura di controllo continuo della qualità; oppure

2. Se un fabbricante non rispetta le condizioni enunciate al punto 1 di cui sopra, i suoi prodotti devono essere sottoposti e superare nuovi test in un laboratorio approvato dalla FIA (preferibilmente lo stesso utilizzato per le prove di omologazione di origine) conformemente alla Norma FIA applicabile. L'ASN deve inviare alla FIA il rapporto di prova corrispondente per conto del fabbricante.

NB: allo scopo di chiarire quale "Sistema di Controllo Qualità minimo" è necessario per ottenere la ri-omologazione usando l'opzione del Sistema QC, la FIA ha predisposto delle linee guida che indicano i requisiti minimi in vigore dal 1-1-2019 e i relativi moduli da compilare.

Dette linee guida e i relativi moduli sono ottenibili su richiesta degli interessati e coprono, al momento, le seguenti famiglie di prodotti:

- *sedili da competizione (Standard FIA 8862-2009)*
- *underwear, calze, sottocaschi e calzature (Standard FIA 8856-2000)*
- *guanti (Standard FIA 8856-2000)*
- *tute (Standard FIA 8856-2000).*

Se il prodotto è conforme alle esigenze per la ri-omologazione, il numero della nuova omologazione da attribuire dalla FIA sarà lo stesso numero attribuito all'omologazione di origine e comprenderà anche le estensioni accordate all'equipaggiamento di sicurezza.

Nel caso in cui un fabbricante presenti tutti i documenti che provano che egli dispone di un sistema continuo di controllo della qualità, la FIA si riserva il diritto di ascoltare il fabbricante allo scopo di confermare che il fabbricante segue il controllo di qualità. La FIA avvertirà il fabbricante dell'audizione la settimana precedente la data nella quale deve avere luogo. Nel caso in cui un fabbricante non soddisfi le condizioni dell'audizione, la FIA si riserva il diritto di ritirare tutti gli equipaggiamenti di sicurezza approvati dalla FIA e, in questo caso, tutti i costi relativi all'audizione saranno a carico del fabbricante.

27 REGOLAMENTO DI OMOLOGAZIONE DEGLI EQUIPAGGIAMENTI DEI CIRCUITI

Il Consiglio Mondiale FIA ha approvato la nuova regolamentazione per l'omologazione degli equipaggiamenti dei circuiti (barriere, cordoli, vernici pista, sistemi di cronometraggio, equipaggiamenti di segnalazione luminosa, e così via).

Il FIA Homologation Regulation for Circuit Equipment, gli Standards FIA di riferimento e altri documenti sono reperibili a questo link:

<https://www.fia.com/circuit-safety>

Le Aziende italiane interessate ad omologare detti equipaggiamenti/dispositivi dei Circuiti devono essere in possesso della licenza di costruttore di grado "D", da richiedere con le modalità previste dall'Appendice 1 al RSN link:

<http://www.acisport.it/it/acisport/normativa/annuario-sportivo/1-norme-di-carattere-generale/57-regolamento-sportivo-nazionale---appendici/2020>

Decorrenze di applicazione degli equipaggiamenti omologati (in linea generale):

a) si applicano le decorrenze stabilite dalla FIA:

- per le barriere di sicurezza (FIA Standard 3501-2017), 1-1-2018 per circuiti con grado 1 di nuova costruzione e per gli altri gradi di licenza internazionale di Circuito le date che saranno stabilite in cascata dalla FIA
- per le reti rinforzate anti detriti (FIA Standard 3502-2018) lungo il circuito, 1-1-2019 per circuiti con grado 1 di nuova costruzione e per gli altri gradi di licenza internazionale di Circuito le date che saranno stabilite in cascata dalla FIA
- per le vernici (FIA Standard 3503-2019) secondo disposizioni FIA
- per i pannelli luminosi di segnalazione (FIA Standard 3504-2019) secondo disposizioni FIA

