

CHE COS'E' UNA CORSA DI DRAGSTERS?

Essenzialmente una gara di Dragsters consiste in una prova di accelerazione su una distanza specifica, con partenza da fermo, fra 2 veicoli.

La distanza regolare può essere sia 402,336 m (¼ di miglio), sia 201,168 m (1/8 di miglio). La partenza per queste competizioni viene data per mezzo di un dispositivo elettronico chiamato comunemente "Albero di Natale".

Ciascun veicolo concorrente mette in azione un cronometro nel lasciare la linea di partenza e lo blocca quando raggiunge la linea di arrivo.

Il tempo misurato fra la partenza e l'arrivo costituisce l'E.T. (Elapsed Time, ovvero in Italiano il T.T. del veicolo, il Tempo trascorso); serve a misurare la prestazione ed anche, spesso, a determinare gli handicaps durante la competizione.

CHI PUO' PARTECIPARE?

Praticamente tutti possono partecipare a corse di dragsters.

I piloti devono essere titolari di una Licenza CSAI o Internazionale della FIA in corso di validità ed essere in grado di guidare il veicolo con sicurezza.

Il veicolo deve soddisfare dei requisiti di sicurezza di base (cioè avere dei buoni freni, essere equipaggiato di cintura di sicurezza, etc.).

Ciò si applica alla maggior parte dei veicoli stradali. I veicoli da corsa pura, più veloci, devono soddisfare dei requisiti più severi, esposti nel presente allegato, ed i piloti di Dragsters, Altereds, etc., devono essere titolari di una licenza adeguata.

COSA SI VINCE?

Lo scopo principale di un pilota di dragsters è di risultare vincitore assoluto nella categoria della competizione nella quale la sua vettura è classificata.

Si tiene una serie di eliminatorie a due macchine, tipo torneo.

Ad ogni gara, il perdente è eliminato mentre il vincitore avanza alle tappe successive della competizione.

Questa serie di gare continua finchè resta un solo pilota, che è dichiarato dunque il vincitore della categoria.

RESPONSABILITA'

La responsabilità principale circa le condizioni ed il funzionamento del veicolo spetta al proprietario e pilota del veicolo.

La principale preoccupazione del proprietario della pista è di fornire un luogo adatto per organizzare le gare.

La FIA fornisce delle direttive generali sulla base dell'esperienza acquisita, ogni anno, nella realizzazione di competizioni e diffonde le informazioni che possono favorire la continuazione dello sport ed il mantenimento di una buona organizzazione.

La responsabilità globale dello svolgimento delle corse di dragsters deve tuttavia essere condivisa fra tutte le persone associate allo sport.

Il rispetto rigoroso delle specifiche esposte in questo Allegato è un aspetto fondamentale.

GARE E.T. DI HANDICAP

Mentre alcuni concorrenti scelgono di pilotare veicoli che costruiscono secondo caratteristiche (esposte più avanti in questo Allegato) tali da poterli inserire in una certa classe FIA, un numero crescente di piloti preferisce correre nelle categorie stabilite in funzione della prestazione cioè delle Forchette di E.T..

Queste gare di Dragsters sono chiamate "Gare E.T. di Handicap".

Si tratta di un buon punto di partenza per il dilettante che desidera impegnarsi nello sport, anche se ci sono migliaia di piloti dragsters che apprezzano talmente le corse E.T. di Handicap che vi partecipano da anni.

In questo tipo di competizione, due veicoli con livelli di prestazione diversi possono correre su una base potenzialmente paritaria.

I tempi trascorsi (E.T.), previsti per ogni veicolo, vengono confrontati ed il veicolo più lento riceve un bonus uguale alla differenza fra i due.

Con questo sistema, in pratica, qualsiasi coppia di veicoli può affrontarsi in una gara

competitiva dragsters.

Per esempio: il veicolo "A" è stato cronometrato a 17.78, 17.74 e 17.76 secondi per 402,336 m (un quarto di miglio) ed il pilota ritiene che un "dial-in" (Tempo Dichiarato) di 17.75 sia adeguato.

D'altra parte, il pilota del veicolo "B" ha registrato dei E.T. di 15.27, 15.22 e 15.26 sulla stessa pista ed ha optato per un Tempo Dichiarato di 15.25.

Di conseguenza il veicolo A riceverà un bonus di 2,5 secondi in rapporto al veicolo B al momento del conto alla rovescia dell'"Albero", prima che il semaforo verde dia il via ad ogni vettura.

Se i due veicoli coprono la distanza di 402,336 m esattamente nell'E.T. predeterminato, la vittoria andrà al pilota che ha avuto la reazione più veloce al segnale di partenza. Questa reazione al segnale di partenza è chiamata "Tempo di Reazione".

Entrambe le corsie vengono cronometrate, l'una indipendentemente dall'altra, ed il cronometro non scatta prima che il veicolo si metta realmente in moto.

Da ciò si può a volte verificare che un veicolo abbia apparentemente un vantaggio numerico nei E:T. confrontati e che, di fatto, perda la gara.

Ciò accentua l'importanza dei riflessi sulla linea di partenza, nelle gare di dragsters.

IL SISTEMA DI PARTENZA

La gara dragsters consiste essenzialmente nel mettere a confronto due veicoli su di un percorso rettilineo.

La partenza è dunque la chiave della sua singolarità, poiché tutte le gare si svolgono con partenza da fermo.

L'attuale sistema di partenza, comunemente chiamato "Albero", concepito per fornire ad ogni concorrente la partenza più equa possibile.

È il prodotto di uno sviluppo continuo.

Il sistema comporta una serie verticale di luci in grado di mostrare ad ogni pilota il conto alla rovescia visivo.

La maggior parte dei piloti cercano di mettersi in moto nel momento che coincide con lo spegnimento dell'ultima luce arancione e l'accensione della luce verde.

La tecnica di posizionamento e di partenza è una delle più importanti che un pilota di corse dragsters E.T. di Handicap possa sviluppare, poiché la maggior parte delle gare è vinta o persa sulla linea di partenza.

Sono certamente ricompensate una forte capacità di osservazione e una grande pratica.

METODI DI CRONOMETRAGGIO

Si tiene conto di due parametri distinti per ogni corsa ("run"): il tempo trascorso e la velocità. In una corsa "run" di E.T., il veicolo lascia la linea di partenza, facendo scattare la fotocellula che mette in azione il cronometro elettronico.

Mentre il veicolo avanza lungo il percorso, il cronometro registra i secondi e le frazioni di secondo trascorsi finché il veicolo raggiunge il fascio luminoso del traguardo bloccando il cronometro.

La velocità massima viene determinata quando il veicolo raggiunge un fascio luminoso ulteriore sulla linea d'arrivo.

CHE COS'È IL "BREAK-OUT E/O LA LUCE ROSSA"?

Se un pilota scende sotto al suo Tempo Dichiarato ("dial-in") predeterminato, si verifica il Sforamento ("break-out") e dunque anche una ragione di esclusione.

Se i due veicoli effettuano una corsa ("run") con un tempo inferiore al proprio Tempo Tipo, la vittoria andrà al pilota il cui Superamento sarà meno grave.

Si può verificare un'altra ragione di esclusione: la "falsa partenza" (o "Luce Rossa").

Questo capita quando il pilota reagisce troppo rapidamente all'Albero e quindi lascia la linea di partenza prima che la luce verde dia il segnale.

In caso di doppia infrazione, per esempio una Luce Rossa seguita da un Superamento, sarà considerata infrazione più grave la Luce Rossa o falsa partenza.

TESTO DEFINITIVO

In caso di controversie nell'interpretazione, la versione inglese costituisce il testo definitivo di tali regolamenti.

GARE DI HANDICAP E.T.

VEICOLI CON CARROZZERIA DI SERIE

VEICOLI CON CARROZZERIA MODIFICATA (Altereds)

DRAGSTERS

Ogni pista di competizione ha la possibilità di proporre una sua propria selezione di titoli di classi.

Poiché i E.T., Tempi Trascorsi, sui 402,336 m (un quarto di miglio.) non si possono applicare alle corse da 201,168 m (un ottavo di miglio.), corse che non sono rare nella Gara E.T. di Handicap, certi E.T. sui 402,336 ma possono essere convertiti in cifre da 201,168 m (ottavo di miglio.): 9,90 = *6,30, 10,00 = *6,40; 11,00 = *7,00; 12,00 = *7,50; 14,00 = *8,60.

NOTA: L'asterisco (*) indica che si tratta di 201,168 m. (un ottavo di miglio).

I registratori di dati (tranne i tachimetri di tipo "play-back") sono vietati in tutte le Forchette di E.T..

I computers (tranne che gli OEM, quelli di serie) sono vietati in tutte le classi di E.T.

E.T.:SUPER PRO, PRO, SPORTSMAN 7.50 (*4.50) secondi o più

DESIGNAZIONI

E.T. SUPER PRO: 7.50 fino a 11.99 (*4.50 – 7.49)

E.T. PRO 12.00 fino a 13.99 (*7.50 – 8.59)

E.T. SPORTSMAN 14.00 o più (*8.60 – e più)

REQUISITI E SPECIFICHE

MOTORE: 1

1.1 MOTORE

Amnesso un solo motore: che può essere automobilistico, alternato, a combustione interna, o motociclistica o da motoslitte.

I veicoli spinti da motori motociclistici o da motoslitte sprovvisti di retromarcia non possono effettuare il riscaldamento delle gomme ("burnout") sulla linea di partenza.

Su tutti i veicoli che corrono in 10,99 (*6,99) o meno è obbligatorio un bilanciatore armonico conforme alla specifica SFI 18.1.

L'altezza massima autorizzata del centro di rotazione dell'albero motore è di 36 pollici (914 mm) sui camion di serie (O.E.M. trucks: piccoli autocarri e fuoristrada); 24 pollici (610 mm) per tutti gli altri veicoli.

1.2 IMPIANTO DI SCARICO

Impianto di scarico da competizione autorizzato.

I gas di scarico devono essere diretti fuori dal veicolo, verso la parte posteriore, nella direzione opposta a quella del pilota e del serbatoio di carburante.

Per i veicoli che effettuano un "run", una corsa, in meno di 7,50 (*4,50) è necessario far riferimento al capitolo E.T. Avanzati - Requisiti e Specifiche.

1.3 CARBURANTE

Sono ammessi la benzina da corsa, la benzina stradale, il metanolo, il gasohol (miscela di benzina e metanolo oppure di benzina e etanolo), il gasolio, l'etanolo, il gas naturale ed il propano. Vietato il nitrometano.

1.4 SISTEMA DI ALIMENTAZIONE CARBURANTE

Il bocchettone di carico del serbatoio situato nel baule dev'essere munito di ventilazione con sbocco all'esterno della carrozzeria.

Sono vietati tappi con sfiatatoio.

In caso di batterie, tubi benzina, pompe di alimentazione o bocchettoni di carico alloggiati nel baule, quest'ultimo dev'essere completamente isolato dall'abitacolo per mezzo di una lamiera d'acciaio di 0,6 mm (0,024 pollici) o d'alluminio di almeno 0,8 mm (0,32 pollici).

I tubi benzina devono passare all'esterno dell'abitacolo.

I serbatoi di carburante non devono superare il perimetro della carrozzeria. V. Regolamento Generale, 1.5.

1.5 TROPPOPIENO-VASCHETTA DI RECUPERO LIQUIDI

E' obbligatorio un dispositivo per recuperare il liquido del circuito di raffreddamento; capacità minima: 0,47 l (1 pinta). V. Regolamento Generale 1.7.

1.6 PROTOSSIDO DI AZOTO

Sono ammessi gli impianti che funzionano a protossido di azoto disponibili in commercio, anche su motori sovralimentati con turbo o compressori (volumetrici e centrifughi).

Gli impianti di protossido di azoto devono essere certificati dalla ditta costruttrice o dal suo rappresentante nazionale nel caso di impianti prodotti al di fuori della Comunità Europea.

Le bombole di protossido di azoto situate nell'abitacolo devono essere dotate di una valvola di sicurezza e di ventilazione con scarico esterno all'abitacolo.

Sulle bombole deve figurare la punzonatura DOT-1800 libbre (124 bar) solo per veicoli provenienti dall'estero e condotti da concorrenti stranieri, mentre per i veicoli nazionali vigono le norme dettate dal Ministero dei Trasporti circa l'omologazione dei recipienti sotto pressione; inoltre secondo dette normative, è vietato ricaricare sul territorio italiano bombole non omologate o con scaduta omologazione ed esse devono essere montate in maniera stabile (non sono ammessi morsetti di gomma o flessibili o fasce di giunzione, etc.).

Il solenoide deve essere collegato alla/e bombole per mezzo di tubature ad alta pressione in maglia d'acciaio, o di un tipo approvato dalla FIA.

Sono autorizzati i sistemi di riscaldamento azionati da termostato disponibili in commercio del tipo termocoperta.

E' vietato qualsiasi altro sistema esterno di riscaldamento delle bombole. V. Regolamento Generale 1.9

1.7 COMPRESSORE, TURBOCOMPRESSORE

Ammessi su veicoli alimentati a benzina e a metanolo.

Obbligatorio un sistema di contenimento del compressore, conforme alla specifica SFI 14.1 per compressori di tipo Roots (a lobi) in motori alimentati a metanolo. V. Regolamento Generale 1.12 e 1.13.

Proibiti compressori non di serie di tipo elicoidale o a vite (senza fine).

Ammessi compressori per uso stradale, purchè di tipo approvato dalla FIA.

1.8 COPRI-TESTATA

I copri-testata in metallo fuso o stampato, che usano tutti i fori dei bulloni di fissaggio, sono obbligatori sui veicoli alimentati a metanolo se sovralimentati mediante compressore.

TRASMISSIONE: 2

2.1 FRIZIONE, VOLANO MOTORE, PROTEZIONE DEL VOLANO MOTORE

Il volano motore e la frizione, conformi alle specifiche SFI 1.1, 1.2 o 1.5 (massimo 2 dischi) sono obbligatori su tutti i veicoli che effettuano una corsa ("run") in 11.99 o meno.

Obbligatoria la campana di protezione del volano motore, secondo le specifiche minime 6.1, 6.2 o 6.3, su tutti i veicoli che effettuano una corsa ("run") in 11.99 (*7.49) o meno.

I veicoli con motore wankel che effettuano una corsa ("run") in 11.99 (*7.49) o meno devono essere muniti di protezione del volano motore fatta di una placca d'acciaio dello spessore minimo di 6,35 mm (¼ di pollice) che circonda la campana della frizione su 360 gradi. V. Regolamento Generale 2.3, 2.5, 2.6, 2.10.

2.2 ALBERO DI TRASMISSIONE

Ammessi sistemi di trasmissione integrale utilizzati in auto di serie.

Richiesto l'anello di protezione per l'albero di trasmissione per tutti i veicoli che effettuano un run con tempi pari o inferiori a 13.99 (*8,59), (eccetto per veicoli con tempi pari o superiori a 13.00 (*8,14), muniti di pneumatici stradali). V. Regolamento Generale 2.4.

2.3 PONTE POSTERIORE

Assi e dispositivo di fermo degli assi sono obbligatori, non di serie, su tutti i veicoli che corrono in 10.99 (*6.99) o meno, e su tutti i veicoli con differenziale bloccato.

Sui veicoli, muniti di sospensione posteriore indipendente senza bracci, superiore o inferiore, oscillanti trasversali, che pesano più di 907 kg (2000 libbre) e che corrono in 10.99 (*6.99) o meno, il ponte dell'asse oscillante posteriore dev'essere sostituito da una scatola di ponte posteriore convenzionale (Esempio: Corvette dal 1963 al 1982).

Le macchine con sospensione posteriore indipendente che usano bracci oscillanti trasversali,

superiore e inferiore (entrambi) possono mantenere un asse oscillante, quale che sia il peso. Sarà necessario su ogni asse un anello da 360 gradi di fermo dell'asse, che misuri almeno 25 x 6,4 mm (1 pollice di larghezza su 1/4 di pollice di spessore). V. Regolamento Generale 2.11.

2.4 TRASMISSIONE, Automatica

La trasmissione dev'essere munita di un dispositivo di blocco positivo (cioè senza scivolo) della retromarcia, comandato da una carica a molla, e di un pulsante di sicurezza della folle.

Obbligatorio schermo di protezione della trasmissione, conforme alla specifica SFI 4.1, per tutti i veicoli che corrono in 10.99 (*6.99) o meno, o che superano la velocità di 217,2 km/h (135 mph).

Obbligatori, flexplate (volano per convertitore di coppia) conforme alle specifiche SFI 29.1 e schermo protettivo per il flexplate conforme alla specifica SFI 30.1, su veicoli che corrono in 9.99 (*6.39) o meno, o che superano la velocità di 217,2 km (135 mph /h). V. regolamento Generale 2.14.

2.5 TRASMISSIONE: Planetari non di serie (o aftermarket)

Obbligatorio schermo protettivo per il cambio, conforme alla specifica SFI 4.1, su tutti i veicoli sovralimentati, o alimentati a metanolo o a protossido di azoto, che corrono in 9.99 o meno, se equipaggiati con cambio a planetari non di serie. V. Regolamento Generale 2.13.

FRENI E SOSPENSIONI: 3

3.1 FRENI

Obbligatori freni idraulici su tutti i veicoli con carrozzeria che corrono ad almeno 7.99 (*4.99).

Obbligatorie almeno due pinze idrauliche sulle ruote posteriori (una per ruota) su Dragsters, Funny Cars e qualsiasi veicolo che corre in 8.00 sec. (*5.00) o meno.

I Dragsters con tempi inferiori a 10.00 (*6.99) con peso totale di 454 kg (1.000 libbre) o inferiore a 454 kg ed asse posteriore singolo possono utilizzare un singolo freno a disco con doppie pinze. V. Regolamento Generale 3.1.

3.2 STERZO

V. Regolamento Generale 3.2, 3.3, 4.1.

3.3 SOSPENSIONI, Altered, Dragsters

Obbligatorie sospensioni anteriori complete di tipo automobilistico.

Consentiti ponti posteriori rigidi.

Almeno un ammortizzatore per ogni ruota dotata di sospensioni.

Le sospensioni sono facoltative su veicoli pari o inferiori a 1.066 kg (2.350 libbre), con interasse pari o superiore a 2,54 m. (100 pollici). V. Regolamento Generale 3.2, 3.4, 3.5.

3.4 SOSPENSIONI, Veicoli con carrozzeria di serie

Obbligatorie sospensioni complete di tipo automobilistico.

Minimo un ammortizzatore per ruota.

Vietato l'alleggerimento di componenti della sospensione di serie. Vietate le sospensioni rigide.

V. Regolamento Generale 3.2, 3.4, 3.5.

3.5 WHEELIE BARS (Carrelli anti ribaltamento)

Ammessi.