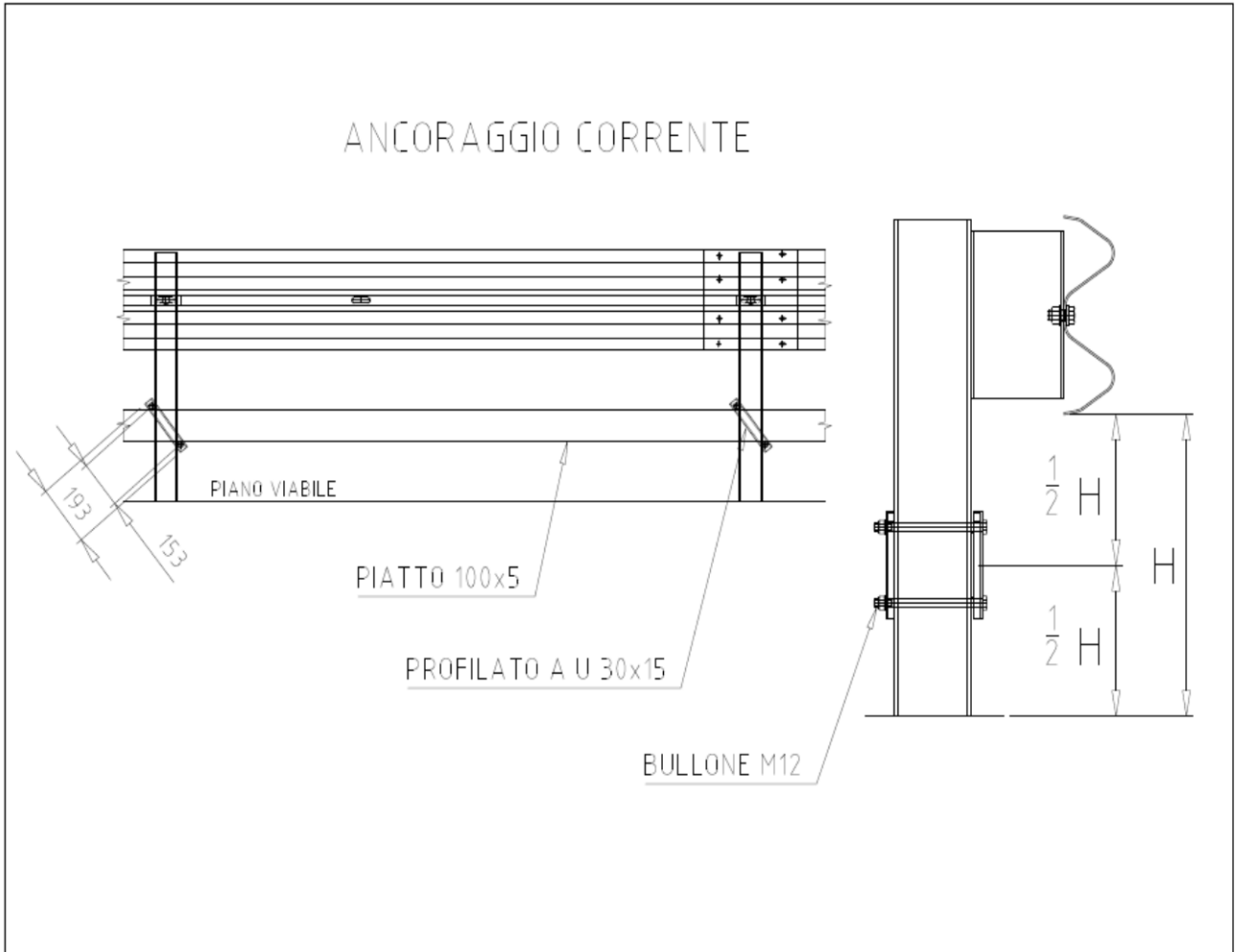
b) si raccomanda l'utilizzo per tutti i Circuiti di nuova costruzione:

- a far data dal 1-1-2019, per le barriere di sicurezza (FIA Standard 3501-2017)
- a far data dal 1-1-2020, per le reti anti detriti (FIA Standard 3502-2018) lungo il circuito
- a far data dal 1-1-2020 per le vernici (FIA Standard 3503-2019)
- a far data dal 1-1-2020 per i pannelli di segnalazione luminosa (FIA Standard 3504-2019)

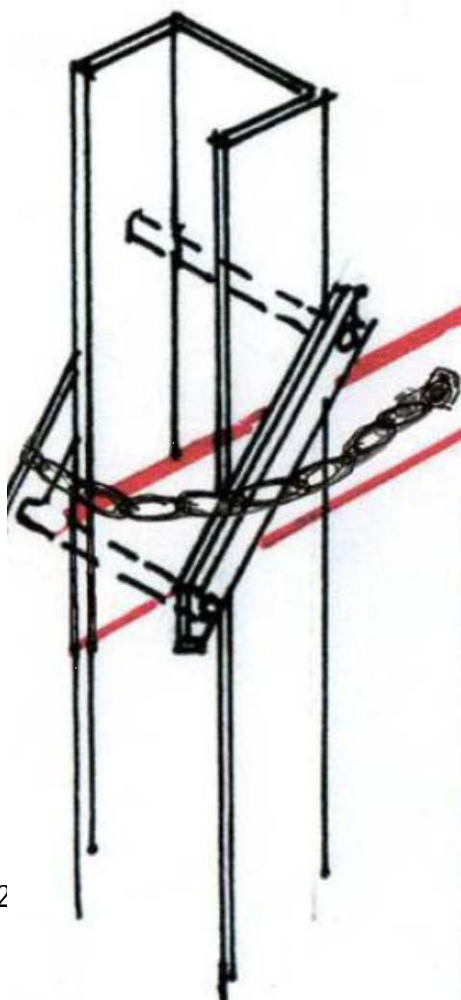
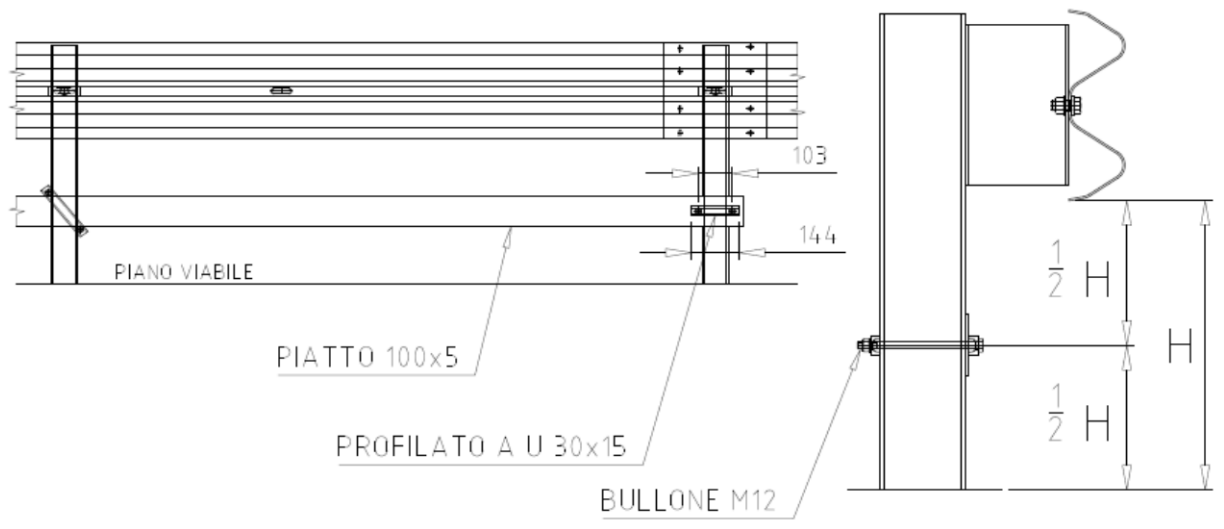
c) si valuterà, dopo una prima fase di sperimentazione e di valutazione dei costi, l'introduzione dell'eventuale obbligatorietà dell'uso degli equipaggiamenti omologati FIA per i circuiti di nuova costruzione con la sola licenza/omologazione nazionale

d) per i Circuiti esistenti sia con licenza internazionale che con sola licenza nazionale l'attuazione delle nuove prescrizioni sarà studiata, caso per caso, con una ragionevole gradualità.

Sistemi di montaggio delle barre antintrusione sui guard rail



ANCORAGGIO DI ESTREMITA'



ancoraggio di estremità con fissaggio e catena









Supplemento n. 2 all'Appendice Sicurezza
CENTRI DI AVVIAMENTO ALLO SPORT - MINIMPIANTI

ART. 1 – PREMESSA

Vedere il Regolamento di Settore Velocità in Circuito per le normative sportive.

ART. 2 - TIPOLOGIE

Sono individuate due categorie di base:

- impianti d'uso unicamente tecnico;
- impianto d'uso tecnico e spettacolare insieme.

Entrambe le categorie prevedono i tracciati ed i servizi d'uso puramente tecnico, i quali sono requisito necessario alla qualifica di Centro di Avviamento allo Sport A.C.I. La installazione di strutture di accoglienza per il pubblico è prevista nei C.A.S./Minimpianti dove si intende svolgere anche attività competitiva spettacolare. A tutte le installazioni tecniche e di accoglienza del pubblico si applicano sia le norme A.C.I. per l'omologazione sportiva, sia le norme affidate alla tutela delle Autorità preposte per Legge.

ART. 3 - IMPIANTI. PRESCRIZIONI TECNICHE IN ASSENZA DI LIMITAZIONI AL MASTER-PLAN.

Gli impianti polifunzionali possono essere progettati con disegni diversi, ma devono rispettare le seguenti caratteristiche tecniche, esse sono qui elencate, con lo scopo di fornire alcune indicazioni di riferimento (ad uso dei Progettisti, degli Ispettori e di chi ne avesse interesse), su specifiche materie tecniche:

- a)** ubicazione: la vicinanza rispetto alla città, la facile accessibilità, la presenza di strutture sanitarie a breve distanza, la disponibilità di adeguata viabilità, l'assenza di insediamenti abitativi nelle vicinanze;

Sono ritenute condizioni essenziali:

- b)** area minima necessaria: 5 ettari, escluse le aree di parcheggio per il pubblico;
- c)** percorso: deve essere possibilmente tutto a vista;
- d)** rumorosità: devono essere previsti accorgimenti anti-rumore;
- e)** pubblico: l'impianto può prevedere o meno l'accesso al pubblico.
- f)** lunghezza minima della pista: metri 1000, massima metri ~~1600~~ **2000 (senza possibilità di deroga)**, rilevate sull'asse mediano della carreggiata.

Qualora si prevedesse la compresenza di tracciati asfaltati e non, devono essere previsti almeno due percorsi indipendenti, meglio se collegati fra loro con varianti, l'uno interamente asfaltato e l'altro interamente con fondo stradale compatto ed uniforme, della lunghezza minima di metri 700 ciascuno e della lunghezza massima di metri 1600 ciascuno.

Le loro caratteristiche costruttive devono essere tali da consentire (eventualmente con l'utilizzo di opportune varianti) l'omologazione sportiva in base alle vigenti norme A.C.I. per le seguenti specialità;

percorso in asfalto: karting, slalom, formula challenge e velocità

I percorsi stradali devono essere realizzati almeno secondo le sezioni descritte nell'Allegato A.

Il tappetino d'usura del percorso asfaltato deve avere caratteristiche granulometriche e di resistenza ai carichi trasversali approvate dall'ACI/C.S.A.I..

percorso sterrato: formula challenge, autocross (cat. B).

Su tali percorsi possono essere organizzate esercitazioni, allenamenti, competizioni.

Possono essere previsti tracciati ed installazioni di qualità superiore ai minimi previsti dal presente capoverso, ma il loro impiego deve essere approvato preventivamente dall'ACI,

anche se ne fosse previsto l'impiego al di fuori della convenzione che regola l'attività del C.A.S./Minimpianto.