Le rotelle devono essere di materiale non metallico. V. Regolamento Generale 3.6.

TELAIO: 4

4.1 ZAVORRA

Ammessa. V. Regolamento Generale 4.2.

4.2 DEFLETTORE/DEVIATORE

Obbligatorio su Dragsters con motore posteriore. V. Regolamento Generale 4.3

4.3 ALTEZZA DA TERRA

Minimo 7,6 cm (3 pollici) dal muso del veicolo a 30,5 cm (12 pollici) dietro la linea centrale dell'avantreno; 5,1 cm (2 pollici) per il resto del veicolo, eccetto coppa dell'olio e collettori di scarico.

4.4 PARACADUTE

Obbligatorio su tutti i veicoli più veloci di 241,4 km/h (150 mph). V. Regolamento Generale 4.8.

4.5 CENTINA DI SICUREZZA/ROLL BAR

Roll bar semplice obbligatorio per tutti i veicoli che corrono da 11.00 (*7.00) a 11.99 (*7.49) sec., per i veicoli cabrio che corrono da 11.00 (*7.00) a 13.99 (*8.59) sec., per i veicoli tipo dune-buggy con tempo pari o superiore a 12.00 (*7.50) sec.

Consentito in tutti i veicoli. V. Regolamento Generale 4.10, 10.6.

4.6 CENTINA DI SICUREZZA/ROLL BAR A GABBIA

Obbligatorio roll bar completo (a gabbia) per veicoli con tempo pari o superiore a 10.99 (*6.99) o che superano la velocità di 217,2 km/h (135 mph.).

Per veicoli con carrozzeria di serie (dal parafiamma vano motore, abitacolo, tetto e pavimento e vano bagagli, pur se con telaietti tubolari per motore e sospensioni) è ammesso il roll bar singolo invece della gabbia, se corrono fra i 10.00 (*6.40) ed i 10.99 (*6.99) sec..

Veicoli che fanno tempi compresi fra i 7.50 (*4.50) ed i 9.99 (*6,39) sono soggetti, prima della partecipazione ad una corsa, all'obbligo di verifica del telaio ogni tre anni da parte della ASN e devono riportare un'etichetta con numerazione progressiva sul roll bar a gabbia.

I dragsters a motore posteriore devono essere conformi alle specifiche SFI 2.7A; ed i veicoli più veloci di 270 km/h (170 mph) devono essere conformi alle specifiche SFI relative alla carrozzeria.

Tutti gli altri veicoli devono essere conformi, per quanto riguarda la carrozzeria, alle Regole Generali 4.11, 10.6.

4.7 INTERASSE

Minimo 2,286 m (90 pollici), ad eccezione di veicoli dotati di motore originale.

Variazione massima dell'interasse da sinistra a destra: 2,5 cm (1 pollice).

I dragsters: 5,1 cm (2 pollici).

Larghezza minima dello sbalzo anteriore per qualsiasi Dragster è di 66,0 cm (26 pollici).

RUOTE E PNEUMATICI: 5

5.1 PNEUMATICI

Consentiti pneumatici senza profilo (slick).

Diametro minimo di 33,0 cm (13 pollici) per i pneumatici anteriori di qualsiasi dragster.

5.2 RUOTE

Devono essere di tipo automobilistico, concepite per l'utilizzo anche stradale.

Dimensione minima 33,0 cm (13 pollici) ad eccezione di veicoli equipaggiati in origine con ruote più piccole, purchè con motore originale.

Le colonnine ruota devono risultare avvitate nella porzione esagonale dei dadi per una lunghezza minima pari al diametro della colonnina stessa.

Consentite ruote a raggi o di tipo motociclistico sull'asse anteriore di Dragsters con peso pari o inferiore a 816,5 kg (1.800 libbre). V. Regolamento Generale 5.2.

INTERNI: 6

6.1 SEDILI

Consentiti sedili con rinforzi, struttura e supporti adeguati, costruiti in alluminio, in materiali "composite", in doppio strato di poliuretano o fibra di vetro (sedili non di serie). V. Regolamento Generale 6.2

6.2 LAMIERATI

Gli interni dell'abitacolo devono essere realizzati in alluminio, acciaio o fibra di vetro. Proibito il magnesio.

6.3 TAPPEZZERIA

Facoltativa.

6.4 RETE FINESTRINO

Obbligatoria in veicoli dotati di carrozzeria ed equipaggiati per regolamento con roll bar a gabbia.

CARROZZERIA: 7

7.1 ALETTONE, Altereds, Dragsters

Obbligatorio un dispositivo di blocco positivo (cioè senza scivolo) su tutti gli alettoni.

Consentiti ali laterali del tipo anatra.

Nessuna parte dell'ala potrà trovarsi a meno di 15,2 cm (6 pollici) dal pneumatico.

La sporgenza anteriore non deve proiettarsi per più di 76,2 cm (30 pollici) più avanti asse anteriore.

7.2 ALETTONI, Veicoli a carrozzeria completa

Consentiti alettoni di tipo diverso da quello di serie a condizione che siano fissati

definitivamente al telaio o al rollbar a gabbia e che non siano regolabili durante la corsa.

7.3 CARROZZERIA, Veicoli a carrozzeria modificata (Altereds)

La carrozzeria può essere traforata, sfondata, resa aerodinamica, etc. Ammessi veicoli adibiti alle consegne, camion da 1 ton. al massimo o furgoncini (Ranchero, El Camino).

Autorizzate carrozzerie in fibra di vetro.

Su tutte le portiere sollevabili, i cardini devono avere perni o serrature di sicurezza.

7.4 CARROZZERIA, Dragsters

Carrozzeria e cappottatura devono essere in metallo, in fibra di vetro o in materiale "composite" e devono estendersi fino al parafiamma.

L'abitacolo dev'essere concepito in modo da impedire che, in caso d'incidente, il corpo e soprattutto gli arti del pilota entrino in contatto con le ruote, i pneumatici, l'impianto di scarico o la superficie della pista.

Sui dragsters è obbligatorio un sotto-pavimento indipendente dalla carrozzeria per permettere alle gambe del pilota di poggiare sulla piastra inferiore (bellypan/plaque inférieure ?).

Sui veicoli con motore anteriore, la presa d'aria non può sovrastare di più di 27,9 cm (11 pollici) l'altezza della parte superiore del carburatore.

Vietate le carenature della ruota anteriore.

7.5 CARROZZERIA, Veicoli a carrozzeria di serie

Devono avere tetto e parabrezza completi.

Tutti i veicoli a carrozzeria completa devono essere dotati di due uscite per il pilota.

Obbligatori quattro parafanghi di serie, consentiti ricambi in fibra di vetro.

I parafanghi possono essere ritagliati per il passaggio delle ruote.

I parafanghi modificati devono avere gli orli arrotondati o bordati

7.6 PARAFIAMMA

Obbligatorio. V. Regolamento Generale , 6.1, 7.5.

7.7 PAVIMENTO

Obbligatorio. V. Regolamento Generale , 6.1, 7.6.

7.8 COFANO

Facoltativo.

I carburatori devono essere protetti da un parascintille o da una carenatura (scoop).

La carenatura del cofano non deve essere alta più di 27,9 cm (11 pollici) della superficie del cofano. V. Regolamento Generale, 1.4.

7.9 PARABREZZA, FINESTRINI , Altereds, Dragsters

Finestrini facoltativi, parabrezza obbligatorio. V. Regolamento Generale, 7.8.

7.10 PARABREZZA, FINESTRINI , Veicoli a carrozzeria di serie

Obbligatori, devono essere in buono stato e senza incrinature.

Possono essere sostituiti da materiale infrangibile dello spessore minimo di 3,2 mm (1/8 di pollice).

Il parabrezza di serie non può essere tagliato per le carenature, il carburatore o altro.

La tinta del parabrezza e dei finestrini dev'essere conforme ai requisiti regolamentari applicabili.

I finestrini devono essere chiusi durante le competizioni, non è necessario che siano funzionanti.

Le decalcomanie sono ammesse solo sui finestrini posteriori.

IMPIANTO ELETTRICO: 8

8.1 BATTERIA

Le batterie devono essere montate saldamente e non possono essere situate nell'abitacolo. V. Regolamento Generale, 8.1.

8.2 ACCENSIONE

Vietati i dispositivi a tempo d'interruzione di accensione (limitatori d'accensione).

Ammessi i limitatori di giri sulla linea di partenza e/o di alto regime.

Sono vietati tutti i limitatori di giri, compresi quelli a due stadi, intrinsecamente regolamentari ma modificati o montati in modo da funzionare come regolatore di giri sul percorso. V. Regolamento Generale, 8.1, 8.3, 8.4, 8.5.

8.3 INTERRUTTORE GENERALE

Obbligatorio su tutti i veicoli dotati di batteria che corrono in un tempo pari o inferiore a 9.99 (*6.39), sui veicoli che superano 217,2 km/h (135 mph) e sui veicoli in cui la batteria è stata spostata nel vano bagagli. V. Regolamento Generale, 8.4.

8.4 LUCI POSTERIORI

Per le competizioni notturne deve esserci una luce posteriore in buono stato di funzionamento.

Vietate luci intermittenti, lampeggianti o stroboscopiche.
V. Regolamento Generale 8.6.

GRUPPO DI SUPPORTO: 9

9.1 COMPUTER

Vietato. V. Regolamento Generale, 9.1

9.2 REGISTRATORE DI DATI

Vietato. V. Regolamento Generale, 9.2

9.3 ESTINTORE

Consentito a condizione che sia montato saldamente.

9.4 BARRA DI SPINTA

Dev'essere concepita per impedire che la vettura di spinta (push car?) si sovrapponga alla ruota posteriore delle vetture da corsa a ruota scoperta.

9.5 VEICOLI DA RIMORCHIO

Consentiti solo nelle Super Pro. V. Regolamento Generale, 9.9.

9.6 DISPOSITIVI DI RISCALDAMENTO

V. Regolamento Generale, 9.4, 9.11.

PILOTA: 10

10.1 SISTEMA DI TRATTENUTA DELLE BRACCIA

Obbligatorio sui veicoli scoperti che corrono in un tempo pari o inferiore a 11.99 (*7.49). V. Regolamento Generale, 10.3.

10.2 DOCUMENTI

Obbligatoria la licenza per competizioni FIA in corso di validità per piloti stranieri.

V. Regolamento Generale, 10.4.

Patente ordinaria obbligatoria per correre con tempi pari o superiori a 10.00 (*6.40).

Per piloti nazionali conduttori di vetture "SUPER PRO" è obbligatoria la licenza C nazionale.

Per piloti nazionali conduttori di vetture "PRO" è obbligatoria la licenza almeno di categoria "D".

Per piloti nazionali conduttori di vetture "SPORTSMAN" è ammessa la licenza Amatoriale solo nel momento in cui la vettura abbia i requisiti e le specifiche di una "Street Legal", vetture regolarmente immatricolate, alle quali sono ammesse le seguenti modifiche meccaniche ed estetiche.

E' ammesso:

1) Aggiungere dispositivi aerodinamici ben fissati purchè non fuoriescano dalla carrozzeria vista in pianta ed in proiezione frontale.

2) Le ruote complete, con pneumatici e pressioni d'esercizio stradali, possono essere aumentate nelle dimensioni.

Devono essere coperte dalla carrozzeria.

Sono ammessi codolini sui parafanghi per una larghezza massima di cm. 5 per lato.

3) L'impianto ventilazione abitacolo dev'essere funzionante.

Cinture di sicurezza, sedili e relativi fissaggi devono rimanere d'origine oppure omologati FIA.

4) L'impianto frenante, i dispositivi di sterzo ed i punti di attacco delle sospensioni devono rimanere d'origine.

E' permesso variare il materiale delle pastiglie freni ma non le dimensioni.

5) Frizione e rapporti di trasmissione possono essere variati, mantenendo le scatole, il leveraggio ed il sistema di funzionamento.

6) MOTORE – Sono ammesse le sostituzioni di ricambi o particolari esterni del propulsore reperibili in commercio come: condotti di scarico e aspirazione, filtri d'aria (a cono o dinamici), le dimensioni di turbo, corpi farfallati, intercooler non devono essere aumentate oltre al 10% rispetto a quelle previste dal costruttore delle vetture stesse.

Obbligatori un vaso di espansione per il circuito di raffreddamento e un doppio sistema di ritorno per l'accelerazione.

7) PESO MINIMO: come da fiche di omologazione o libretto uso e manutenzione con una tolleranza in meno del 5%.

8) Limite di rumorosità: max 98 dbA misurati come da norma pubblicata nella N.S.9.

9) E' vietato l'uso del protossido di azoto.

Se la vettura non rientra in questi requisiti, il pilota deve munirsi di licenza CSAI di conduttore almeno di categoria "D", di conseguenza la vettura dovrà avere i requisiti delle 3T. PRO

10.3 SISTEMA DI TRATTENUTA DEL PILOTA

Cintura di sicurezza obbligatoria su tutti i veicoli.

Sistema di trattenuta del pilota da 7,6 cm (3 pollici), conforme alla Specifica SFI 16.1, obbligatorio per tutti i veicoli che corrono in un tempo pari o inferiore a 11.99 (*7.49), sulle decappottabili che fanno un tempo pari o inferiore a 13.99 (*8,59) e sui veicoli tipo Dune buggy che fanno un tempo pari o inferiore a 12,00 sec. (*7,50).

Il sistema di trattenuta conforme alla Specifica SFI 16.1, quando è richiesto, comprende una cinghia per il cavallo dei pantaloni, e dev'essere sottoposto a revisione ogni due anni dalla data di fabbricazione. V: Regolamento Generale, 10.5, 10.11.

10.4 PROTEZIONE DELLA TESTA

Obbligatoria su tutti i veicoli roll bar o roll bar a gabbia. V. Regolamento Generale, 10.6.

10.5 CASCO

I piloti di tutti i veicoli che corrono con tempi pari o inferiori a 13,99 sec. (*8,59) e dei veicoli del tipo Dune buggy, che fanno tempi pari o superiori a 14,00 sec. (*8,60), devono indossare un casco conforme alle Specifiche SNELL 90, 95 K98, 2000 o SFI 31.1 o 31.2 o alla norma BSI BS 6658-85 tipo A (incluse tutte le correzioni). V. Regolamento Generale, 10.7.

10.6 COLLARE

Obbligatorio su tutti i veicoli che corrono in un tempo pari o inferiore a 9.99 (*6.39), sui veicoli che superano 217,2 km/h (135 mph).

10.7 ABBIGLIAMENTO PROTETTIVO

Vietati ad un pilota in competizione i pantaloncini, le canotte, gambe e torso nudi.

Tempo di corsa fra i 10.00 (*6,40) e gli 11,99 sec. (*7,49): obbligatoria per tutti i piloti la giacca conforme alla Specifica SFI 3.2A/1 o alla norma FIA 1986.

Veicoli che corrono in un tempo compreso fra 9.99 (*6.39) e 7,50 (*4,50) o che superano 217,2 km/h (135 mph): obbligatori, giacca e pantaloni conformi alla Spec. SFI 3.2A/5 o alla norma FIA 1986 e guanti conformi alla Spec. SFI 3.3/1.

Tutti i veicoli a carrozzeria aperta che corrono in un tempo pari o superiore a 11.99: obbligatori i guanti conformi alla Spec. SFI 3.3/1 ed un sistema di trattenuta delle braccia. Dune-buggy o veicoli tipo Dune buggy che fanno un tempo pari o inferiore a 12,00 sec. (*7,50): obbligatori, giacca conforme alla Specifica SFI 3.2A/1 o alla norma FIA 1986, guanti conformi alla Spec. SFI 3.3/1 ed un sistema di trattenuta delle braccia.

Veicoli senza parafiamma in acciaio o di serie, con carrozzeria aperta o chiusa e motore anteriore a protossido di azoto, sovralimentati con turbo o compressori che corrono in un tempo compreso fra 9.99 (*6.39) e 7,50 (*4,50): obbligatori, giacca e pantaloni o vestito conformi alla Specifica SFI 3.2A/15, guanti e scarpe/stivali conformi alla Spec. SFI 3.3/5.

I capi di vestiario che corrispondono alla Spec. SFI 3.2A/15 devono essere restituiti al fabbricante ogni cinque anni dalla data di fabbricazione per una nuova certificazione.

Tutti i veicoli a trasmissione automatica collocata nell'abitacolo (trasmissione non coperta dal pavimento): obbligatori, giacca, pantaloni o vestito conformi alla Specifica SFI 3.2A/15, guanti conformi alla Specifica 3.3/5 e stivali o scarpe conformi alla Spec. 3.3/5. I capi di vestiario che corrispondono alla Spec. SFI 3.2A/15 devono essere restituiti al fabbricante ogni cinque anni dalla data di fabbricazione per una nuova certificazione.

SEZIONE 1B

E.T. AVANZATI (Superiori) Da 6,00 (3,66) a 7,49 (4,49) secondi

Per veicoli che corrono fra 7,49 (*4,49) e 6,00 (*3,66) secondi.

I requisiti e le specifiche per gli E.T. Avanzati sono gli stessi di quelli che si applicano alle corse di Handicap E.T. – Sezione 1A – con eccezione dei punti seguenti:

Gli apparecchi per la registrazione di dati (tranne i tachimetri di tipo "play-back") sono vietati in tutte le Forchette di E.T.

Sono vietati i computer (tranne quelli di serie) in tutte le Forchette di E.T..

REQUISITI E SPECIFICHE

MOTORE:1

1.1 MOTORE

E' obbligatorio un bilanciatore armonico conforme alla Spec. SFI 18.1.

1.2 IMPIANTO DI SCARICO

Sui veicoli carrozzati a motore compresso alimentati a metanolo è obbligatorio uno scarico dotato di doppio condotto a isolamento termico.

L'isolamento deve essere esteso fino all'inizio del gomito sul fondo della carrozzeria.

1.3 PROTOSSIDO DI AZOTO

Il protossido di azoto è vietato sui motori sovralimentati con turbo o compressori.

Sugli altri motori sono ammessi gli impianti che funzionano a protossido di azoto disponibili in commercio.

Gli impianti di protossido di azoto devono essere certificati dalla ditta costruttrice o dal suo rappresentante nazionale nel caso di impianti prodotti al di fuori della Comunità europea.

Le bombole di protossido di azoto collocate nell'abitacolo devono essere munite di valvola di sicurezza e di ventilazione con scarico esterno all'abitacolo.

Le bombole, su cui deve figurare la punzonatura DOT – 1800 libbre (124 bar) solo per veicoli provenienti dall'estero e condotti da concorrenti stranieri, mentre per i veicoli nazionali vigono le norme dettate dal Ministero dei Trasporti circa l'omologazione dei recipienti sotto pressione; inoltre secondo dette normative, è vietato ricaricare sul territorio italiano bombole non omologate o con scaduta omologazione, devono essere montate in maniera stabile (non sono ammessi morsetti di gomma o flessibili o fascette a vite, etc.).