- g)** larghezza della pista: minimo metri 6,00 per l'asfalto e metri 10,00 per la terra.
- h)** numero delle vetture ammesse alla partenza in simultanea: verrà specificato per ogni singolo impianto in sede di omologazione;
- i)** piazzale asfaltato per esercitazioni della scuola di pilotaggio: deve essere previsto, preferibilmente con collocazione che lo renda indipendente dal percorso stradale. Deve essere interamente asfaltato e delle dimensioni minime di metri 100x50, libero da ogni ostacolo ed avente superficie piana ed orizzontale. Esso sarà adibito ad uso esercitazioni di guida e deve essere vietato ogni uso che comporti il deterioramento del tappetino d'usura. La presenza del suddetto piazzale è una condizione necessaria per il riconoscimento dell'impianto quale C.A.S..
- l)** palazzina uffici (locali di servizio): minimo 100 m² calpestabili.
Deve essere previsto un edificio ove siano alloggiati i servizi. Esso non potrà avere caratteristiche precarie e dovrà prevedere una distribuzione interna di spazi aventi le seguenti dimensioni minime:
 - 1) locale uso aula per riunioni e lezioni: minimo 30 m²
 - 2) locale/i uso ufficio: minimo 20 m²;
 - 3) locale/i per servizi tecnologici: minimo 20 m²;
 - 4) servizi igienici: si applicano le norme vigenti per i locali di pubblico spettacolo.
- m)** postazione per i rilievi cronometrici: deve essere prevista delle dimensioni minime di 12 m² complessivamente calpestabili, in corrispondenza del rettilineo principale dei percorsi stradali e ad una quota minima rispetto al punto stradale di 2,50 m in corpo anche separato.
- n)** piano di riscontro: deve essere previsto in area coperta e pavimentata, (attrezzato con impianto di pesatura approvato dall'A.C.I.) e deve avere un'ampiezza minima di 30 m²
- o)** impianti ed attrezzature
L'edificio di cui al punto n deve essere dotato dei seguenti impianti minimi:
 - 1) riscaldamento;
 - 2) arredi d'ufficio e per la riunione di 20 persone;
 - 3) lavagna luminosa, videoregistrazione e monitor;
 - 4) fotocopiatore e computer;
 - 5) linea telefonica e telefax.

La postazione di rilevamento e cronometraggio deve essere dotata di impianto di condizionamento.

Ogni punto dell'impianto deve essere raggiungibile in voce dall'edificio di servizio con altoparlanti.

Per la manutenzione dei percorsi e del piazzale devono essere disponibili i seguenti macchinari minimi:

- 1) pala meccanica cingolata;
- 2) trattore con botte 100 q.;
- 3) carro attrezzi;
- 4) moto scopa.

L'impianto deve essere inoltre provvisto durante l'intero svolgimento delle manifestazioni e dell'attività federale di:

- 1) pesa di tipo elettronico;
- 2) mezzi antincendio, provvisti di estintori in stato di efficienza e usati da personale

dell'impianto appositamente addestrato, il cui numero e ubicazione devono essere stabiliti dalle competenti Commissioni ACI;

- 3) l'organizzazione del servizio sanitario nel corso delle gare sarà stabilita dal medico federale responsabile del Minimpianto;
- 4) impianto di illuminazione in caso di gara in notturna collaudato dal tecnico ACI di cui al punto successivo;

p) sicurezza.

Gli apprestamenti di sicurezza, obbligatori per le attività agonistiche indicate nel relativo articolo del RDS Velocità in Circuito, sono quelli descritti dalle norme vigenti, riportate nel presente Annuario e dalle norme FIA e corrispondono ai requisiti richiesti per l'omologazione sportiva dei tracciati per le discipline ivi previste. Ogni loro modifica e/o aggiornamento dovrà essere immediatamente approvata affinché possa essere mantenuta la qualifica di Centro di Avviamento allo Sport o Minimpianto.

Per quanto riguarda le attività agonistiche che comportano la partenza in griglia, descritte nel regolamento tipo che può essere richiesto alla segreteria della Commissione Velocità, le norme di sicurezza pubblicate nel RDS Velocità in Circuito e nel RSN sono applicate con riferimento alle prestazioni delle vetture ammesse, come specificato nel relativo articolo del regolamento.

q) delimitazione tra zona pubblico e pista.

Il pubblico, che viene immesso nella zona ad esso riservata, deve risultare protetto da barriere di protezione come da norme FIA.

r) barriere.

Le barriere di protezione devono rispettare le norme FIA.

“Norme ACI/FMI per Circuiti polivalenti auto/kart/moto, con omologazione esclusiva di tipo nazionale, di lunghezza fino a 2 km”

Queste indicazioni vanno prese in considerazione solo nel caso di minimpianti polivalenti auto/kart/moto, con omologazione esclusiva di tipo nazionale, di lunghezza fino a 2 km. Per quanto qui non specificato si rimanda, in quanto applicabili, alle prescrizioni delle singole discipline e specialità e ai regolamenti nazionali ed internazionali vigenti in materia. Esse sono immediatamente operative per i nuovi Circuiti e in caso di ristrutturazione dei Circuiti esistenti.