Il solenoide dev'essere collegato alla/e bombole per mezzo di tubature ad alta pressione in maglia d'acciaio, o di un tipo approvato dalla FIA.

Vietato il riscaldamento esterno della/e bombole. V. Regolamento Generale 1.9

1.4 COMPRESSORE, TURBOCOMPRESSORE

Ammessi su veicoli alimentati a benzina, benzina da competizione e metanolo.

E' obbligatorio un sistema di contenimento del compressore conforme alla Spec. SFI 14.1

1.5 COPRI-TESTATA

Sui veicoli a motore compresso e alimentati a metanolo sono obbligatori i copri-testata in metallo fuso o stampato che utilizzano tutti i fori dei bulloni di fissaggio.

TRASMISSIONE: 2

2.1 FRIZIONE, VOLANO MOTORE, PROTEZIONE DEL VOLANO MOTORE

Obbligatori volano motore e frizione conformi alle Spec. SFI 1.1, 1.2, 1.3, 1.4 o 1.5.

Obbligatoria la campana di protezione del volano motore, conforme alle Spec. SFI 6.2 o 6.3, su tutti i veicoli a motore compresso o turbocompresso e su tutti i veicoli alimentati a protossido di azoto.

Obbligatoria la campana di protezione del volano motore, conforme alle Spec. SFI 6.2 o 6.3, su tutti i veicoli dotati di frizione con più di due dischi conforme alla Spec. SFI 1.2, o di frizione con massimo due dischi conforme alle Spec. SFI 1.3 e 1.4.

Obbligatoria la campana di protezione del volano motore, conforme alla Spec. SFI 6.2, su tutti i veicoli muniti di frizione con più di due dischi conforme alle Spec. SFI 1.3 e 1.4.

I veicoli con motore wankel devono essere muniti di protezione del volano motore fatta di una placca d'acciaio dello spessore minimo di 6,35 mm (¼ di pollice) che circonda la campana della frizione su 360 gradi. V. Regolamento Generale 2.3, 2.5, 2.6, 2.10.

2.2 PONTE POSTERIORE

Obbligatorio asse non di serie interamente galleggiante o rigido sui veicoli a motore compresso alimentati a metanolo.

Vietata la sospensione posteriore indipendente.

2.3 TRASMISSIONE, Automatica

Obbligatorio schermo protettivo della trasmissione conforme alla Spec. SFI 4.1 Obbligatori flexplate (volano per convertitore di coppia) di trasmissione automatica, conforme alla Spec. SFI 29.1, e schermo protettivo per il flexplate conforme alla Spec. SFI 30.1 . V. regolamento Generale 2.14.

2.4 TRASMISSIONE, Planetari non di serie

Obbligatorio schermo protettivo della trasmissione conforme alla Spec. SFI 4.1. V. Regolamento Generale 2.13

FRENI E SOSPENSIONI: 3

3.1 FRENI

Obbligatori freni idraulici sulle quattro ruote su tutti i veicoli carrozzati.

Su Dragsters e Funny Cars, obbligatori almeno due pinze idrauliche sulle ruote posteriori (una per ruota).

3.2 STERZO

Se si utilizzano volantini rimovibili, è obbligatorio l'adattatore del volante di guida a smontaggio rapido disponibile in commercio, conforme alla Spec. 42.1

TELAIO: 4

4.1 PARACADUTE

Obbligatorio. V. Regolamento Generale, 4.8

4.2 ROLL BAR A GABBIA

Il telaio di un veicolo carrozzato dev'essere conforme alla Spec. SFI 25.1D.

Il telaio di una Funny Car dev'essere conforme alla Spec. SFI 10.1D.

Il telaio di un Dragster a motore posteriore dev'essere conforme alla Spec. 2.5 o 2.5A.

Il telaio di un Dragster a motore anteriore dev'essere conforme alla Spec. 2.4B.

Il telaio dei veicoli dev'essere ispezionato ogni tre anni dalla ASN e sul roll bar a gabbia deve figurare una sigla regolamentare prima di partecipare a una corsa. (run).

Vietata la metallizzazione del telaio su tutti i veicoli costruiti dopo il 1/1/99; verniciatura ammessa.

Obbligatoria l'imbottitura del roll bar a gabbia, conforme alla Spec. SFI 45.1, in tutte le zone in cui il casco del pilota potrebbe entrare in contatto con componenti del roll bar a gabbia.

CARROZZERIA: 7

7.1 ALETTONI

Consentiti alettoni di tipo diverso da quello di serie su veicoli a carrozzeria di serie; dovranno essere fissati stabilmente al telaio o al roll bar a gabbia e non possono essere regolati durante la corsa.

GRUPPO DI SUPPORTO: 9

9.1 SISTEMA DI ESTINZIONE INCENDI

Dragsters, Veicoli carrozzati non sovralimentati:

Veicoli a motore anteriore alimentati a metanolo, o a motore compresso/turbocompresso o veicoli a motore posteriore e abitacolo chiuso: il sistema di estinzione approvato dalla FIA, dev'essere di almeno 2,27 kg (5 libbre). V. Regolamento Generale 9.3 per gli agenti approvati.

Veicoli a motore compresso alimentati a metanolo (veicoli a carrozzeria completa o Funny Car):

Il sistema dev'essere di almeno 9,1 Kg (20 libbre), approvato dalla FIA. V. Regolamento Generale 9.3 per gli agenti approvati.

9.2 VEICOLI DA RIMORCHIO

Ammessi. V. Regolamento Generale 9.9

9.3 DISPOSITIVI DI RISCALDAMENTO

V. Regolamento Generale, 9.4 e 9.11

PILOTA: 10

(FARE RIFERIMENTO ANCHE AL CODICE SPORTIVO INTERNAZIONALE DELLA FIA, ALLEGATO L)

10.1 SISTEMA DI TRATTENUTA DELLE BRACCIA

Obbligatorio sui veicoli scoperti e sulle Funny Cars. V. regolamento Generale 6.3 e 10.3

10.2 CREDENZIALI

Obbligatoria la licenza internazionale della FIA in corso di validità. V. Regolamento Generale 10.4

10.3 SISTEMA DI TRATTENUTA DEL PILOTA

Obbligatorio un sistema da 3 pollici conforme alla Spec. SFI 16.1.

Tutte le cinture montate su veicoli a motore anteriore compresso, alimentati a metanolo, devono essere ricoperte da una guaina resistente al fuoco. Il sistema dev'essere revisionato ogni due anni dalla data di fabbricazione. V. Regolamento Generale, 10.5 e 10.11

10.4 CASCO

Casco obbligatorio, conforme alle Spec. SNELL 90, 95, K98, 2000 oppure SFI 41.1A, 41.2A o alla norma BSI BS 6658-85 tipo A (inclusi tutti gli emendamenti).

Sui veicoli a motore anteriore compreso casco obbligatorio, conforme alle Spec. SNELL SA 95, SA 2000 oppure SFI 31.1A, 31.2A o alla norma BSI BS 6658-85 tipo A (inclusi tutti gli emendamenti). V. Regolamento Generale, 10.7

10.5 COLLARE

Collare conforme alla Spec. SFI 3.3 obbligatorio. V. Regolamento Generale 10.8

10.6 ABBIGLIAMENTO PROTETTIVO

Veicoli con carrozzeria chiusa e a motore anteriore compresso o turbocompresso.

Oppure veicoli muniti di trasmissione automatica nell'abitacolo (trasmissione non coperta dal pavimento): obbligatori, giacca e pantalone o vestito conformi alla Specifica SFI 3.2A/15, guanti conformi alla Specifica 3.3/15 e stivali o scarpe conformi alla Spec. 3.3/5. I capi di vestiario che corrispondono alla Spec. SFI 3.2A/15 devono essere restituiti al fabbricante ogni cinque anni dalla data di fabbricazione per una nuova certificazione.

Veicoli aperti a motore anteriore compresso o turbocompresso: obbligatori, giacca e pantalone o vestito conformi alla Specifica SFI 3.2A/20, guanti conformi alla Specifica 3.3/15 e stivali o scarpe conformi alla Spec. 3.3/5.

I capi di vestiario che corrispondono alla Spec. SFI 3.2A/20 devono essere restituiti al fabbricante ogni cinque anni dalla data di fabbricazione per una nuova certificazione.

Veicoli a motore anteriore, a carrozzeria aperta o chiusa, e alimentati a protossido di azoto: obbligatori, giacca e pantalone conformi alla Specifica SFI 3.2A/15, guanti e scarpe o stivali conformi alla Spec. SFI 3.3/5.

Veicoli aperti a motore posteriore alimentati a ossido di azoto e/o compressi o turbocompressi: obbligatori, giacca e pantalone conformi alla Specifica SFI 3.2A/15, guanti e scarpe o stivali conformi alla Spec. SFI 3.3/5.

I capi di vestiario che corrispondono alla Spec. SFI 3.2A/15 devono essere restituiti al fabbricante ogni cinque anni dalla data di fabbricazione per una nuova certificazione. Veicoli ad aspirazione naturale, cioè tutti gli altri: obbligatori giacca e pantalone conformi alla Spec. SFI 3.2A/5 e guanti conformi alla Spec. SFI 3.3/1.

SEZIONE 7

REGOLAMENTO GENERALE

Ogni veicolo, senza distinzione di classe o categoria, deve superare soddisfacentemente i controlli effettuati da un commissario tecnico qualificato prima di ottenere l'autorizzazione ad effettuare una corsa di prova o a partecipare ad una qualsiasi gara che si svolga nel quadro delle manifestazioni approvate dalla FIA (inclusi i test privati).

Nel corso di questo Allegato si fanno numerosi riferimenti a certe specifiche che le parti di produzione devono rispettare (p.es.: FIA, SFI, SNELL, DOT, etc.).

E' importante ricordare che queste parti vengano fabbricate nel rispetto di certe specifiche e che il produttore vi applichi un'etichetta di conformità alle citate specifiche.

Di conseguenza, e salvo menzione diversa nelle specifiche SFI o FIA, qualsiasi modifica del prodotto annulla tale certificazione; un prodotto certificato non può in alcun caso essere modificato o differire in alcun modo rispetto allo stato di fabbricazione originale; ciò costituirebbe una violazione del regolamento della FIA, della SFI, della SNELL, del DOT, etc., renderebbe nulla la certificazione e non sarebbe dunque accettato dalla FIA.

MOTORE: 1

1.1 SISTEMA DI RAFFREDDAMENTO

Qualsiasi sistema di raffreddamento/radiatore deve essere installato nella posizione prevista in serie per il tipo di carrozzeria utilizzato.

Sui Dragster a motore anteriore, deve essere installato davanti al motore.

Sui Dragster a motore posteriore con radiatore montato davanti al motore, va installato un deflettore da un longherone all'altro fino alla cima del roll bar a gabbia.

La porzione situata al di sopra del longherone superiore potrà avere la larghezza delle centine posteriori del roll bar a gabbia. V. il punto 4.3, DEFLETTORE.

1.2 MOTORE

Si possono usare solo motori automobilistici nelle diverse classi, salvo se stabilito diversamente

nei Regolamenti di Classe.

I concorrenti delle classi peso/cilindrata devono dichiarare la cilindrata del motore che usano; la cilindrata dichiarata non può in alcun modo superare la cilindrata reale più di 81,9 cm³ (5 pollici cubici).

Non si autorizza nessun aumento di calibro (sovra-alesatura); i centimetri cubici sono arrotondati al cm³ superiore (p.es.: 301,2 = 302).

Se la cilindrata del motore viene modificata durante una gara, il concorrente deve informarne il commissario tecnico della FIA prima di tentare di effettuare una corsa ("run").

Gli assi dell'albero a manovella non devono trovarsi a più di 61,0 cm (24 pollici) da terra quale che sia la classe, tranne per i camion di serie autorizzati, altezza massima 91,5 cm (36 pollici) (all'interno).

Il motore dev'essere fissato al telaio per mezzi di almeno 2 bulloni da 9,53 mm (3/8 di pollice) con grado di diametro 5 (o classe 8.8).

Il comando valvole deve includere delle molle elicoidali automobilistiche di tipo convenzionale; è vietato in tutte le classi l'uso di comandi valvole di tipo pneumatico.

Per tutte le classi, eccetto i veicoli ET che corrono meno di 10,99 sec. (*6,99), è obbligatorio un bilanciatore armonico conforme alla specifica SFI 18.1.

Su tutti i veicoli muniti anteriormente di un bilanciatore armonico assemblato a pressione, questo dev'essere montato in modo da evitare che possa perdersi accidentalmente (cioè dev'essere perforato e imbullonato).

1.3 SCARICO

Tutti i veicoli devono essere muniti di collettori, di tubi, di scarico montati in modo da dirigere il gas di scarico fuori dalla carrozzeria verso la parte posteriore del veicolo, lontano dal pilota e dal serbatoio di carburante.

I tubi di scarico devono essere muniti di una staffa metallica di sicurezza per evitarne la perdita durante la corsa.

Se si usano marmitte, devono essere saldamente fissate al sistema di scarico e alla carrozzeria o al telaio del veicolo.

Vietato in tutte le categorie l'uso di tubi flessibili.

Coerente con il tentativo di conservare lo spirito sportivo e ricreativo delle corse di Dragster, la FIA sta sperimentando attualmente delle marmitte di scarico e potrà richiedere, al momento opportuno, l'uso di materiali di questo tipo in particolari aree a protezione ambientale.

1.4 PARASCINTILLE

La presa d'aria del carburatore non deve essere scoperta.

In mancanza di cofano, il carburatore dev'essere dotato di parascintille o di presa d'aria carenata che ne copra i lati, la parte superiore e posteriore ed eviti che il carburante venga aspirato o proiettato verso il volto del pilota.

Inoltre, qualsiasi veicolo, munito di prese d'aria non protette da cofano o carenatura, che sia guidato (non trainato) verso i box deve montare dei filtri su tali prese d'aria aperte per impedire l'entrata di oggetti di qualsiasi tipo.

1.5 SISTEMI DI ALIMENTAZIONE CARBURANTE

Collocazione: Tutti i serbatoi, tubi, pompe, valvole, etc., devono trovarsi fuori dell'abitacolo e all'interno del telaio e/o della carrozzeria in acciaio.

Nei veicoli a carrozzeria completa, i serbatoi refrigerati devono essere montati almeno 15,2 cm (6 pollici) davanti al parafiamma.

I rubinetti di alimentazione del carburante devono essere montati almeno 15,2 cm (6 pollici) davanti al volante/scatola della frizione.

Serbatoi: Se permesso dai Regolamenti di Classe, i serbatoi di carburante, collocati esternamente alla carrozzeria e/o al telaio, devono essere rinchiusi in una struttura di tubi d'acciaio del diametro esterno di almeno 32 mm x 1,65 mm (1 pollice e ¼ x 0,065) di cromo molibdeno o di 3,00 mm (0,118) di tubo di acciaio dolce.

Tutti i serbatoi devono essere separati dall'abitacolo da una paratia parafiamma perfettamente stagna che impedisca al carburante di penetrare nell'abitacolo.

Tutti i serbatoi devono essere muniti di tappi per la pressione e ventilati all'esterno della carrozzeria.

E' obbligatorio un tappo a pressione, con chiusura positiva, per i serbatoi dei veicoli con carrozzeria aperta.

Proibiti i serbatoi isolati.

Se si usano cellule di carburante, una scatola metallica deve proteggere la parte della cellula che sporge dalla carrozzeria o dal pavimento del baule, esclusa la zona di raccordo del flessibile

che sta dietro.

Tutti i serbatoi di carburante non- metallici, devono essere messi a massa sul telaio.

Tubi: Tutti i tubi di carburante non di serie (compresi i tubi indicatori e/o di registrazione di dati) devono essere metallici, in maglia d'acciaio, o di un tipo approvato dalla FIA con rinforzo tessuto.

Lunghezza massima autorizzata 30,5 cm (12 pollici) da un capo all'altro, per i tubi non – metallici o non a maglia d'acciaio, solo se usati come raccordi; vietati i tubi singoli di iniezione e i tubi di alimentazione motociclistica.

I tubi carburante (tranne quelli a maglia d'acciaio), situati nella zona del volano/scatola della frizione, devono passare in un tubo d'acciaio, saldamente fissato, lungo 40,6 cm (16 pollici) e spesso almeno 3,2 mm (1/8 di pollice), che serva da protezione in caso di rottura del tubo di carburante.

I tubi che passano vicino alle cinghie di comando del compressore devono essere in maglia d'acciaio, di un tipo ad accoppiamento rapido approvato dalla FIA, oppure devono essere rinchiusi in un tubo d'acciaio.

Tubi di carburante ad accoppiamento rapido approvati dalla FIA: Aeroquip FC300, FC 332, Aeroquip Star Lite 200, AQP; Earl's Prolite; Gates LOL Plus; Goodridge 710; Russell Twist-Loc 836 e XRP-79.

E' necessario contattare la FIA per aggiornamenti.

I tubi di carburante non devono passare nel canale dell'albero di trasmissione.

Pompe/valvole: I veicoli, muniti di pompe meccaniche di alimentazione non di serie, devono avere una valvola di arresto ad azione rapida, a portata del pilota e situata nel tubo principale di alimentazione fra il serbatoio ed il carburatore e/o gli iniettori.

Sono vietati i dispositivi di riciclo del carburante che non facciano parte del normale sistema della pompa di alimentazione.

Carburante/aria: Vietato qualsiasi metodo che abbia come scopo quello di raffreddare o di riscaldare l'aria artificialmente (cioè serbatoi refrigerati, ghiaccio, freon, panni bagnati, etc.), tranne diversamente specificato nei Regolamenti di Classe; i serbatoi refrigerati sono ammessi nelle classi ET di Handicap.

Panni o asciugamani bagnati, ghiaccio, etc., devono essere tolti prima che il veicolo lasci la zona di presentazione, prima di accedere alla zona della partenza.

L'aria dev'essere solo a temperatura ambiente; è vietato raffreddare o in qualche modo modificare le condizioni dell'aria di entrata.

Carburante di riserva: Sui contenitori destinati al carburante di riserva, il produttore deve esporre un'etichetta permanente, come richiesto per CNG e propano.

Il contenitore dev'essere munito di ventilazione con sbocco all'esterno della carrozzeria.

I sistemi di carburante di riserva devono incorporare una valvola di sfogo della pressione, conforme alle norme elencate nel NFPA52, ed anche una valvola di chiusura manuale conforme alle norme del NFPA52 per i sistemi di veicoli CNG.

Tutti i tubi e i flessibili usati per i carburanti di riserva devono avere esposti, distintamente e permanentemente, il nome ed il marchio di fabbrica del produttore, l'identificatore di manutenzione e la pressione di progetto.

Sono vietati i flessibili e i tubi in plastica, ghisa, zinco, cuoio o alluminio.

1.6. BENZINA

All'interno di questo Allegato, la benzina è definita esclusivamente come una miscela di idrocarburi.

Sono ammesse sostanze diverse dagli idrocarburi che non incrementino l'energia specifica della benzina, nella misura in cui il loro volume non superi lo 0,15 % e solo se sono state miscelate alla benzina dal raffinatore o dal produttore del carburante.

La benzina è un buon isolante elettrico o dielettrico; la sua efficacia relativa come isolante è rappresentata dalla sua Costante Dielettrica. La C.D. media per gli idrocarburi , compresa la benzina, è di 2,025.

Corrisponde ad un valore "0" sull'apparecchio di controllo del carburante della FIA.

In occasione delle gare FIA, il carburante è sottoposto ad esami ed è certificato sulla base di varie analisi chimiche, considerate opportune dai Commissari incaricati del Controllo del Carburante.

La benzina di un veicolo può essere esaminata anche nel serbatoio, prima di una competizione.

1.7. TROPPOPIENO

Tutte le auto in competizione, dotate di un sistema qualsiasi di espansione, suscettibile di spandere acqua sulla pista, devono essere munite di un recipiente per raccogliere il liquido in

eccesso.

La capacità minima di tale recipiente è di 0,47 l (1 pinta); dev'essere montato saldamente, ovvero fissato con bulloni o con staffe.

Sulle auto a compressione o su quelle alimentate a nitrometano o a metanolo, il troppopieno può essere condotto nei tubi di scarico.

1.8 METANOLO

Il metanolo è un liquido chiaro, incolore, dall'odore dolce a temperatura ambiente.

Il metanolo è venduto in due qualità, A e AA, stabilite dal Governo Federale americano.

Sono le 2 qualità ammesse nelle competizioni della FIA ed i concorrenti dovrebbero accertarsi che il metanolo che acquistano sia conforme alle norme federali di purezza.

Tali norme sono espone nella tabella seguente:

CARATTERISTICHE SPECIFICHE DEL METANOLO PURO

Proprietà	Qualità A	Qualità AA
Contenuto di metanolo, percentuale in peso/min.	99,85	99,85
Acetone e aldeidi, ppm, max	30	30
Acetone, ppm, max	20	
Etanolo, ppm,max	10	
Acido (ad es. acido acetico), ppm, max	30	30
Contenuto di acqua, ppm, max	1500	1000
Peso specifico a 20°C	0,7928	0,7928
Tempo del test al permangato, min	30	30
Odore	Caratteristico	
Oscillazione di distillazione a 1010 hPa (760 mm di mercurio)	Max. 1 °C, comprendente 64,4 ± 0,1°C a 760 mm Hg	
Colore, test platino-cobalto, miscela	5	5
Aspetto	Chiaro-incolore	
Residui da evaporazione, g/100 ml	0,001	0,001
Imputità carbonizzabili; colore, test platino-cobalto, max.	30	30

In occasione delle gare FIA, il metanolo è sottoposto a esami ed è certificato sulla base di diverse analisi chimiche, ritenute opportune dai commissari incaricati del Controllo del Carburante.

Per essere giudicato conforme, il metanolo usato per le competizioni FIA, deve rispondere alle norme federali americane di purezza.

Se dal campione esaminato si rilevano difformità rispetto alle norme (impurità superiori ai limiti fissati dalla regolamentazione federale americana), si può verificare l'esclusione.

Poiché il metanolo è una sostanza igroscopica, assorbe facilmente l'umidità dell'aria e ciò la rende rapidamente non conforme ad essere utilizzata come carburante nelle competizioni FIA.

Si consiglia ai concorrenti di conservare ermeticamente e costantemente chiusi i serbatoi di metanolo per limitare al massimo l'assorbimento di acqua e di farsi controllare dai commissari incaricati del Controllo del Carburante dei campioni di metanolo ogniqualvolta la sua purezza sia messa in dubbio.

1.9. PROTOSSIDO DI AZOTO

Il protossido di azoto è autorizzato solo nelle Classi ET.

E' formalmente vietato l'uso di altre sostanze, diverse dal protossido di azoto, come additivi o come miscela nel sistema di alimentazione di carburante sotto pressione.

Tutte le bombole devono essere montate saldamente e contrassegnate dalla sigla 124 bar ("1800 libbre") del DOT per veicoli e concorrenti stranieri, ovvero matricola e stellina della Motorizzazione Civile per veicoli e conduttori nazionali, e dall'indicazione N²O (Bombole di capacità superiore a Kg.5 devono essere accompagnate da certificato di collaudo, tale certificato va rinnovato ogni 5 anni).

Se collocate nell'abitacolo, le bombole di protossido di azoto devono essere dotate di una valvola di sicurezza e ventilate all'esterno dell'abitacolo.

Si deve trattare di sistemi disponibili sul mercato e montati secondo le istruzioni del produttore. Gli impianti di protossido di azoto devono essere certificati dalla ditta costruttrice o dal suo rappresentante nazionale nel caso di impianti prodotti al di fuori della Comunità Europea.

Tutti i veicoli che utilizzano bombole di protossido di azoto devono esporre un marchio corrispondente alla Figura n. 23.

Il marchio dev'essere chiaramente visibile e collocato vicino al numero di gara ed in una zona che non sia facilmente danneggiabile in caso di incidente.

E' vietato il riscaldamento esterno della/delle bombole.

1.10. LUBRIFICAZIONE

Le vasche umide, i serbatoi per vasche secche, i filtri dell'olio, i tubi dell'olio, etc. sono vietati nell'abitacolo ed all'esterno del telaio e/o della carrozzeria in acciaio, compresi i parafanghi, tranne nel caso specificato nel regolamento TOP FUEL.

Ammessi nell'abitacolo il manometro e le relative tubazioni.

Obbligatori tubi in metallo o in maglia d'acciaio, del diametro interno massimo di 4,76 mm (3/16 di pollice). Vietati additivi per incrementare la potenza.

1.11 OSSIDO DI PROPYLENE

L'uso di ossido di propilene è vietato in tutte le categorie.

1.12 COMPRESSORE

Tipo-Roots: dimensioni massime autorizzate 14 -71; lunghezza massima della cassa del rotore 48,3 cm (19pollici); larghezza massima 28,6 cm (11 pollici e ¼), spessore minimo 6,35 mm (1/4 di pollice); spessore minimo della piastra anteriore 6,35 mm (1/4 di pollice); spessore minimo della piastra posteriore 7,6 mm (0,300 pollice).

Diametro massimo della cavità del rotore 14,834 cm (5,840 pollici).

L'angolo di elica del rotore non deve superare quello di un rotore normale (standard) di tipo GM serie-71, 4 gradi per pollice (1.5748 °/cm).

L'overdrive (ovvero il fattore di moltiplicazione giri motore) massimo non deve superare il 70%.

Viti in alluminio obbligatorie per fissare il compressore al collettore.

Fare riferimento ai Regolamenti di Classe per quanto riguarda il pannello protettivo del collettore ed i requisiti di montaggio.

Compressore High-Helix (Elica Alta) di Tipo-Roots: deve presentare le stesse dimensioni massime della cassa e lo stesso diametro della cavità d'alloggio del rotore del modello Roots normale.

L'angolo dell'elica del rotore non deve superare 2.559°/cm (6,5°/pollici) (123,5 gradi in totale per una lunghezza massima del rotore di 48, 3 cm, o 19 pollici).

L'uso di un compressore high-helix è limitato esclusivamente ai TMD e TMFC.

Il moltiplicatore di velocità massimo non deve superare il 70%.

Viti in alluminio obbligatorie per fissare il compressore al collettore.

Fare riferimento ai Regolamenti di Classe per quanto riguarda il pannello protettivo del collettore ed i requisiti di montaggio.

Tipo a Vite: dev'essere conforme alla Specifica SFI 34.1.

Lunghezza e larghezza massima della cassa 40,6 cm (16 pollici); spessore minimo della cassa e della piastra anteriore 6,35 mm (1/4 pollice); spessore minimo della piastra posteriore 7,6 mm (0,300 pollice).

I limiti del moltiplicatore di velocità per le classi TMFC sono i seguenti:

Cilindrata motore	PSI	Whipple
> 500 cid (8193,5 cm ³)	2,25	1,70
fra 500 e 450 cid (8193,5 e 7374,2 cm ³)	2,15	1,62
< 450 cid (7374,2 cm ³)	2,04	1,54

Sono obbligatori un pannello protettivo del collettore conforme alla Spec. SFI 23.1 (oltre al pannello del compressore) ed un dispositivo di fissaggio conforme alla Spec. SFI 14.21. Necessarie, viti in alluminio per fissare il compressore al collettore.

I limiti di overdrive/moltiplicatore di velocità, ritenuti adeguati dalla FIA, possono essere modificati in qualsiasi momento a seconda delle prestazioni.

Tutti i TF, FC, TMD, TMFC ed i veicoli con Forchette di ET che corrono in almeno 9,99: I tubi del

carburante e/o dell'olio devono essere sistematicamente protetti se sono collocati vicino alla cinghia di trasmissione del compressore.

Si può usare sia una protezione della cinghia, sia una protezione dei tubi. Sono vietati i compressori a velocità variabile di qualsiasi tipo.

1.13 DISPOSITIVO DI FISSAGGIO DEL COMPRESSORE

E' obbligatorio un dispositivo di fissaggio del compressore conforme alle Spec. SFI secondo i Regolamenti di Classe; i dispositivi per i TF e FC sono definiti dalla Spec. 14.3, come anche quelli dei TMD e TMFC di Tipo Roots; i dispositivi dei TMD e TMFC di tipo a vite sono definiti dalla Spec. SFI 14.21, e per le vetture ET alimentati a metanolo dalla Spec. SFI 14.1.

Il montaggio dev'essere sostituito ogni due anni a partire dalla data di produzione.

Vedi i Regolamenti di Classe.

1.14 ACCELERATORE

Quale che sia la classe, ogni veicolo dev'essere munito di un pedale acceleratore con molla di richiamo efficace incorporata e collegata direttamente all'asta di comando dei gas del carburatore o dell'iniezione.

Si deve usare una vite di arresto del pedale o un qualche dispositivo limitante per impedire che il pedale superi la posizione centrale e si blocchi in posizione aperta.

Oltre alle molle di richiamo, sui sistemi di collegamento modificati (tranne sui sistemi a comando idraulico o a mezzo di cavo, è necessario installare un sistema manuale per rimandare il pedale in posizione chiusa.

Secondo i Regolamenti di Classe, l'acceleratore dev'essere manovrato direttamente dal piede del pilota, senza intervento di dispositivi elettronici, pneumatici, idraulici o quant'altro.

Sono ammessi i sistemi di accelerazione a mezzo di cavo disponibili sul mercato.

Ammessi anche sistemi di controllo manuale, approvati dalla FIA, per i disabili.

Sono vietati i cavi di accensione ed i dispositivi brasati o saldati su cavi di acciaio. Nessuna parte dell'acceleratore deve sporgere sotto i longheroni.

1.15 TUBI PER SCARICO DELL'ARIA

Obbligatori laddove richiesti dai Regolamenti di Classe; sono ammessi su tutti i veicoli.

Laddove siano utilizzati, è necessario che tali tubi terminino con un recipiente adatto, fissato stabilmente e con una capacità minima di 3,79 l. (1 gallone) per motore (tranne diversamente specificato nei Regolamenti di Classe).

Il recipiente dev'essere impermeabile per evitare che il liquido possa fuoriuscire sulla pista.

I tubi per lo scarico dell'aria devono essere muniti di sistemi di fissaggio ad ogni estremità.

TRASMISSIONE: 2

2.1 DISPOSITIVO ANTI - ESPLOSIONE

Se il Regolamento di Classe lo richiede, va installato un supporto o un dispositivo per impedire che la scatola della frizione o lo schermo dell'adattatore vengano spinti all'indietro in caso di esplosione del volano e/o della frizione.

Il materiale richiesto è l'acciaio al cromo molibdeno 4130 (o Reynolds 531), del diametro esterno minimo di 22.2 mm (0,875 pollice), con spessore di parete di 2,1 mm (0,083 pollice), con chiusure da 9,53 mm (3/8 di pollice).

Vietati i perni di chiusura sferici.

2.2 DISPOSITIVI DI BLOCCO DEGLI ASSI

Tutti i veicoli, tranne alcuni ET specificati nei Regolamenti di Classe, devono essere muniti di un buon dispositivo di blocco degli assi posteriori, di almeno 3 mm (0,120 di pollice) se si tratta di un dispositivo in alluminio, e di 2,3 mm (0,090 di pollice) se si tratta di un dispositivo di fissaggio in acciaio dei supporti dell'albero.

I morsetti "C" di serie per il fissaggio degli assi sono vietati conformemente ai Requisiti di Classe.

2.3 FRIZIONE

Ogni veicolo in competizione, tranne quelli muniti di trasmissione automatica, deve avere una frizione azionata dal piede comprendente un arresto positivo per evitare che la frizione superi il centro o il punto morto come nel caso delle frizioni centrifughe.

I pedali devono essere ricoperti di materiale anti-scivolo.

Sono ammessi per i disabili i comandi manuali approvati dalla FIA.

Ogni innesto a frizione dev'essere conforme alla Spec. SFI 1,2, 1.3, 1.4 o 1.5, secondo i Requisiti di Classe.

2.4 ALBERO DI TRASMISSIONE

In ogni veicolo in cui il pilota è seduto sulla linea mediana o dietro di essa, è necessario installare sugli alberi a giunti universali, uno schermo protettivo consistente in una placca di acciaio spessa almeno 3mm (0,120 di pollice); dev'essere saldamente fissato sulla sezione posteriore centrale e sull'adattatore della scatola della frizione.

Se possibile, si consigliano gli accoppiatori invece di giunti a U.

Per gli accoppiatori dritti, il requisito minimo è di 1,6 mm (0,63 pollice) di alluminio che deve contenere un coperchio d'ispezione per togliere ed ispezionare l'accoppiatore; dev'essere saldamente fissato alla sezione centrale posteriore e all'adattatore della scatola della frizione, ovvero come specificato nei Requisiti di Classe.

Al posto di una barra trasversale, tutti i veicoli da competizione che usano alberi di trasmissione scoperti devono avere, vicino al giunto universale, un anello di blocco con chiusura a 360°, spesso almeno 6,35 mm (1/4 di pollice) e largo 5,1 cm (2 pollici), oppure un tubo d'acciaio saldato da 22,2 x 1,65 mm (7/8 x 0,65 di pollice), montato saldamente e collocato a 15,2 cm (6 pollici) dal giunto universale anteriore a sostegno dell'albero di comando, in caso di malfunzionamento del giunto a U.

E' meglio che l'anello sia tondo piuttosto che ovale per ridurre il carico sull'anello.

Gli alberi di trasmissione scoperti che passano vicino al corpo del pilota devono essere protetti completamente da una placca in acciaio spessa almeno 3,2 mm (1/8 di pollice), fissata saldamente al telaio o alla struttura del telaio.

2.5 VOLANO MOTORE

E' vietato l'uso di volani motore e di dischi di pressione dell'innesto, in ghisa, di serie.

Vietato l'uso di volani in alluminio nelle Top Fuel e nelle Funny Car.

Obbligatorie le conformità alle Spec. SFI 1.1, 1.2, 1.3, 1.4 e 1.5, salvo indicazione contraria del Regolamento di Classe.

2.6 PROTEZIONE DEL VOLANO MOTORE E DELLA PIASTRA MOTORE:

Norme generali

Non è assolutamente permessa alcuna modifica nel disegno di fabbricazione dei dispositivi di protezione o copertura del volano motore delle Spec. SFI 6.1, 6.2 e 6.3.

Le scatole della frizione in titanio devono essere ispezionate e certificate annualmente.

Le scatole della frazione SFI 6.2 e 6.3 in acciaio devono essere ispezionate e certificate ogni due anni.

Le scatole della frazione SFI 6.1 in acciaio devono essere ispezionate e certificate ogni cinque anni.

Il sistema di blindatura del volano motore deve essere fissato al motore e alla piastra del motore con una serie completa (tutti i fori disponibili del motore o come specificato dal produttore) di bulloni di grado 8 (o classe 12.9) o di viti ad alta resistenza.

Vietato l'uso di bulloni Allen per fissare la blindatura al motore o alla piastra motore, o per montare coperchi.

E' necessario poter identificare la classe di tutti i bulloni (non delle viti o dei dadi) usati per montare lo schermo protettivo del volano motore e per fissare i coperchi.

I dadi e i bulloni usati per fissare lo schermo protettivo del volano motore, i coperchi, etc. devono avere uno spessore ed una lunghezza regolare (vietati i bulloni con testa ridotta, i bulloni cavi, i mezzi-dadi o i dadi sottili, etc.).

La profondità massima dello schermo protettivo del volano motore è di 21,9 cm (8 pollici e 5/8), tranne i TF e FC che avranno profondità massima di 239 mm (9,4 pollici).

Lo spessore massimo delle piastre motore, mezze-piastre, delle piastre montate fra il motore e lo schermo protettivo del volano motore è di 12,7 mm (1/2 pollice).

Tutti i coperchi ed gli elementi di fissaggio collegati alla blindatura del volano motore devono essere installati prima di mettere il moto il motore o di scaldarlo.

Lo spazio massimo autorizzato fra gli elementi di fissaggio della flangia, nello schermo protettivo del volano motore, è di 17,8 cm (7 pollici).

La macinatura chimica o altri procedimenti atti ad indebolire la struttura sono vietati.

E' vietato riparare con saldature uno schermo protettivo del volano motore, a meno che tale riparazione non venga effettuata e certificata dal costruttore, prima del suo utilizzo.

I fori di raffreddamento nella piastra motore sono limitati ad un massimo di due con diametro di 5,1 cm (2 pollici), all'esterno della zona della coppa dell'olio.

Può esserci un foro del diametro massimo di 5,1 cm (2 pollici) in basso al lato posteriore dello schermo protettivo del volano motore SFI 6.2.

L'apertura nella piastra motore destinata alla flangia dell'albero a manovella non può superare di più di 2,5 cm (1 pollice) il diametro della flangia stessa.

2.7 PROTEZIONE DEL VOLANO MOTORE:

Top Fuel e Funny Car

I veicoli TF e FC dotati di frizione devono avere una protezione del volano motore (scatola della frizione) conforme alla Spec. SFI 6.2, certificata da apposita etichetta.

E' obbligatoria una piastra motore in un unico pezzo costruita in acciaio al cromo-molibdeno 4130 (o Reynolds 531) spessa almeno 6,35 mm (1/4 di pollice) e montata fra il motore e lo schermo protettivo del volano motore conformemente ai requisiti della Spec. SFI 2.3H, 10.1C o 2.2A.