1) Cordoli

Per l'utilizzo moto non sono accettabili i cordoli esterni tipo “scanalato”, descritti nella NS Karting n° 4 2006. Per i nuovi Circuiti e per quelli esistenti (vedi Norma Transitoria), i cordoli da utilizzare per auto/kart/moto sono quelli descritti nell'Appendice 1.

2) Barriere di arresto/protezione (sistema valido per auto/kart/moto)

Rete a pastorale a norma kart munita sulla sua parte anteriore (verso la pista) di conveyor belt fissato alla rete (e ai suoi sostegni) con cavi metallici orizzontali (esigenze kart/moto) + una fila di gomme + guard rail nella parte posteriore della rete (esigenze auto).

Le barriere di arresto/protezione sono descritte nell'Appendice 2

3) Utilizzo di altri tipi di barriere di arresto/protezione

Sono accettate altre tipologie di barriere di arresto/protezione purché le stesse siano state approvate dall'ACI e dalla FMI e il loro posizionamento sia stato autorizzato dai rispettivi Ispettori. Le barriere omologate FMI sono quelle riportate nell'art. 6.1 dell'Annesso X, Impianti Sportivi, Sezione Velocità.

4) Pitture antiderapanti

Per la segnaletica orizzontale della pista devono essere utilizzate esclusivamente pitture antiderapanti riportate nella Lista Tecnica FIA n° 26 (reperibile nel sito www.fia.com).

5) Asfalto

L'asfalto deve essere in ottimo stato e non deve presentare ammaloramenti. I ripristini devono essere fatti in maniera tale da evitare assolutamente scalini nelle zone di congiunzione.

Le zone di ripristino devono interessare "sezioni" intere di pista (intendendosi, per "sezione", tutta la larghezza della pista).

La lunghezza delle "sezioni" è variabile, dipendendo dalle necessità. Non devono essere previste congiunzioni (vecchio/nuovo asfalto) in zone di brusche frenate o accelerazioni.

6) Norma Transitoria

Per i Circuiti esistenti si concede un lasso di tempo di 4 anni per la realizzazione dei punti 1 e 2.

ART. 4 - OMOLOGAZIONE

L'omologazione del C.A.S. o del minimpianto verrà concessa dalla Giunta Sportiva dell'A.C.I. sulla base del collaudo effettuato da un tecnico designato dal Direttore Generale degli Organi Sportivi ACI .

4.1 - DISPOSIZIONI PARTICOLARI

In relazione alle disposizioni particolari in materia di omologazione si fa riferimento all'Allegato Sicurezza articoli 2, 2.1, 2.1.1 e 2.1.2 che qui si intende completamente riportato.

ART. 5 - DISLOCAZIONE

Il piano per i Minimpianti prevede che le agevolazioni, l'attività federale dell'A.C.I. siano concesse solo ai C.A.S. nella misura di uno per regione.

Non potranno essere presi in considerazione impianti nella tipologia C.A.S. per i quali non sia già stata definita la destinazione urbanistica del terreno sul quale sorgono.

La Commissione Velocità esaminerà le iniziative proposte valutandone la fattibilità.

ART. 6 - PROCEDURE PER L'OTTENIMENTO DELLA OMOLOGAZIONE

Per ottenere l'omologazione dell'impianto il proprietario o il gestore devono inviare alla Segreteria dell'Area Tecnica e Sicurezza - Settore Piste & Percorsi c/o l'ACI - Via Durando 38 - 20158 Milano - la seguente documentazione:

richiesta di omologazione del Minimpianto per un determinato tipo di vetture (indicare quali vetture saranno ammesse in pista) che riporti i seguenti allegati:

- a) lo status economico e giuridico del proponente;
- b) atto di proprietà del terreno o atto di comodato per la durata minima del periodo di ammortamento dell'eventuale mutuo;
- c) il progetto di massima del bilancio di gestione dell'impianto per i primi tre anni di esercizio;
- d) la descrizione del sito, la sua individuazione geografica e viabilistica;
- e) 3 copie del progetto esecutivo dell'impianto a firma di un tecnico abilitato (v. il successivo art. 6.1);
- f) parere in linea tecnico sportiva del CONI

6.1 - PROGETTI

Il progetto per la realizzazione di un Minimpianto deve essere corredato dai seguenti elaborati:

- a) relazione tecnica illustrativa;
- b) planimetria in formato DWG;
- c) profilo longitudinale in asse della pista, in scala 1:1000 per le lunghezze e 1:2000 per le altezze;
- d) sezioni trasversali della pista e delle zone laterali in corrispondenza della partenza, del centro delle curve più importanti ed altri punti significativi, in formato .dwg;

e) il diagramma della velocità raggiungibile predisposto sulla vettura più performante per la quale si richiede la partenza in griglia piena calcolato sulla traiettoria di massima convenienza.