La piastra motore dev'essere fissata ai quattro angoli del telaio con almeno due punti di ancoraggio saldati a mezzo di bulloni di Grado 8 (o Classe 12.9) del diametro di almeno 9,53 mm (3/8 di pollice) e a mezzo di dadi pieni.

I due punti di ancoraggio rimanenti devono consistere almeno in staffe regolate attorno ai longheroni e fissate con dei morsetti o bulloni di tipo aeronautico (vietate le cravatte fermatubi).

Lo schermo protettivo del volano motore e la piastra motore devono essere assicurati al motore, sopra l'albero a manovella, da almeno sette viti con gambo parzialmente filettato, a testa piatta, in acciaio (o titanio) a grande resistenza del diametro di 11,1 mm (7/16 di pollice) e del diametro esterno di 19,1 mm (3/4 di pollice), sul lato motore della piastra motore, infilate nel motore per almeno 19,1 mm (3/4 di pollice) e da sette dadi (di materiale simile).

Sotto l'albero a manovella, la piastra motore dev'essere fissata allo schermo del volano motore con almeno 8 bulloni di Grado 8 (o Classe 12.9) del diametro di 11,1 mm (7/16 di pollice) o con 8 viti e dadi in lega d'acciaio (o in titanio) ad alta resistenza.

Anche lo schermo protettivo del volano motore dev'essere assicurato alla piastra motore da quattro bulloni con gambo parzialmente filettato, di Grado 8 (o Classe 12.9) del diametro di 19,1 mm (3/4 di pollice), o da quattro elementi di fissaggio e da dadi in acciaio (o in titanio) ad alta resistenza: uno per ogni angolo come richiesto dalle Spec. SFI 2.3H o 10.1C.

E' necessario montare, sullo schermo protettivo del volano motore, una camicia in acciaio al cromo molibdeno 4130 (o Reynolds 531) o in titanio di almeno 2,3 mm (0,090 di pollice) (o come richiesto dal produttore), che abbia la larghezza della superficie tonda dello schermo.

Questa camicia dev'essere saldata in modo da aderire allo schermo del volano motore e da poter ruotare per assorbire energia.

Si può infilare nello schermo del volano motore un bullone da 6,35 mm (1/4 di pollice) per impedire che la/le camicie si spostino durante il normale uso.

Si devono usare almeno 5 elementi di fissaggio, del diametro minimo di 9,35 mm (3/8 di pollice), per fissare saldamente allo schermo del volano motore le trasmissioni a planetari non di serie (e/o gli invertitori).

Anelli, borchie o dadi spessi 12,7 mm (1/2 pollice) devono essere saldati o fissati in qualsiasi modo sul lato posteriore del volano motore laddove vanno montati gli elementi di fissaggio.

Come descritto nella sezione 2.6, è vietata ogni modifica alla scatola della frizione che non sia stata operata dal costruttore originale.

In seguito a qualsiasi modifica la scatola dev'essere certificata nuovamente dal costruttore originale o dal suo agente.

Le fessure per la regolazione della frizione, le aperture per la manutenzione, i coperchi, etc., devono essere installati dal costruttore originale.

2.8 PROTEZIONE DEL VOLANO MOTORE:

Top Methanol Dragster e Top Methanol Funny Car

I veicoli TMD e TMFC dotati di frizione devono avere una protezione del volano motore (scatola della frizione) conforme alla Spec. SFI 6.2, certificata da apposita etichetta.

I requisiti circa l'installazione della scatola della frizione dei TMD e TMFC sono gli stessi dei TF e FC tranne i seguenti:

E' richiesta una piastra motore in un pezzo unico fatta d'alluminio (o d'acciaio) 2024T3 (o A-U4G1, AlCuMg2, L.97, L.98), 6061T6 (o H20) o 7075T6 (o A-Z5GU, AlZnMgCu1,5, L.95, L.96) dello spessore minimo di 6,35 mm (1/4 di pollice), conforme ai requisiti delle Specifiche 2.3H, 10.1C o 2.2A, e fissata fra il motore e lo schermo protettivo del volano motore.

La piastra motore dev'essere fissata al telaio da almeno due punti di ancoraggio saldati a mezzo di bulloni e dadi di Grado 8 (o Classe 12.9) del diametro minimo di 9,53 mm (3/8 di pollice).

Tutti gli altri punti di ancoraggio della piastra motore devono consistere almeno in staffe regolate attorno ai longheroni e fissate con dei morsetti o bulloni di tipo aeronautico (vietate le cravatte fermatubi).

Lo schermo protettivo del volano motore e la piastra motore devono essere fissati al motore,

sopra l'albero a manovella, da almeno sette bulloni di Grado 8 (o Classe 12.9) del diametro di 9,53 mm (3/8 di pollice) o da viti ad alta resistenza in acciaio (o in titanio) infilate nel motore per almeno 19,1 mm (3/4 di pollice) e da dadi di materiale simile.

Sotto l'albero a manovella, la piastra motore dev'essere fissata allo schermo del volano motore con almeno 8 bulloni di Grado 8 (o Classe 12.9) del diametro di 9,525 mm (3/4 di pollice) o con viti e dadi in lega d'acciaio (o in titanio) ad alta resistenza.

Anche lo schermo protettivo del volano motore dev'essere assicurato alla piastra motore da quattro bulloni con gambo parzialmente filettato, di Grado 8 (o Classe 12.9) del diametro di 19,1 mm (3/4 di pollice), o da quattro elementi di fissaggio e da dadi in acciaio (o in titanio) ad alta resistenza: uno per ogni angolo come richiesto dalle Spec. SFI 2.3H o 10.1C.

Come descritto nella sezione 2.6, è vietata ogni modifica alla scatola della frizione che non sia stata operata dal costruttore originale.

In seguito a qualsiasi modifica la scatola dev'essere certificata nuovamente dal costruttore originale o dal suo agente.

Le fessure per la regolazione della frizione, le aperture per la manutenzione, i coperchi, etc., devono essere installati dal costruttore originale.

2.9 PROTEZIONE DEL VOLANO MOTORE:

Pro Stock

I veicoli Pro Stock, dotati di frizione a disco semplice o doppio, devono avere uno schermo protettivo del volano motore conforme alle Spec. SFI 6.1, 6.2 o 6.3 e certificato da apposita etichetta.

I veicoli Pro Stock muniti di frizione multi-disco (più di due dischi) devono avere uno schermo protettivo del volano motore conforme alle Spec. SFI 6.2, certificato da apposita etichetta.

Come descritto nella sezione 2.6, è vietata ogni modifica alla scatola della frizione che non sia stata operata dal costruttore originale.

In seguito a qualsiasi modifica la scatola dev'essere certificata nuovamente dal costruttore originale o dal suo agente.

Le fessure per la regolazione della frizione, le aperture per la manutenzione, i coperchi, etc., devono essere installati dal costruttore originale.

E' richiesta una piastra motore in acciaio, titanio o d'alluminio 2024T3 (o A-U4G1, AlCuMg2, L.97, L.98), 6061T6 (o H20) o 7075T6 (o A-Z5GU, AlZnMgCu1,5, L.95, L.96) dello spessore minimo di 3,2 mm (1/8 di pollice).

Lo schermo protettivo del volano motore dev'essere fissato al motore e alla piastra motore, sopra l'albero a manovella, su tutti i fori del motore disponibili (o secondo le specifiche del costruttore), per mezzo di bulloni di Grado 8 (o Classe 12.9) del diametro minimo di 9,53 mm (3/8 di pollice) o di viti d'acciaio ad alta resistenza.

Sotto l'albero a manovella, la piastra motore dev'essere fissata allo schermo del volano motore con almeno 8 bulloni di Grado 8 (o Classe 12.9) del diametro di 9,53 mm (3/8 di pollice) o con 8 viti e dadi in lega d'acciaio (o in titanio) ad alta resistenza.

E' ammessa un'apertura nella piastra motore per il posizionamento alternativo del motorino di avviamento, a condizione che tale apertura non superi il diametro di 5,1 cm (2 pollici) e che la piastra motore sia dotata di un solo foro di raffreddamento.

2.10 PROTEZIONE DEL VOLANO MOTORE:

Altre Classi

A meno che non sia richiesto diversamente nella Sezione ET di Handicap, i veicoli delle altre classi, dotati di frizione, devono essere muniti di schermo protettivo del volano motore approvato (scatola della frizione) conforme alla Spec. SFI 6.1 (frizione mono-disco) o 6.2 (frizione multi-disco), e certificato da apposita etichetta, completo di piastra motore e fissato sopra l'albero a manovella, su tutti i fori del motore disponibili (o secondo le specifiche del costruttore), per mezzo di bulloni di Grado 8 (o Classe 12.9) del diametro minimo di 9,53 mm (3/8 di pollice) o di viti d'acciaio ad alta resistenza.

Sotto l'albero a manovella, la piastra motore dev'essere fissata allo schermo del volano motore con almeno 8 bulloni di Grado 8 (o Classe 12.9) del diametro di 9,53 mm (3/8 di pollice) o con 8 viti e dadi in lega d'acciaio (o in titanio) ad alta resistenza.

Sono vietate modifiche o riparazioni dello schermo protettivo del volano motore, a meno che non vengano effettuate dal costruttore ed accompagnate dalla relativa certificazione.

Eccezioni a questa regola: Per alcuni motori non c'è l'obbligo dello schermo, se sono ad aspirazione normale (atmosferici) ed alimentati a benzina; certi motori poi devono utilizzare un volano motore a billetta d'acciaio al posto dello schermo protettivo del volano motore.

Alcuni motori, per i quali non è disponibile in commercio uno schermo aggiunto come da Spec.

SFI 6.1 o 6.2, devono essere dotati di schermo protettivo del volano motore consistente in una piastra d'acciaio, spessa almeno 6,35 mm (1/4 di pollice), saldamente fissata al telaio o alla struttura del telaio, a cingere, su 360°, la scatola della frizione.

Lo schermo del volano motore non dev'essere bullonato né alla scatola della frizione né al motore; deve sporgere di almeno 2,5 cm (1 pollice) davanti al volano motore e dietro gli elementi rotanti della frizione e del disco di pressione dell'innesto.

Se uno schermo protettivo del volano motore SFI 6.1 o 6.2 non è disponibile, è possibile usare su altri motori uno schermo protettivo del volano motore SFI 6.1 o 6.2 usato altrove, montandolo sulla piastra motore fissata al blocco motore a mezzo di tutti i fori disponibili.

La Commissione Dragsters della FIA stabilisce l'elenco di tali eccezioni che viene pubblicato annualmente nel Bollettino della FIA.

Tutte le trasmissioni anteriori o le applicazioni a montaggio trasversale munite di frizione e che effettuano una corsa in almeno 11,99 sec., per le quali non sarebbe disponibile in commercio uno schermo protettivo del volano motore conforme ai requisiti delle Spec. SFI 6.1, 6.2 o 6.3, devono essere dotate di uno schermo protettivo del volano motore composto da una piastra d'acciaio spessa almeno 6.35 mm (1/4 di pollice).

Lo schermo deve circondare totalmente la scatola della frizione eccetto quella parte adiacente al differenziale e al ponte assiale.

Lo schermo dev'essere composto da numerosi pezzi, fissati fra loro per mezzo di bulloni di Grado 5 del diametro minimo di 9,53 mm (3/8 di pollice) o di bulloni M10 di Classe 8,8; possono essere fissati al motore o alla scatola della frizione.

Gli schermi del volano motore in titanio sono ammessi solo sui Top Fuel, Funny Car. Pro Stock, Top Methanol Dragster e Top Methanol Funny Car.

2.11 ASSE POSTERIORE

Gli assi posteriori con ruote planetarie saldate sono vietati in tutte le classi.

Autorizzate quattro ruote motrici su tutti i veicoli ET che effettuano una corsa in 12,00 sec. (*7,50) o più lente (si intende per vetture con trasmissioni di tipo non permanente, sono escluse da questa limitazione tutte le vetture con trasmissione di tipo permanente).

Sono obbligatori assi e un dispositivo di fermo dell'asse, non di serie, su tutti i veicoli TF, FC, TMD, TMFC e sui veicoli ET da 10,00 sec. (*6,99) o più, come pure su tutti i veicoli a tamburo (indipendentemente dalla classe o dall'ET).

2.12 TRASMISSIONE

La retromarcia è obbligatoria su tutte le macchine e camion in competizione, eccetto i dragster con motore da motociclo o da motoslitte.

2.13 TRASMISSIONE A PLANETARI NON DI SERIE

E' obbligatorio uno schermo protettivo della trasmissione, che ricopra trasmissione e invertitore, conforme alla Spec. SFI 4.1 se il motore consuma nitrometano o metano o se è compresso, o su ogni unità dell'overdrive.

Le bombole per il cambio di velocità con comando pneumatico devono esporre la sigla per almeno "1800 libbre" DOT (124 bar) ed essere fissate saldamente (non sono ammessi morsetti di gomma o flessibili o fasce di giunzione, etc.).

Per montare saldamente le trasmissioni a planetari non di serie alla scatola della frizione si devono usare almeno 3 bulloni, di almeno 9,53 mm (3/8 di pollice), tranne quanto disposto in merito ai Top Fuel, Funny Car, Top Methanol Dragster e Top Methanol Funny Car.

2.14 TRASMISSIONE AUTOMATICA

La leva di cambio marcia automatica montata a pavimento, non di serie, deve essere munita di un dispositivo di blocco positivo (cioè senza scivolo) della retromarcia, per evitare che la leva vada accidentalmente in posizione di retromarcia.

Obbligatorio un pulsante di sicurezza della folle in buono stato di funzionamento.

Tutti i tubi di trasmissione devono essere del tipo flessibile metallico o ad alta pressione.

Tutti i veicoli che corrono in 9,99 sec. (*6,39) o meno o che superano la velocità di 217,2 km/h (135 mph), dotati di trasmissione automatica, devono avere uno schermo di protezione della trasmissione conforme alla Spec. SFI 4.1, accompagnata da apposita etichetta.

AmMESSO uno schermo del tipo "coperta" con un'etichetta di conformità alla Spec. SFI 4.1; gli schermi di protezione di altri tipi devono incorporare due (o una, a seconda delle istruzioni del produttore) staffe da 19,1 x 3,2 mm (3/4 x 1/8 di pollice), bullonate a ciascun lato dello schermo, passanti sotto la scatola del cambio; altrimenti la scatola del cambio deve esporre una sigla di conformità alla Spec. SFI 4.1.

AmMESSO in tutte le classi che usano la trasmissione automatica.

Tutti i veicoli che corrono in 9,99 sec. (*6,39) o meno o che superano la velocità di 217,2 km/h

(135 mph), dotati di trasmissione automatica, devono essere muniti di flexplate (volano per convertitore di coppia) conforme alla Spec. SFI 29.1 e schermo protettivo del flexplate conforme alla Spec. SFI 30.1.

Le bombole per il cambio di velocità con comando pneumatico devono esporre la sigla per almeno "1800 libbre" DOT (124 bar) ed essere fissate saldamente (non sono ammessi morsetti di gomma o flessibili o fasce di giunzione, etc.).

FRENI E SOSPENSIONI: 3

3.1 FRENI

I freni di tutti i veicoli, quale che sia la classe, devono essere in buono stato di funzionamento con il requisito minimo di un sistema di freni idraulici sulle due ruote posteriori.

Freni idraulici raccomandati sulle quattro ruote, o come specificato nei Regolamenti di Classe.

E' vietato tagliare o ritagliare il metallo per alleggerire le piastre di rinforzo, i tamburi e/o i segmenti di freno; vietato anche creare fori di raffreddamento o alleggerimento nei rotor di freni a disco in ghisa.

Rotori in alluminio vietati (tranne che sui rotor anteriori dei FC e TMFC).

Se si usa il freno a mano, l'impugnatura deve trovarsi all'interno della carrozzeria o dell'abitacolo.

I tubi dei freni devono essere in acciaio, in maglia d'acciaio o flessibile del tipo approvato DOT (DIN/ISO), e passare all'esterno del longherone, oppure devono, se si trovano nei pressi della scatola della frizione del volano motore, essere protetti da un tubo d'acciaio, saldamente fissato, lungo 40,6 cm (16 pollici) e con parete spessa almeno 3,2 mm (1/8 di pollice); questi tubi non devono utilizzare il canale dell'albero di trasmissione.

Tutti i tubi dei freni devono essere fissati al telaio secondo le istruzioni approvate di serie; i tubi devono avere dei supporti di montaggio; vietato fissarli con strisce adesive o fasce di giunzione, etc..

Sui veicoli a motore anteriore, tutti i tubi dei freni devono essere protetti da un tubo o essere in maglia d'acciaio se stanno nei pressi del motore.

Tutti i pedali devono essere ricoperti da materiale antiscivolo. Vietati i sistemi con freno automatico o secondario; il funzionamento dei freni dev'essere sotto il controllo diretto del pilota; il funzionamento dei freni non dev'essere influenzato o assistito in alcun modo da dispositivi elettronici, pneumatici o di altro tipo.

Sono autorizzati in tutte le classi i sistemi anti - bloccaggio dei freni, di tipo approvato dalla FIA (ABS), (mettersi in contatto con l'ufficio del Dipartimento Tecnico della FIA).

Se il sistema del freno comprende un interruttore di pressione differenziale, il blocco del tubo installato sui freni anteriori dev'essere dotato di un solenoide a valle di questo interruttore.

Tutti i dispositivi di blocco dei tubi (elettrici o idraulici) devono essere in grado di ritornare da soli alla modalità operativa normale di frenata.

3.2 AMMORTIZZATORI

Tutti i veicoli in competizione devono avere un ammortizzatore efficace per ogni ruota dotata di sospensioni.

Sia del tipo idraulico che del tipo a frizione, gli ammortizzatori devono essere fissati saldamente e devono funzionare bene. (V. Regolamenti di Classe).

3.3 STERZO

Il sistema di sterzo dev'essere sicuro e scevro da difetti.

Tutte le parti saldate devono essere rinforzate in maniera visibile.

Sono ammessi solo i sistemi convenzionali di sterzo automobilistico; vietati gli alberi di sterzo flessibili.

Le estremità delle barre devono avere un diametro di almeno 9,53 mm (3/8 di pollice) ed essere munite di rondelle piatte per evitare che i supporti si stacchino (v. Figura 7).

Tutti gli alberi, sezioni e scatole dello sterzo devono essere montate sul telaio o sulla barra trasversale appropriata; non possono in nessun caso essere montati sulla scatola della frizione e/o sullo schermo dell'adattatore della scatola della frizione, sulla piastra motore o sullo schermo parafiamma; si raccomanda infatti che vengano montati dietro di questi.

E' necessario installare un arresto secondario dell'albero di trasmissione per evitare che l'albero lungo possa ferire il pilota in caso di urto frontale (es.: morsetto o giunto a U fissato da una vite alla barra trasversale, o supporto, etc.).

Autorizzati volanti di guida a smontaggio rapido, disponibili in commercio (tranne diversamente indicato nei Requisiti di Classe); l'adattatore dev'essere saldato all'albero.

Tutti i dispositivi di fissaggio devono essere a blocco positivo (cioè senza scivolo); non sono ammessi perni cilindrici, a pressione o a sfera, o viti di ancoraggio., etc.

3.4 SOSPENSIONI

Tutti i veicoli devono avere un sistema completo di sospensioni del tipo prodotto dai costruttori di automobili (p.es.: molle, barre di torsione, etc.).

Autorizzati, se indicati nei Regolamenti di Classe, parte anteriore rigida e/o assi posteriori.

Le estremità delle barre Le estremità delle barre essere munite di rondelle piatte per evitare che i supporti si stacchino. Vietate estremità di barre cave.

I veicoli a tre ruote non sono ammessi a concorrere in nessuna classe.

Bracci di reazione non richiesti sugli assi anteriori montati rigidi a 45,7 cm (18 pollici) o meno dall'asse del perno del fuso a snodo.

Su tutte le sospensioni anteriori con asse rigido o tubolare, è necessario fissare al telaio dei bracci di reazione.

3.5 ESTREMITA' DI BIELLA DELLA BARRA DI TRAZIONE

Le estremità di biella anteriori di tutte le barre di trazione a scala devono essere in acciaio da 19,1 mm (3/4 di pollice) almeno.

Obbligatoria in tutte le classi una staffa all'estremità di biella per mantenere questa barra in scala, in caso di distacco dell'estremità di biella.

Tutti i dispositivi di trazione, che non sono fissati alla parte anteriore (cioè barre di trazione sotto una molla a balestra posteriore, etc.), devono essere muniti di una staffa per fissaggio balestra per evitare che entrino in contatto con la pista.

3.6 WHEELIE BARS (Carrelli anti ribaltamento)

In alcune classi la lunghezza delle barre "wheelie" è limitata (v. I Regolamenti di Classe).

Le barre wheelie, quale che sia la classe, devono avere rotelle non metalliche (p. es.: gomma o plastica) e devono essere fisse.

Le eventuali regolazioni idrauliche, pneumatiche, elettroniche, etc., come anche qualsiasi regolazione o movimento durante la corsa sono vietate.

E' vietato l'uso di ruota munita di barra wheelie come sensore di "quinta ruota".

TELAIO: 4

4.1 ALLINEAMENTO (Centramento)

Tutti i veicoli in competizione, quale che sia la classe, devono avere un allineamento delle ruote anteriori sufficientemente positivo per garantire un uso corretto del veicolo a qualsiasi velocità.

4.2 ZAVORRA

Ammissa alle condizioni previste dai Regolamenti di Classe.

I materiali usati allo scopo di aumentare il peso totale del veicolo devono essere fissati permanentemente alla struttura del veicolo, non sporgere all'indietro o davanti alla carrozzeria o sopra ai pneumatici posteriori.

Vietata zavorra sciolta o alla rinfusa o composta di liquidi (come: acqua, sacchetti di sabbia o di graniglia, pietre, pesi metallici, etc.).

Se si viene scoperti con zavorra non ben fissata, si viene esclusi dalla gara, sia che ci si trovi in corso di qualificazioni o di eliminatorie.

Eventuali sanzioni aggiuntive possono essere inflitte a discrezione esclusiva e assoluta della FIA.

Si possono utilizzare delle scatole (al massimo 2) fatte di materiale spesso 3,2 mm (1/8 di pollice) (v. Figura 8), per contenere zavorra composta da piccoli oggetti, come sacchetti di pallini di piombo o di graniglia metallica, barrette di piombo, etc., a condizione che scatola e contenuto non pesino più di 45,4 kg (100 libbre), ovvero quanto previsto dai Regolamenti di Classe.

La scatola dev'essere saldamente fissata al telaio o alla barra trasversale del veicolo con almeno 2 bulloni d'acciaio del diametro di 12,7 mm (1/2 pollice).

Si considerano come zavorra e sono vietati eventuali liquidi diversi dal carburante del motore, collocati dietro la paratia parafiamma anteriore (su veicoli con motore anteriore).

Per permettere ad un veicolo di cambiare classe grazie alla differenza nella calibratura del peso in scala, è ammesso un peso rimovibile di massimo 45,4 kg (100 libbre) ovvero come specificato nei Regolamenti di Classe.

Tale tipo di peso dev'essere saldamente fissato al telaio o alla struttura del telaio con un minimo di 2 bulloni d'acciaio del diametro di 12,7 mm (1/2 pollice) per un peso di 45,4 kg (100 libbre), o con un bullone del diametro di 9,53 mm (3/8 di pollice) per 2,3 kg (5 libbre).

Sono vietati morsetti di gomma o flessibili, staffe o fasce di giunzione adesive per tenere fermi il

peso o la zavorra.

Circa le modalità di fissaggio, v. l'illustrazione.

Le forme di zavorra autorizzate sono:

1) pavimenti d'acciaio di calibro più pesante con spessore da 1,30 o 1,00 mm (calibro 16 o 18) (vietati calibri più pesanti o piastre d'acciaio).

2) Barre trasversali di rinforzo del telaio; oppure

3) Aggiunta di materiali di protezione, quali: roll bar, schermo protettivo del volano motore, etc..

Se è necessaria ulteriore zavorra, ed è autorizzata dai Regolamenti di Classe, dev'essere montata stabilmente al telaio per mezzo 2 bulloni d'acciaio del diametro di 12,7 mm (1/2 pollice) per un peso di 45,4 kg (100 libbre), con dadi saldati ai bulloni.

La quantità massima di zavorra rimovibile e/o fissa è di 227 kg (500 libbre), quale che sia la classe del veicolo.

4.3 DEFLETTORE/DEVIATORE

Tutti i veicoli con motore posteriore devono essere muniti di una piastra di deviazione (deflessione) per isolare il pilota ed il serbatoio dal motore.

Si tratta di una piastra in alluminio da 3,2 mm (1/8 di pollice) o in acciaio o titanio da 1,5 mm (0,060 di pollice), che deve estendersi dalla puleggia superiore alla puleggia inferiore del compressore e, sui veicoli a motore compresso, dev'essere più larga di almeno 2,54 cm (1 pollice) di ciascuna puleggia.

Gli altri tipi di veicoli devono avere una piastra che si stenda dall'alto della spalla fino al fondo del telaio.

Sulle configurazioni chiuse motore/pilota, va installato un divisorio completo che isoli completamente il pilota dal motore. Il fissaggio minimo per una piastra di deflessione consiste in 5 bulloni di grado 5 (o Classe 8,8), da 7,9 mm (5/16 di pollice). V. 1.1, SISTEMA DI RAFFREDDAMENTO, per i requisiti aggiuntivi.

4.4 TELAI

I telai TF, FC, PS, TMD, TMFC e i telai che raggiungono tempi ET di 9,99 (*6,39) almeno (v. regolamenti di Classe) devono portare un'etichetta del telaio che indichi questo numero prima di partecipare ad una gara della FIA.

I certificati dei telai sono disponibili presso le ASN.

E' vietata la rettifica delle saldature.

I bordi delle saldature devono essere rinforzati in maniera visibile (cioè saldature a manicotto e rosetta).

Vietata la pressurizzazione dei longheroni, dei roll bar e dei roll bar a gabbia, in sostituzione delle bombole d'aria.

Obbligatorio il rinforzo visibile intorno ad ogni foro del telaio quale che sia la sua Specifica SFI (non solo il roll bar a gabbia).

Il rinforzo deve avere almeno la stessa superficie di sezione trasversale del foro, essere in cromo-molibdeno dello spessore minimo di 1,2 mm (0,049 di pollice) ed essere saldato tutto intorno sulla parte esterna. V. 4.10, ROLL BAR e 4.11, ROLL BAR A GABBIA.

4.5 ALTEZZA DA TERRA

Minimo 7,6 cm (3 pollici) dal muso del veicolo a 30,5 cm (12 pollici) dietro la linea centrale dell'avantreno; 5,1 cm (2 pollici) per il resto del veicolo, eccetto coppa dell'olio e collettori di scarico, se ammessi.

Quando autorizzati dai Regolamenti di Classe, i dispositivi usati per scopi anti-rotanti (p.es. le barre "wheelie") sono esenti da questa regola dell'altezza da terra di 5,1 cm (2 pollici).

4.6 CERTIFICATI DI PROVE ANTI-DISTRUTTIBILITA'

Il commissario tecnico può richiedere un certificato d'ispezione di prova di anti-distruttibilità per quelle parti che hanno subito modifiche o saldature.

4.7 MODALITA' DI MONTAGGIO

I morsetti di gomma, i flessibili e le fasce di giunzione, etc. possono essere usati solo per sostenere tubi e cavi; tutti gli altri componenti devono essere saldati, bullonati, trattenuti da staffe del tipo aeronautico, etc..

Tutti i bottoni di fissaggio "Dzus" devono essere metallici.

4.8 PARACADUTE

Se lo richiedono i Regolamenti di Classe, è obbligatorio un paracadute di frenatura prodotto da un fabbricante riconosciuto di paracadute di dragsters da competizione.

I commissari tecnici possono verificare la correttezza di manovra del paracadute ed effettuare ispezioni su funi di sospensione logore o sfilacciate, su calotte strappate o sporche e su paracadute pilota stracciati o consumati.

Le scatole dei cavi del paracadute dovrebbero essere fissate saldamente al tubo del telaio o ad altra struttura conveniente a non più di 2,5 cm (1 pollice) indietro.

La scatola di sgancio deve essere collegata a 30,5 cm (12 pollici) dal pacco del paracadute ed in maniera da consentire al cavo interno di sganciare il paracadute.

In caso di motori turbo o se il carburante utilizzato è il nitrometano, è obbligatorio che il sacco del paracadute e le funi di sospensione non contenute in un sacco siano protetti da materiale ignifugo dal punto di montaggio fino al sacco.

I paracadute dei dragsters devono avere propri punti di montaggio indipendenti.

Per il fissaggio del paracadute è vietato l'uso di perni di chiusura sferici. V. i Regolamenti di Classe circa l'uso di due paracadute.

Queste procedure richiedono dei punti di ancoraggio delle funi di sospensione separati per ciascun sistema di paracadute. Figure 10 e 11.

4.9 SUPPORTO DEL PIGNONE

Tutti i veicoli che hanno l'albero di trasmissione scoperto devono avere barre di spinta o di trazione o qualsiasi altro supporto adeguato del pignone per evitare la rotazione della scatola posteriore.

Si raccomanda di usare un tubo di rotazione in acciaio, con parete spessa almeno 3,2 mm (1/8 di pollice), per proteggere tutti gli alberi ed i mezzi-alberi di trasmissione.

4.10 ROLL-BARS

I roll-bar si devono collocare a 15,2 cm (6 pollici) dietro o a lato della testa del pilota ed estendersi:

in altezza, ad almeno 7,6 cm (3 pollici) sopra il casco del pilota seduto al volante;

in larghezza almeno quanto le spalle del pilota, o ad un massimo di 2,5 cm (1 pollice) dalla portiera del pilota.

Il roll-bar dev'essere sostenuto in maniera adeguata, ad esempio con un rinforzo trasversale per evitare la caduta laterale o in avanti del roll-bar.

I rinforzi posteriori devono avere lo stesso diametro e lo stesso spessore del roll-bar ed intersecare il roll-bar in un punto a non più di 12,7 cm (5 pollici) dalla cima del roll-bar.

A lato del pilota deve passare un longherone situato a metà fra la spalla e il gomito del pilota.

Su tutti i veicoli con telaio di serie, il roll-bar dev'essere fissato al telaio; l'installazione di raccordi di telaio su veicoli a carrozzeria unica non costituisce un telaio ed in questo caso non è dunque necessario che il roll-bar venga fissato al telaio.

Sui veicoli a carrozzeria unica con pavimento e paratia anti-fiamma di serie (autorizzati i passaggi per le ruote), il roll-bar potrà essere fissato in cima ed alla base del pavimento per mezzo di piastre d'acciaio da 15,2 cm (6 pollici) x 15,2 cm (6 pollici) x 3,2 mm (0,125 di pollice) fissate insieme con almeno quattro bulloni e dadi da 9,53 mm (3/8 di pollice), ovvero la centina principale dovrà essere saldata al longherone della soglia con piastre di rinforzo da 3,2 mm (0,125 di pollice).

Qualsiasi saldatura su tubi in cromo molibdeno 4130 dev'essere effettuata secondo un procedimento Heliarc approvato TIG, ed ogni saldatura su acciaio dolce (o ST51) secondo un procedimento per inserimento (avanzamento) di filo approvato MIG o Heliarc approvato TIG.

La saldatura dev'essere priva di scorie e di porosità.

Vietata qualsiasi molatura della saldatura.

Il roll-bar dev'essere imbottito in ogni punto di contatto col casco del pilota seduto al volante.

L'imbottitura adeguata deve avere una compressione minima di 6,35 mm (1/4 di pollice) o rispondere ai requisiti della Spec. SFI 45.1.

4.11 ROLL-BAR A GABBIA

Le strutture a gabbia devono essere concepite in modo da cercare di proteggere il pilota in tutte le direzioni, a 360°.

Tutte le saldature su cromo molibdeno 4130 devono essere effettuate secondo un procedimento Heliarc approvato TIG, e le saldature su acciaio dolce secondo un procedimento per inserimento (avanzamento) di fili approvato MIG o Heliarc approvato TIG.

La saldatura dev'essere priva di scorie e di porosità.

Vietata qualsiasi molatura della saldatura.

Inoltre il roll-bar a gabbia dev'essere imbottito in ogni punto di contatto col casco del pilota seduto al volante.

L'imbottitura delle TMD, TMFC, Pro Stock, Funny Cars e Top Fuel deve rispondere ai requisiti della Spec. 45.1.

Vetture aperte:

Quando il pilota è seduto normalmente al volante di un veicolo a carrozzeria aperta, il suo casco

deve trovarsi davanti al roll-bar a gabbia, ad almeno 76 mm (3 pollici).

Se, sotto le gambe del pilota, non c'è barra trasversale, una staffa o un dispositivo di altro tipo deve impedire alle gambe di sporgersi dal telaio.

Sui dragsters a motore anteriore, i montanti del sedile e i supporti dello schienale devono essere disposti in modo che una superficie piana da far passare sopra l'una l'altra delle due barre adiacenti non entri in contatto con il sedile del pilota o con il volume che contiene il pilota. Sarà necessario aggiungere dei montanti supplementari, da 30° al massimo in rapporto alla verticale, fino a soddisfare tale criterio.

Quando si utilizzano delle modelli di montanti non verticali o dei pannelli (aperture) laterali a "W" inclinata (cioè delle diagonali disposte ad angolo superiore a 30° in rapporto alla verticale), le diagonali del roll-bar a gabbia devono essere della misura necessaria per i montanti.

I montanti per il montaggio del motore e/o del ponte posteriore (eccetto che sui dragsters a motore posteriore) possono essere costituiti da tubi rettangolari da 44,5 x 25,4 x 1,5 mm (1 ¾ x 1 x 0,58 pollici) in cromo molibdeno o acciaio dolce al minimo.

Veicoli interamente carrozzati:

Quando il pilota è seduto al volante di un veicolo a carrozzeria chiusa, il casco deve trovarsi davanti alla centina principale.

Se il casco si trova dietro o sotto la centina principale, è necessario aggiungere, a protezione del pilota, dei tubi supplementari della stessa dimensione e dello stesso spessore di quelli del roll-bar a gabbia.

La centina principale può essere inclinata all'indietro o in avanti, ma il pilota dev'essere interamente circondato dagli elementi del roll-bar a gabbia necessari.

La struttura del roll-bar a gabbia deve incorporare una traversa (separatori) incrociata per rinforzare i sedili ed offrire un punto di ancoraggio alla cinghia della spalla.

Questa traversa dev'essere installata ad un massimo di 102 mm (4 pollici) al di sotto, e non al di sopra, delle spalle del pilota o della barra laterale.

Tutti i supporti posteriori necessari devono essere disposti ad un angolo minimo di 30° in rapporto alla verticale, e devono essere saldati.

La barra laterale deve passare davanti al pilota in un punto situato a metà fra la spalla e il gomito.

A meno che un longherone del telaio di serie sia situato sotto o all'esterno delle gambe del pilota (p.es. Chevy '55, Corvette '65, etc.), è obbligatoria una barra di bilanciamento o di soglia di almeno 41,2 x 2,1 mm (1 pollice e 5/8 x 0,083) in cromo-molibdeno o 3,0 mm (0,118) di acciaio dolce oppure 50,8 x 50,8 x 1,5 mm (2 x 2 x 0,058 pollici) in cromo-molibdeno o acciaio dolce, rettangolare, su tutti i veicoli con pavimento o scatola del bilanciamento modificati all'interno dei montanti del roll-bar a gabbia (esclusa l'apertura di 56 dm² – 6 piedi quadrati - per la manutenzione della trasmissione).

La barra del bilanciamento dev'essere installata sotto e all'esterno delle gambe del pilota e dev'essere fissata alla centina principale, alla centina anteriore, al telaio, al prolungamento del telaio o a una diagonale laterale.

Non può essere fissata al supporto del braccio laterale oscillante.

Se la barra del bilanciamento è agganciata alla diagonale laterale, a più di 127 mm (5 pollici) – da bordo a bordo – dal supporto anteriore del roll-bar a gabbia o della centina principale, è obbligatorio montare un supporto/braccio, da 41,2 x 2,1 mm (1 e 5/8 x 0,083 pollici) in cromo-molibdeno o da 3,0 mm (0,118 di pollice) in acciaio dolce, fra la diagonale ed il supporto anteriore del roll-bar a gabbia o della centina principale.

Braccio laterale oscillante autorizzato su veicoli di serie interamente carrozzati con E.T. fino a 7,50 sec. (*4,50).

I requisiti seguenti sono obbligatori per tutti i veicoli:

a. diametro esterno di almeno 41,2 x 2,1 mm (1 e 5/8 x 0,083 pollici) in cromo-molibdeno o 3,0 mm (0,118 di pollice) in acciaio dolce.

I bulloni e le viti devono essere in acciaio da almeno 9,5 mm (3/8 di pollice), a doppio taglio per ogni estremità.

b. Ammessi ganci di sollevamento maschio o femmina.