L'elaborato relativo alla planimetria deve contenere:

- f) il circuito con l'indicazione delle dimensioni geometriche (larghezze, lunghezze rettilinei e raggi di curvatura, misurati questi sull'asse mediano del tracciato);
- g) i particolari descrittivi la conformazione dei cordoli, delle loro fondazioni e il loro posizionamento;
- h) le dimensioni delle vie di fuga calcolate secondo il diagramma di cui al precedente punto e);
- i) la traccia della traiettoria di massima convenienza lungo il tracciato, per ciascuna tipologia di veicoli ammessi sul tracciato;
- j) l'indicazione dell'altezza e del tipo di recinzioni e delle strutture atte alla dissipazione dell'energia cinetica in caso di percorrenza degli spazi di decelerazione e fuga;
- k) l'ubicazione delle eventuali tribune e delle zone destinate allo stazionamento del pubblico (se previste);
- l) l'ubicazione dei servizi di pista e di gara (postazioni commissari di percorso, postazione cronometristi e speaker, parco chiuso, mezzi di soccorso ed antincendio, paddock, vani tecnici) con l'indicazione, ove necessario, delle superfici occupate da tali servizi.

L'elaborato dei particolari costruttivi deve contenere piante, prospetti e sezioni dai vani destinati a segreteria, saletta commissari sportivi, pronto soccorso (piloti e pubblico), sala stampa, locale verifiche tecniche, ecc.

L'ACI offrirà a titolo oneroso, la propria consulenza, attraverso un tecnico incaricato dal Direttore Generale degli Organi Sportivi ACI durante l'istruttoria del progetto, proponendo eventuali modifiche e varianti e, successivamente, controllerà gli stati di avanzamento dei lavori.

ART. 7- GESTIONE

L'A.C.I. fornirà la sua assistenza:

- coordinando la parte relativa ai Centri di Avviamento allo Sport e le altre attività "federali";
- controllando il corretto uso dell'impianto.

ART. 8 - LICENZA E CERTIFICATO DI OMOLOGAZIONE ACI

Tutti i minimi impianti devono essere in possesso della licenza ACI di autodromo categoria "D" e del Certificato di Omologazione conforme a quanto riportato nel Supplemento 1 all'Allegato Sicurezza. Periodicamente, nel rispetto delle norme emesse, tecnici incaricati dalla ACI effettueranno una ispezione di controllo sulle condizioni dell'impianto.

SEZ. 2ª - PROCEDURE SUCCESSIVE ALL'OMOLOGAZIONE

Vedere il Regolamento di Settore (RDS) Velocità in Circuito per le normative sportive:

- iscrizione a calendario delle gare;
- attività previste,
- vetture ammesse,
- gare in notturna,
- regolamenti particolari di gara,
- licenze ammesse.

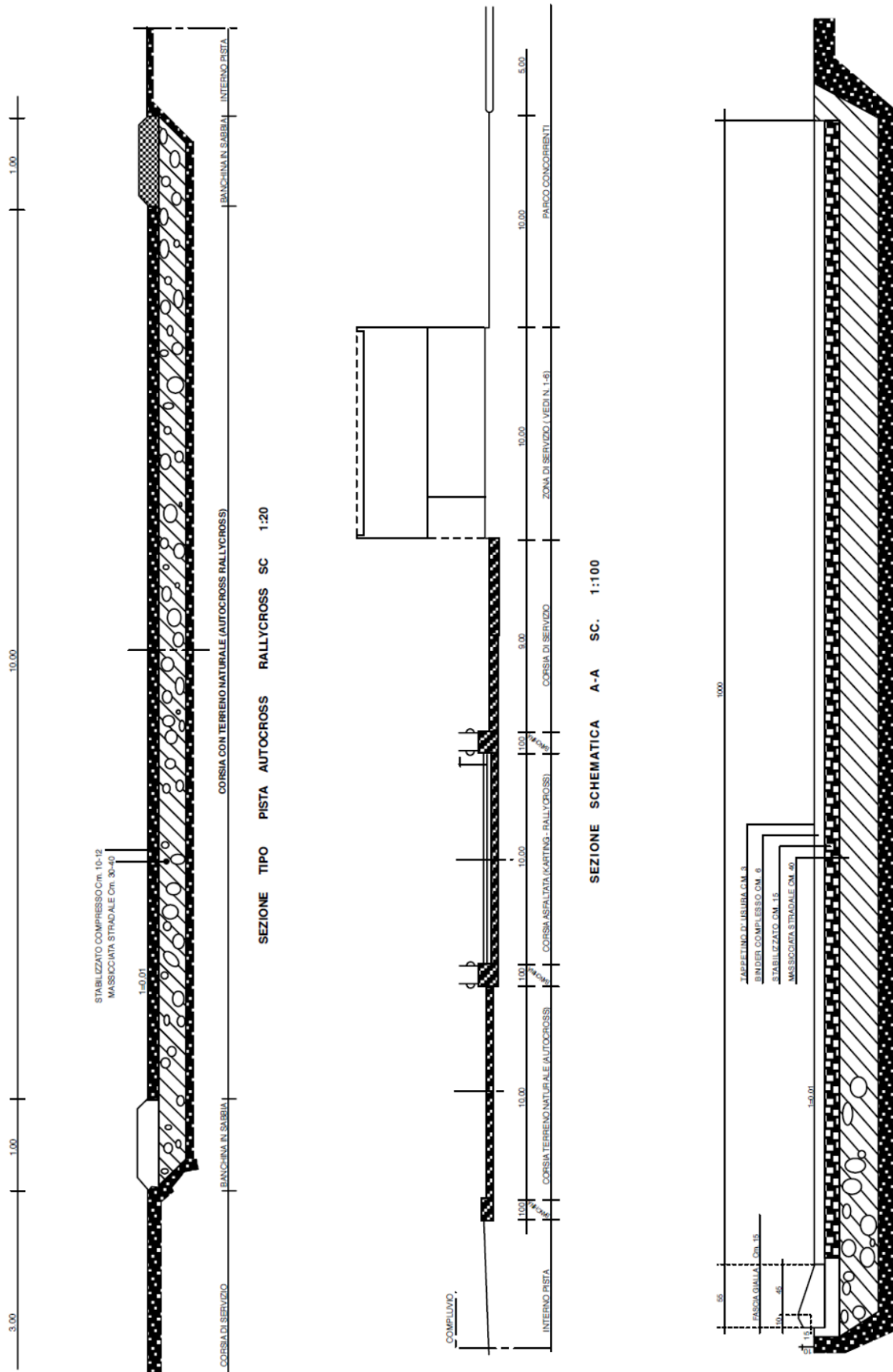
ART. 9 - MINIMPIANTI OMOLOGATI DOPO L'ENTRATA IN VIGORE DELLA NUOVA REGOLAMENTAZIONE