Il gancio maschio deve utilizzare due supporti da 3,2 mm (1/8 di pollice) in cromo-molibdeno o acciaio dolce, saldati a ciascun montante del roll-bar a gabbia; il gancio femmina deve utilizzare un supporto dello spessore minimo di 3,2 mm (1/8 di pollice) - cromo-molibdeno o acciaio dolce – saldato a ciascun montante del roll-bar a gabbia.

Le viti devono stare al massimo a 204 mm (8 pollici) dalla parte verticale sia della centina anteriore che della centina principale.

Un dispositivo di supporto emisferico dev'essere saldato alla parte verticale della centina principale (lato interno) o alla parte superiore del braccio oscillante (lato esterno); questo consiste in uno spessore di almeno 3,0 mm (0,118 di pollice) – cromo-molibdeno o acciaio dolce - e si estende ad almeno 41,2 mm (1 pollice e 5/8) dal centro delle viti.

Un gancio che abbia un elemento maschio, spesso almeno 8,90 mm (0,350 di pollice), e due elementi femmina, spessi 4,45 mm (0,175 di pollice), può utilizzare un bullone di grado 5 da 12,7 mm (1/2 pollice) di diametro e non ha bisogno di un dispositivo di rinforzo emisferico.

c. Al posto della vite/emisfero superiore, sono ammessi dei manicotti scorrevoli da 35 x 2,1 mm (1 pollice 3/8 x 0,083) in cromo-molibdeno o da 3,0 mm (0,118 di pollice) in acciaio dolce con una manovra minima di 51 mm (2 pollici).

d. Il materiale intorno a ciascun foro di bullone/vite, situato nel braccio oscillante, deve avere almeno il diametro del foro.

Per tutti i Dragsters, Funny Cars ed altri veicoli che necessitano di roll-bar a gabbia di tipo Funny Car o Dragster, le barre superiori del roll-bar a gabbia devono essere disposte in modo che una superficie piana che si facesse passare sopra le due barre adiacenti non entri in contatto con il casco del pilota quando il casco è tenuto a contatto con la parte interna delle barre del roll-bar a gabbia.

Se le barre del roll-bar a gabbia non soddisfano questo criterio, è necessario aggiungere delle protezioni alla testa o al casco fino a che non si raggiungano le condizioni richieste, in forma di tubo tondo da 19,1 x 1,24 mm (3/4 x 0,049 di pollice) o in forma di cinghia piatta da 2,29 mm (0,090 di pollice).

Per la certificazione dei telai e su tutti i veicoli che necessitano di roll-bar a gabbia Se lo schermo parafiamma autorizzato di serie fosse stato modificato (di più 929 cm² – 1 piede quadrato – per la rimozione della trasmissione, elementi bullonati non compresi), è obbligatoria una barra inferiore di parabrezza o di cruscotto in cromo-molibdeno 4130 da 32 x 1,5 mm (1/4 x 0,58 di pollice) o in acciaio dolce da 32 x 3,00 mm (1/4 x 0,118 di pollice), tale da collegare i supporti anteriori del roll-bar a gabbia.

4.12 INTERASSE

Minimo 2,286 m (90 pollici), a meno che il veicolo abbia un motore di serie.

Variazione massima del passo da destra a sinistra: 2,5 cm (1 pollice), salvo menzione contraria nei Regolamenti di Classe.

PNEUMATICI E RUOTE: 5

5.1 PNEUMATICI

I pneumatici vengono controllati visivamente per quanto riguarda le condizioni, la pressione, etc.; prima di una corsa, devono essere giudicati senza difetti dal commissario tecnico.

Tutti i pneumatici stradali devono avere una profondità del battistrada di almeno 1,6 mm (1/16 di pollice).

Sono vietati i pneumatici temporanei di soccorso, quelli agricoli o da rimorchio.

Nei pneumatici senza camera d'aria, anteriori e posteriori, per veicoli che effettuano una corsa in almeno 11,99 sec. (*7,49), sono obbligatori i cappucci a vite metallici per le valvole.

5.2 RUOTE

I coprimozzo devono essere tolti per i commissari tecnici che devono verificare se ci sono bulloni allentati, ruote spaccate, fori di bulloni usurati o troppo grandi, ed esaminare anche la condizione degli assi, dei dadi, delle coppiglie, etc. .

Vietati i coprimozzo montabili con semplice pressione, su tutti i veicoli, indipendentemente dalla classe.

Ogni veicolo in gara deve essere equipaggiato di ruote automobilistiche con diametro minimo di 30,5 cm (12 pollici), tranne menzione contraria nei Regolamenti di Classe.

Le ruote da motocicletta o le ruote leggere di tipo automobilistico devono essere munite di raggi d'acciaio, dal diametro minimo di 2,5 mm (0,100 di pollice), incrociati correttamente così da fornire il massimo di resistenza.

Tutti i fori dei raggi sul cerchio e sul mozzo devono essere stretti; vietato evitare raggi per alleggerire la ruota.

Tutte le viti delle ruote devono inserirsi nell'esagono del dado per una profondità uguale al diametro della vite.

Dadi d'acciaio obbligatori.

Larghezza massima del cerchio su tutti i veicoli: 16 pollici. In nessuna categoria sono ammessi dischi o coperchi di ruota posteriori.

INTERNI: 6

6.1 ABITACOLO

Tutti i pannelli (paratie parafiamma, pavimento, interno dei parafanghi, portiere, ecc.) all'interno dell'abitacolo di vetture chiuse, in cui il pilota si trova dietro il motore, devono essere fatti di materiale diverso dal magnesio.

L'abitacolo delle vetture chiuse o a carrozzeria completa dev'essere isolato completamente dal motore e dalla trasmissione.

Eventuali fori nel parafiamma devono essere sigillati con alluminio o acciaio.

Le aperture intorno ai collegamenti, tubi, cavi, flessibili, ecc., devono essere ridotte al minimo.

6.2 TAPPEZZERIA, SEDILI

Il sedile del pilota delle auto da corsa dev'essere fabbricato, rinforzato, montato e tappezzato in modo da offrire un supporto completo alla schiena e alle spalle.

Il sedile del pilota dev'essere sostenuto, alla base ed allo schienale, dal telaio o dalla barra trasversale.

Salvo quanto riportato nelle specifiche SFI, i sedili devono essere fissati alla base con quattro bulloni (con dadi e rondelle), e sulla parte posteriore con un bullone fissato alla barra trasversale.

Tutti i bulloni devono essere fissati al telaio o alla barra trasversale.

Vietati i perni di chiusura sferici.

Tutti i sedili devono essere tappezzati o essere in regola con quanto riportato nei Regolamenti di Classe o SFI.

Sono ammessi i sedili in alluminio, fibra di vetro o policarbonato doppio strato (sedili di ricambio), o in carbonfibra costruiti con un'intelaiatura, rinforzo e sostegni adeguati.

I sedili a strato unico in fibra di vetro devono avere la struttura in tubo d'acciaio del diametro esterno minimo di 12,7 mm (1/2 pollice).

I sedili in alluminio non di serie devono avere il poggiatesta rinforzato.

Vietati i sedili in magnesio.

6.3 RETE FINESTRINO

Rete finestrino del tipo a nastro o del tipo a maglie di Specifica SFI 27.1 obbligatoria su veicoli interamente carrozzati ed equipaggiati per regolamento con roll bar a gabbia.

La rete finestrino dev'essere saldamente montata all'interno del roll bar a gabbia, con attacco fisso in basso.

Tutti i punti di attacco devono essere concepiti in modo da offrire la massima protezione al pilota, per evitarne il contatto con la superficie della pista o con il guard-rail.

Vietato usare occhielli, trecce, fascette per il fissaggio.

Solo il fabbricante è autorizzato ad effettuare modifiche alla rete.

CARROZZERIA: 7

7.1 PUBBLICITA'

La FIA si riserva il diritto di pubblicare di quando in quando le direttive che regolano la pubblicità che appare sulla carrozzeria di tutti i veicoli che partecipano a gare della FIA.

7.2 ALETTONI, PARAFANGHI

Gli alettoni, le ali laterali tipo anatra, i parafanghi e gli spoilers diversi da quelli dell'equipaggiamento originale di fabbrica sono ammessi solo sulle vetture di classe a carrozzeria aperta (cioè: Dragster, Street Roadster e Altered) o come riportato nei Regolamenti di Classe.

E' obbligatorio un dispositivo di blocco positivo (cioè senza scivolo) che impedisca qualsiasi movimento.

Nessuno di questi elementi deve trovarsi a meno di 15,2 cm (6 pollici) dai pneumatici posteriori.

Non sono ammessi spoilers, parafanghi o ali ad anatra con comando a molla.

E' vietato regolare alettoni, parafanghi o spoilers durante le corse.

NOTA: Uno spoiler va montato direttamente sul coperchio del cofano bagagli del veicolo in maniera che l'aria passi solo in cima al dispositivo.

Un alettone o un parafango vanno montati su supporti, montanti o piedistalli in modo che l'aria passi sopra e sotto il dispositivo.

La misura minima degli elementi di fissaggio su tutti gli alettoni, ali ad anatra, ecc. è di 6,35 mm (1/4 di pollice).

Vietati i perni di chiusura sferici.

7.3 NUMERI DI GARA

Su tutti i veicoli che partecipano a gare della FIA deve comparire il numero di gara del pilota.

Questo numero dev'essere alto 15,2 cm (6 pollici) e largo 3,8 cm (1 pollice e ½).

Le lettere che indicano la classe devono essere alte almeno 7,6 cm (3 pollici) e larghe 2,5 cm (1 pollice).

Il numero di gara e l'indicazione della classe del pilota devono essere esposti in modo leggibile, devono essere di un colore contrastante rispetto a quello del veicolo, o di colore chiaro sui finestrini, comunque in posizione prominente ed in generale chiaramente visibili per il personale della Torre.

E' necessario usare decalcomanie permanenti o pittura per l'indicazione di classe e per i numeri.

Vietato l'uso di lucido da scarpe in qualsiasi forma.

7.4 PARAFANGHI

I parafanghi modificati di tutti i veicoli di tutte le classi devono avere bordi arrotondati o stondati.

Vietata la sfasatura dei bordi esterni dei parafanghi.

Sui veicoli con parafanghi anteriori completi, questi ultimi non possono essere abbassati "drooped", salvo prescrizione contraria dei Regolamenti di Classe.

7.5 PARAFIAMMA

Tutti i veicoli in competizione devono essere equipaggiati di paratia parafiamma, in alluminio da 0.8 mm (0,032 di pollice) o in acciaio da 0.6 mm (0,024 di pollice) minimo, tesa da una parte all'altra della carrozzeria, dalla cima della chiusura superiore del cofano motore al basso del pavimento e/o vasca del pavimento.

La paratia parafiamma deve isolare l'abitacolo dal motore o dal serbatoio del carburante. In certi casi si possono usare la fibra di vetro o carbonio o altri materiali compositi. V. i Regolamenti di Classe o consultare la FIA.

Vietato l'uso del magnesio.

7.6 PAVIMENTI

Tutti i veicoli senza pavimento devono essere equipaggiati di una vasca del pavimento in acciaio o in alluminio tesa su tutta la lunghezza e la larghezza dell'abitacolo dietro il sedile del pilota.

I veicoli muniti di un pavimento o vasca pavimento in fibra di vetro o altro materiale fragile devono avere del sotto-pavimento in metallo.

Su tutti i veicoli muniti all'origine di un pavimento in fibra di vetro, una barra trasversale (in tubo a sezione quadrata da 5,1 cm – 2 pollici minimo x 5,1 cm – 2 pollici minimo, e 2,1 mm – 0,083 pollice di spessore) va installata fra i longheroni per consentire che il sedile del pilota, la cintura di sicurezza, l'attacco della cintura sulla spalla e la cinghia fra le gambe siano installate correttamente.

Le vasche del pavimento ed i sotto-pavimento che rinchiudono il motore o l'abitacolo devono avere dei fori di scorrimento appropriati in modo da evitare che i liquidi e le sostanze estranee possano accumularsi e costituire un pericolo d'incendio.

L'alluminio dev'essere almeno da 0,8 mm (0,032 pollice) o se si tratta di acciaio, questo dev'essere da 0,6 mm (0,024 pollice).

In alcuni casi il pannello in acciaio o in alluminio può essere sostituito con uno in materiale composito approvato dalla FIA.

Contattare la FIA per avere la lista dei pannelli autorizzati in composito.

Vietato l'uso del magnesio.

7.7 CARENATURA DEL COFANO

Sulle vetture interamente carrozzate, la carenatura del cofano, laddove autorizzata, non si può estendere di più di 27,9 cm (11 pollici) sopra la superficie del cofano originale.

Sulle vetture a carrozzeria aperta e motore anteriore, la carenatura non si può estendere di più di 27,9 cm (11 pollici) sopra la cima del carburatore.

La carenatura può avere una sola apertura di ENTRATA.

All'interno della carenatura del cofano sono vietati trasmettitori, sensori, flessibili, cavi, etc..

Vedere i Regolamenti di Classe per le restrizioni supplementari.

7.8 PARABREZZA

Sulle vetture a carrozzeria aperta, o qualsiasi altra vettura di una classe senza parabrezza, è obbligatorio installare un deflettore in metallo o in qualsiasi altro materiale ignifugo.

Sulle vetture delle classi Street Roadster e Altered, la misura minima è 12,7 cm (5 pollici) x 30,5 cm (12 pollici).

Questo deflettore dovrebbe deviare il vento, i liquidi ed eventuali materiali estranei al di sopra della testa del pilota, deve essere fissato saldamente ed in maniera da non ostruire la visione

frontale del pilota in alcun modo.

7.9 PARABREZZA, FINESTRINI

Su tutte le vetture, i parabrezza e/o i finestrini richiesti dai Regolamenti di Classe, devono essere in vetro di sicurezza, in Plexiglas, Lexan (policarbonato) o in qualsiasi altro materiale infrangibile.

I parabrezza e/o i finestrini devono essere chiari, senza tinte o colori, ad eccezione del vetro di sicurezza tinto in fabbrica.

Sono autorizzati sul parabrezza, sui finestrini e sul lunotto le decalcomanie dei numeri di gara, a meno che sia vietato nei Regolamenti di Classe.

Vietate le strisce adesive di qualsiasi tipo sul parabrezza o sui vetri.

SISTEMA ELETTRICO/CONTROLLO: 8

8.1 BATTERIA

La batteria dev'essere montata saldamente e non può essere ricollocata nell'abitacolo.

Quando la batteria è alloggiata nel baule, è necessaria una paratia parafiamma posteriore in acciaio da 0,6 mm (0,024 pollice) o in alluminio da 0,8 mm (0,032 pollice) (incluso la cappelliera).

Invece della paratia parafiamma posteriore, la batteria può essere collocata in una scatola stagna in acciaio dello spessore di 0,6 mm (0,024 pollice) o in alluminio dello spessore di 0,8 mm (0,032 pollice) oppure in una scatola poly approvata dalla FIA.

In questo caso la scatola non può essere utilizzata per fissare la batteria e deve includere un meccanismo di ventilazione verso l'esterno.

Vietate le strisce adesive.

E' ammesso un numero massimo di due batterie d'automobile o un peso combinato di 68 kg (150 libbre), salvo quanto diversamente stabilito nei Regolamenti di Classe.

Per le batterie metalliche sono obbligatorie delle cinghie di blocco.

I bulloni di attacco devono essere di almeno 9,53 mm (3/8 di pollice) se la batteria è stata ricollocata rispetto alla posizione originale di serie e se vengono usati mezzi di ancoraggio diversi da quelli di serie (vietati i ganci a "J" se l'estremità aperta non è chiusa e saldata).

8.2 SCATOLE/DISPOSITIVI RITARDANTI

Per Scatola o Dispositivo Ritardante s'intende un qualsiasi dispositivo (elettrico, elettronico, pneumatico, idraulico, meccanico, etc.) costruito con lo scopo preciso di gestire il tempo che intercorre fra: da una parte l'allentamento del bottone del freno di trasmissione, o del freno a pedale o a mano, o del pedale/leva d'innesto; e dall'altra la conseguente risposta del veicolo.

Un Dispositivo Ritardante può evidenziare solo il ritardo selezionato, autorizzata la visualizzazione analogica o digitale.

Vedere i Regolamenti di Classe per il numero di scatole/dispositivi autorizzato.

Il dispositivo di ritardo può servire solo a far rispettare il ritardo programmato preventivamente fra l'allentamento del freno di trasmissione, etc. e la conseguente risposta del veicolo.

Il dispositivo di ritardo può essere collegato solo ad impianti, cioè a dire al freno di trasmissione e/o all'innesto, secondo il veicolo, e all'arresto del comando dei gas.

E' vietato collegare un dispositivo ritardante ai cronometri del cambio di velocità, ai registratori di dati, o a qualsiasi altro apparecchio.

Il cablaggio della scatola/dispositivo ritardante dev'essere chiaramente visibile, etichettato e facilmente riscontrabile da parte del Commissario Tecnico.

Saranno autorizzate unicamente le scatole/dispositivi ritardanti che corrispondono a questa descrizione.

E' vietato qualsiasi sistema che non corrisponda alla descrizione suddetta, nel qual caso dev'essere corretto prima che il veicolo sia presentato alle verifiche tecniche antegara.

Inoltre l'eventuale scoperta di un dispositivo non a norma in qualsiasi momento seguente le verifiche tecniche antegara sarà motivo di esclusione immediata del concorrente dalla gara, la perdita di tutti i punti FIA della stagione e la sospensione del concorrente da tutte le Gare di Campionato di Corse Dragster della FIA per il resto della stagione.

Si potranno imporre delle sanzioni supplementari conformemente al Codice Sportivo Internazionale della FIA (v. 9.1, COMPUTERS, 9.2, REGISTRATORI DI DATI).

8.3 ACCENSIONE

Tutte le vetture in gara devono avere un interruttore di messa in marcia ad ingranamento positivo (cioè senza scivolo), in buono stato di funzionamento, in grado di interrompere tutto il sistema di accensione e situato a portata del pilota.

Vietato l'interruttore di "contatto temporaneo".

Sono vietati gli interruttori a magnete di tipo "kill button" (pulsanti a pressione costante fino all'arresto completo del motore).

8.4 INTERRUPTORE DI CIRCUITO GENERALE

Obbligatorio quando si cambia di posto alla batteria o se indicato nei Regolamenti di Classe.

Un interruttore di corrente elettrica (uno solo) deve essere installato sulla parte più posteriore di ogni veicolo ed essere facilmente accessibile dall'esterno della carrozzeria.

Questo interruttore dev'essere collegato al lato positivo del sistema elettrico e deve interrompere tutte le funzioni elettriche, compresa l'accensione a magnete.

Il comando esterno di questo interruttore dev'essere chiaramente indicato da una freccia rossa in un triangolo blu con bordo bianco con la base di almeno 12 cm (v. figura n° 25).