Vedere l'Appendice all'Annuario ACI.

10 – DISEGNI

Per quanto previsto circa la costruzione di cordoli e delle protezioni, si rimanda ai Disegni "A" e "B" pubblicati in calce al presente Supplemento n° 2.

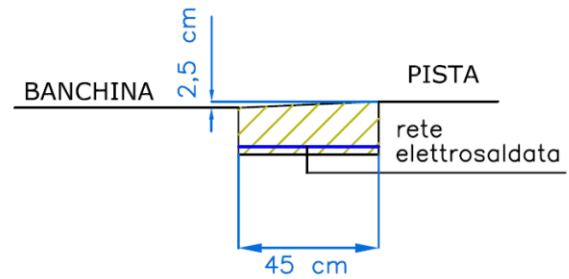
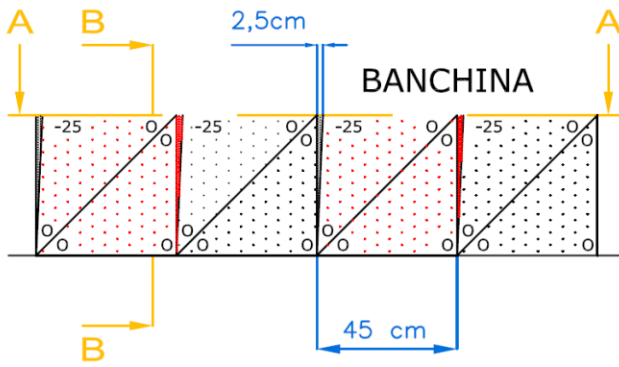
ALLEGATO "A"
SEZIONI DEL PERCORSO STRADALE



APPENDICE 1

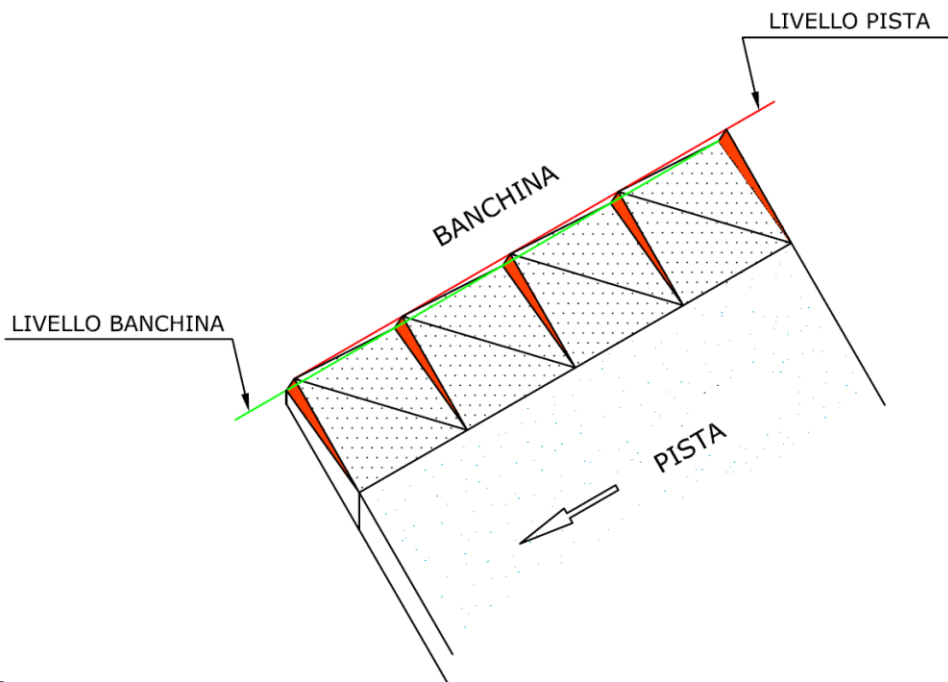
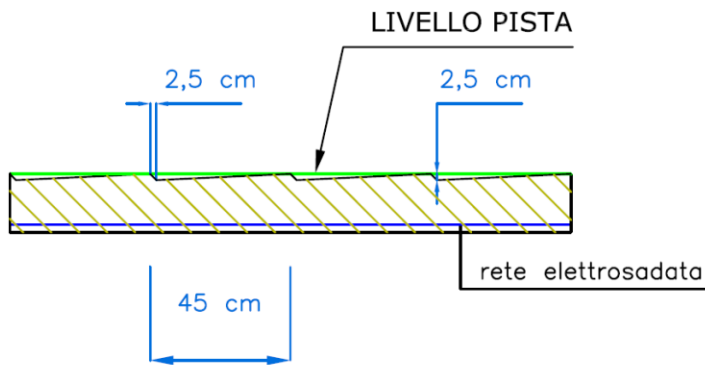
CORDOLO NEGATIVO 2,5 CM

PIANTA scala 1:20



PISTA →

SEZIONE B - B

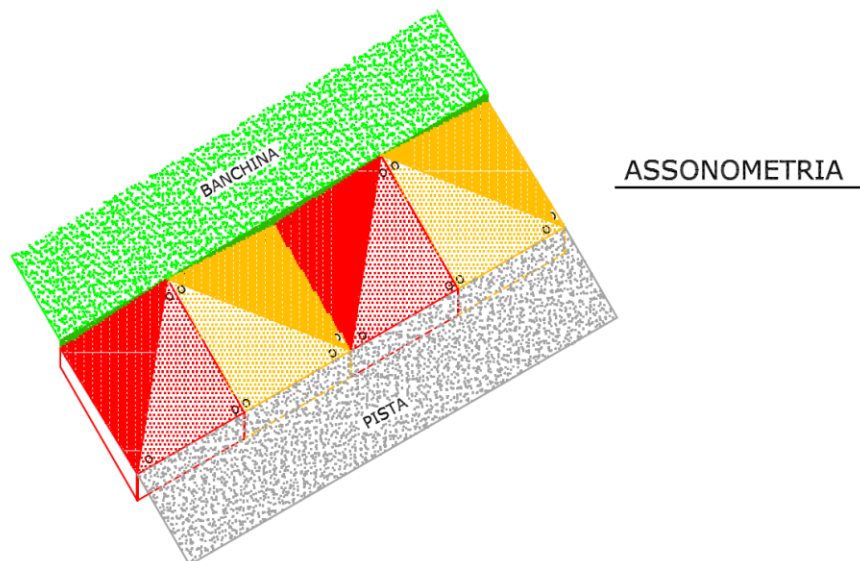
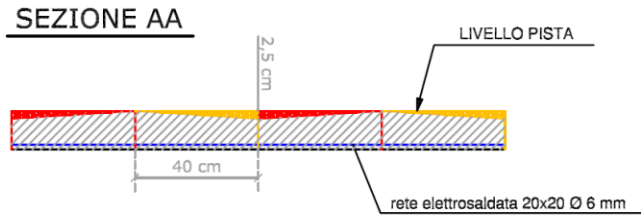
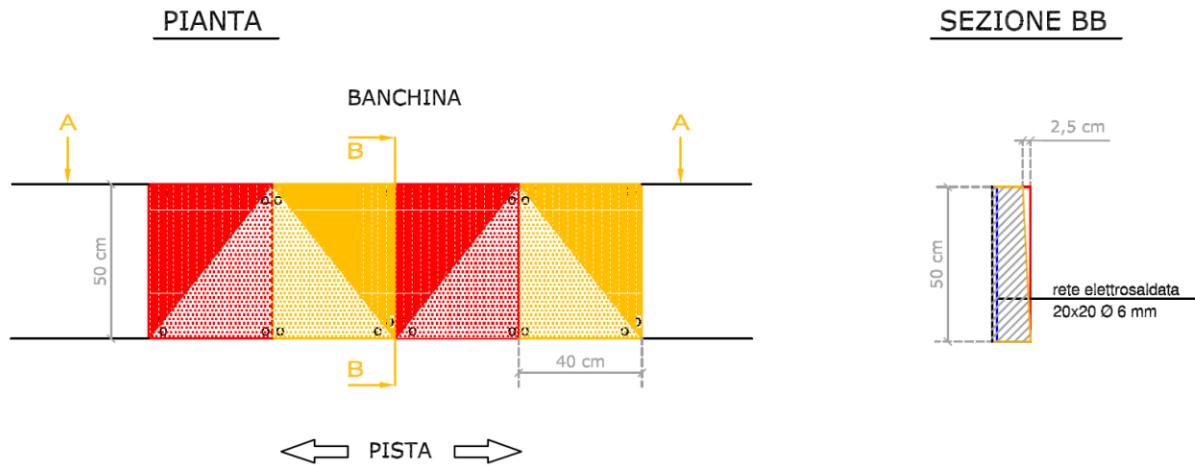


CORDOLO "BI-DIREZIONALE"

Nuova tipologia di cordolo, anch'esso bidirezionale ma non piatto bensì dotato di un andamento a dente di sega con un dislivello tra l'apice e la base di 2,5 cm, delle dimensioni in pianta di 40 x 50 cm, con la dimensione maggiore perpendicolare al bordo pista.

L'utilizzo di tale cordolo è da considerare riservato solo per quelle piste che prevedono una percorrenza in entrambi i sensi di marcia.

In pratica si tratta del cordolo previsto dalla normativa congiunta FMI-CSAI-FIK per i circuiti di valenza nazionale fino a 2 Km con una dimensione leggermente maggiore (40 x 50 invece di 45 x 45) montati però uno al dritto ed uno specchiato e quindi al rovescio.



APPENDICE 2