Le posizioni devono essere indicate chiaramente con la parola "OFF".

Se l'interruttore è del tipo a pulsante "Su/Giù", la pressione verso il basso deve corrispondere all'interruzione, la pressione verso l'alto, invece, al contatto.

Tutti i cavi e le barrette utilizzate per azionare meccanicamente l'interruttore devono avere un diametro minimo di 3,2 mm (1/8 pollice).

Vietati gli interruttori in plastica o a chiave.

Gli interruttori e/o i comandi devono essere situati dietro le ruote sui dragster a motore posteriore.

8.5 AVVIAMENTO

Tutte le vetture devono poter essere messe in marcia senza intervento esterno.

Vietate le partenze lanciate o a spinta.

8.6 LUCI POSTERIORI

Tutti i veicoli in ET devono avere almeno una luce posteriore in buono stato di funzionamento per le operazioni notturne.

Sono vietate le luci stroboscopiche, intermittenti, ad alta intensità o di altri tipi che possano distrarre gli altri piloti.

Vietato qualsiasi altro dispositivo di emissione/ricezione luminosa (laser, infrarossi, sensori, etc.).

Vedere anche i Regolamenti di Classe.

8.7 INTERRUPTORI E PULSANTI

Tutti gli interruttori e/o pulsanti devono essere del tipo standard, a collegamento meccanico.

E' vietato qualsiasi altro tipo di collegamento non-meccanico dell'interruttore e/o pulsante, come ad infrarossi, laser, scansione retinica, ad impronte digitali o fonte luminosa.

GRUPPO DI SOSTEGNO: 9

9.1 COMPUTER

Ad eccezione dei computer installati sui veicoli di serie dai nuovi costruttori di veicoli affinché questi si possano manovrare convenientemente, nessun veicolo può essere dotato di computer che possano in qualche misura influire sulle manovre.

E' autorizzata l'iniezione elettronica di carburante, di serie, o di tipo originale se conforme ai Regolamenti di Classe.

Tutti i relativi cavi, sensori, etc. devono poter essere identificati dal commissario tecnico.

Dicesi computer un dispositivo (elettrico, meccanico, pneumatico, idraulico, etc.) che attiva delle funzioni o influisce su delle operazioni del veicolo, basandosi su misurazioni, rilevazioni, trattamento, etc. di dati connessi alle prestazioni del veicolo.

E' vietato mostrare o trasmettere al pilota o ad altra postazione remota (telemetria) qualsiasi tipo di dati raccolti o lavorati (v. 9.2 REGISTRATORI DI DATI).

Se conformi ai Regolamenti di Classe, sono autorizzati alberi di trasmissione a tempo o attivati dalla rotazione del motore o similari, tuttavia tutte le funzioni automatizzate devono essere programmate prima della corsa.

Il cronometro potrà mostrare solo i dati selezionati, autorizzata la visualizzazione analogica o digitale.

I dispositivi possono essere tolti in qualsiasi momento a discrezione dei commissari tecnici FIA.

9.2 REGISTRATORI DI DATI

Un registratore di dati può essere usato per registrare le funzioni di un veicolo, a condizione di non metterne in azione nessuna funzione.

I registratori di dati non devono essere attivati dai meccanismi di comando dei gas, della frizione, dei freni, etc., né dall'Albero di Natale, da radio trasmettenti, sensori della velocità delle

ruote, inerzia, da un dispositivo laser o dalla trasmissione della posizione sulla pista, bensì da un interruttore indipendente.

Sono vietati su tutti i veicoli i dispositivi sensori di "quinta ruota" (comprese le ruote munite di barre "wheelie").

Tutti i condotti che rilevano il flusso, la pressione, etc. di carburante o di olio devono essere metallici o a maglia metallica.

E' vietato mostrare o trasmettere al pilota o ad altra postazione remota (telemetria) qualsiasi tipo di dati raccolti o lavorati tramite un registratore di dati.

I dati possono essere esaminati (stampati, riletti, etc.) solo dopo la corsa.

E' vietato qualsiasi dispositivo (elettrico, meccanico, pneumatico, idraulico, ottico, etc.) diverso da quello autorizzato di serie, che aiuti a determinare la posizione lungo la pista del veicolo del concorrente o degli avversari.

Sono autorizzati unicamente i retrovisori di tipo/stile originale, montati in maniera convenzionale.

L'eventuale scoperta di un qualche dispositivo di rilevazione, indicazione o trasmissione di dati circa la "pista", la "posizione sulla pista" o gli ET sarà motivo di esclusione immediata dalla gara.

Si potranno comminare delle sanzioni aggiuntive secondo il Codice Sportivo Internazionale della FIA.

9.2A DISPOSITIVI DI TELEMETRIA

E' ammessa la trasmissione telemetrica di certi parametri professionali della categoria del veicolo destinati unicamente a scopi inerenti la copertura televisiva della gara, conformemente ai criteri autorizzati dalla FIA.

La richiesta di trasmissione per telemetria dev'essere indirizzata per iscritto alla FIA.

E' obbligatoria infine l'autorizzazione scritta del Presidente del Collegio dei commissari sportivi della gara in questione.

L'eventuale scoperta di qualsiasi dispositivo telemetrico non autorizzato, o di trasmissione di dati non autorizzata, di qualsiasi categoria, sarà motivo di esclusione dalla gara, comporterà la perdita di tutti i punti ottenuti nella stagione, oltre alla sospensione dei privilegi di gara per il resto della stagione.

Si potranno comminare delle sanzioni aggiuntive ad esclusiva discrezione della FIA.

9.3 SISTEMA DI ESTINZIONE INCENDI

Tali sistemi sono obbligatori a bordo secondo certi Regolamenti di Classe.

Se c'è a bordo un estintore a mano, questo dev'essere montato in modo che sia sicuro.

Sono vietati i morsetti del tipo ad apertura rapida.

I sistemi di estinzione a bordo devono essere controllabili manualmente (maniglia di trazione solo in FC e TMFC) del tipo "Cold Fire 302, Fire X Plus, Halon FE1211 o 1301 o FM200" e montati secondo le specifiche del costruttore in modo che l'ugello a spruzzo primario sia diretto a proteggere il pilota.

Si possono usare Agenti ad Estinzione Totale(adatti all'uso in Aree Occupate), approvati dalla FIA in quanto tali (v. l' Allegato J al Codice Sportivo Internazionale, art. 253.7.3.2 e la Lista Tecnica n.6).

Tubi e contenitori devono essere montati all'interno dei longheroni.

Se i cavi che comandano le bombole di estinzione passano nei pressi del motore/scatola della frizione, devono essere montati all'interno del longherone.

Le bombole devono recare l'approvazione DOT ed essere montate in maniera stabile (non sono ammessi morsetti di gomma o flessibili o fasce di giunzione, etc.).

Nel caso di più d'una bombola, ognuna deve essere dotata di tubi ed ugelli di distribuzione propri.

Vietato usare bombole, ugelli o tubi diversi da quelli raccomandati dal costruttore.

La posizione degli ugelli è estremamente importante; almeno due ugelli vanno sistemati davanti al motore, uno a ciascun lato, ed un terzo nell'abitacolo vicino all'albero comando sterzo.

Quando il sistema viene attivato, il contenuto della/e bombole si deve scaricare totalmente; vietati i sistemi a scarico parziale.

Le bombole devono essere montate in modo da risultare protette da elementi proiettati in caso di esplosione o di cedimento di qualsiasi pezzo meccanico del veicolo.

Inoltre devono essere situate in punti abbastanza alti nel veicolo per evitare di entrare in contatto con la superficie della pista in seguito alla perdita di un pneumatico o di una ruota.

Dovrebbero essere protette da temperature eccessive e rigidamente montate al veicolo.

I cavi remoti devono essere metallici (vietati cavi in plastica o con rivestimento in plastica) ed

installati in modo da proteggerli da eventuali collisioni o rovesciamenti.

E' necessario seguire i consigli del produttore in merito all'installazione, soprattutto circa il raggio di curvatura e per evitare intrichi o grovigli dei cavi.

Tutti i sistemi di estinzione devono utilizzare condotti in acciaio e ugelli di distribuzione in acciaio o alluminio, e devono inoltre essere dotati di una valvola della pressione.

Tutte le bombole devono essere identificate da un numero del peso lordo in carica.

E' compito del concorrente pesare la bombola prima di ogni gara.

Nel caso in cui sia prevista una leva esterna per attivare gli estintori, questa deve essere indicata con un contrassegno conforme e collocato vicino alla leva.

9.4 CRIC E CAVALLETTI

Non si può effettuare nessuna operazione sotto una vettura nella zona dei box se la macchina è sostenuta da un solo cric.

In caso di mancato funzionamento del cric, è obbligatorio fornire una protezione supplementare tramite dispositivi di sicurezza come i cavalletti.

Il mancato rispetto di questa norma costituisce motivo di esclusione immediata.

I cavalletti TF, FC, PS, TMD e TMFC devono utilizzare dei sostegni/cavalletti da fissare al telaio (vietati i cavalletti convenzionali) durante qualsiasi lavoro e/o qualsiasi operazione a motore acceso nel box con il veicolo in posizione sollevata.

I cavalletti devono essere costruiti in modo da poter fornire un'altezza minima dal suolo di 17,8 cm (7 pollici) misurata dal suolo al limite del diametro esterno dei pneumatici posteriori.

9.5 DISPOSITIVI DI SOLLEVAMENTO

Vietata qualsiasi forma di dispositivo meccanico, idraulico o di altro tipo atta a sollevare le ruote motrici di una vettura al di sopra della superficie della linea di partenza.

9.6 RIMORCHI FUORI MISURA

I concorrenti che usano dei rimorchi o semi-rimorchi (18 ruote) devono chiudere le porte posteriori del tipo a saracinesca una volta completate le operazioni di carico/scarico.

Inoltre tutte le rampe a prolunga devono essere rimesse a posto dopo l'uso.

La larghezza massima del combinato rimorchio/cappottatura non deve superare 6.705 m (22 piedi).

9.7 BOMBOLE PRESSURIZZATE

Su tutte le bombole pressurizzate (cioè: aria, CO2, etc.) usate per i cambi di velocità a comando pneumatico, per la frizione, etc. deve figurare la punzonatura DOT-1800 libbre (124 bar) ed esse devono essere montate in maniera stabile (non sono ammessi morsetti di gomma o flessibili o fasce di giunzione, etc.).

9.8 BARRE DI SPINTA

Vietate le partenze a spinta o a rimorchio.

9.9 VEICOLI DI TRAINO

Qualsiasi veicolo usato per il traino deve portare il Numero di Gara del pilota.

I membri di equipaggio in un veicolo da traino devono essere al massimo sei, devono stare all'interno della cabina o dello spazio di carico del rimorchio, non si devono sedere sulla sponda posteriore, non devono stare sui marciapiedi né in altri spazi diversi da quelli compresi dal veicolo di traino.

9.10 SISTEMA DI RADIOTELEFONIA

E' possibile usare, in tutte le classi, sistemi di radiotelefonia per la comunicazione verbale fra pilota ed equipaggio.

Non è possibile usare la telemetria per raccogliere dati o per eseguire funzioni di controllo.

9.11 DISPOSITIVI DI RISCALDAMENTO

Il pilota dev'essere obbligatoriamente seduto al volante della vettura quando il motore gira, a meno che l'accoppiatore o la trasmissione siano rimossi dal veicolo.

Le procedure di prova dei freni di trasmissione, di messa a punto del convertitore, di prova di trasmissione e/o di riscaldamento sono vietate in tutte le classi, in tutte le aree di gara eccetto quelle vicine alla linea di partenza dopo la presentazione ed eccetto che il veicolo si trovi sui cavalletti.

Il mancato rispetto di questa norma costituisce motivo di esclusione.

TOP FUEL E FUNNY CAR: Quando questi veicoli partono nella corsia dei box, devono occupare esattamente lo spazio previsto.

NESSUNA PARTE DEL PNEUMATICO POSTERIORE PUO' SUPERARE LA PARTE FINALE DEL RIMORCHIO.

Se un veicolo occupa nei box uno spazio ai limiti dell'area o se tale veicolo non è protetto completamente dal rimorchio accanto, è obbligatorio che, quando il suo motore gira, sia

parcheggiato al suo fianco un camion o una macchina da rimorchio.

PILOTA: 10

(RIFERIRSI IN UGUAL MISURA ANCHE AL CODICE SPORTIVO INTERNAZIONALE DELLA FIA, ALLEGATO L)

10.1 ABBIGLIAMENTO

Ciascun componente di un equipaggio in competizione dev'essere vestito interamente quando si trova nelle aree di presentazione, di partenza e di gara della pista da corsa.

Le scarpe sono obbligatorie.

Vietati, per la guida in qualsiasi classe, dorso e gambe nude, pantaloncini e canotte.

10.2 PRESENTABILITA'

I veicoli che partecipano a gare di dragsters devono avere un aspetto presentabile in qualsiasi momento; quelli che vengono considerati preparati insufficientemente possono essere respinti dal commissario tecnico.

L'aspetto del personale che si occupa dei veicoli dei concorrenti è ugualmente importante e soggetto alle stesse considerazioni.

10.3 SISTEMA DI TRATTENUTA DELLE BRACCIA

Laddove questo sistema è imposto dai Regolamenti di Classe, dev'essere portato e regolato in modo che le mani e/o le braccia del pilota non si possano estendere all'esterno dell'armatura di sicurezza e/o dei longheroni.

Il sistema di trattenuta delle braccia deve essere combinato con quello di trattenuta del pilota in modo che entrambi i sistemi funzionino contemporaneamente.

Fare riferimento alle istruzioni del costruttore.

10.4 DOCUMENTI

Ogni pilota di un veicolo impegnato in una gara organizzata su una pista con licenza FIA deve avere una Licenza Internazionale della FIA in corso di validità da sottoporre all'esame degli ufficiali di gara in qualsiasi momento.

Colui che richiede una licenza deve avere almeno 16 anni; nelle Top Fuel, Funny Car e Pro Stock.

L'età minima dei piloti è di 18 anni.

I piloti dei seguenti tipi di veicoli devono essere in possesso di una Licenza da Conduttore Internazionale della FIA in corso di validità:

	Tipo A Sopra 125"	Tipo B Fino a 125"	Tipo C Carrozzati
Classe 1	Top Fuel	Funny Car	Pro Stock
Classe 2	TMD	TMFC	-
Classe 3	E.T 6.0 – 7.49	E.T 6.0 – 7.49	E.T 6.0 – 7.49
Classe 4	E.T. 7.50 – 9.99	E.T. 7.50 – 9.99	

Il titolare di una licenza di una certa classe può correre nelle classi che prevedono una prestazione inferiore ma dello stesso tipo (per esempio una licenza del tipo A e di Classe 1 consente la partecipazione anche in A/2 e A/4).

Inoltre qualsiasi altra licenza di Conduttore FIA può sostituire una licenza dragster di Classe 4.

I nuovi piloti che non abbiano mai avuto una Licenza da Competizione si devono sottoporre ad esami speciali di orientamento nell'abitacolo (ad occhi bendati) e devono effettuare 6 corse/run in presenza di una commissione.

Coloro che richiedono una licenza devono superare una visita medica prima di fare una corsa/run di prova.

Tutte le istruzioni sono elencate sul retro della domanda d'iscrizione (disponibile presso la FIA e le ASN).

Un pilota titolare di licenza che guida una vettura nuova, della stessa classe, ma nella quale non ha un'esperienza precedente, deve effettuare una corsa/run moderata prima di affrontare le difficoltà di una corsa/run completa ed alle gare di Campionato FIA non gli verranno proposte delle corse/run supplementari.

Ad un pilota che passi ad una categoria superiore o che semplicemente cambi di categoria (da categoria carrozzata a categoria a ruota scoperta, o viceversa) si richiede di superare l'esame di

orientamento nell'abitacolo e di effettuare tre corse/run (secondo le istruzioni della domanda di licenza).

Un pilota licenziato può guidare le vetture previste secondo le specifiche della sua licenza.

Non gli è permesso di passare da una categoria ad interasse lungo ad altra ad interasse corto, o viceversa, da un dragster ad un veicolo carrozzato, o viceversa, etc., a meno che non sia titolare di una licenza specifica per ciascuna categoria.

10.5 SISTEMI DI TRATTENUTA DEL PILOTA

E' obbligatorio un sistema di trattenuta del pilota, ad apertura rapida da 7,6 cm (3 pollici), secondo la Specifica SFI 16.1, su tutte le vetture in competizione alle quali il Regolamento impone un rollbar o un rollbar a gabbia (autorizzato in tutte le altre classi).

Il sistema di trattenuta del pilota deve portare un'etichetta leggibile di conformità alla Spec. SFI 16.1 con la data del costruttore.

Il sistema dev'essere revisionato ogni due anni dalla data di fabbricazione.

Tutti gli elementi che compongono gli attacchi di spalla e le cinture di sicurezza devono essere disegnati sin dall'origine in modo che possano funzionare insieme ed essere prodotti dallo stesso fabbricante.

Per le vetture che usano sedili di serie o del tipo di serie, si può far passare la cinghia infragambe davanti al sedile piuttosto che attraverso il sedile.

Sono autorizzati solo i modelli i cui cinque punti di fissaggio possono essere sganciati con un unico movimento.

Quando si indossano sistemi di trattenuta delle braccia con un sistema di trattenuta che utilizza una leva di aggancio, è necessario installare una guaina di protezione per impedire che il sistema di trattenuta delle braccia sganci accidentalmente questa leva di attacco.

La guaina di protezione non è necessaria se la leva di aggancio è del tipo a "becco d'anatra".

Tutti gli elementi che compongono gli attacchi devono essere montati sul telaio ed alla barra trasversale, oppure devono prevedere dei rinforzi di montaggio, ed essere installati in modo da limitare il movimento del corpo del pilota sia in avanti che verso l'alto.

Le cinture di sicurezza non si devono arrotolare intorno ai longheroni inferiori.

Ai fini del montaggio, non è ammesso inserire dei bulloni sulla cinghia della cintura di sicurezza.

Verificare le istruzioni del produttore.

10.6 PROTEZIONI DELLA TESTA

Su tutte le vetture in cui è installato un rollbar o un rollbar a gabbia è obbligatorio prevedere, dietro la testa del pilota, una protezione imbottita, concepita per tentare di evitare una sindrome cervicale traumatica in caso d'impatto.

Il rollbar o il rollbar a gabbia dev'essere imbottito in tutti quei punti in cui entra in contatto con il casco del pilota.

Un'adeguata imbottitura dovrebbe consentire una compressione di circa 6,35 mm (1/4 di pollice) o essere conforme alla Spec. SFI 45.1.

Vietato l'uso di guarnizioni di tenuta/impermeabili o di materiali simili, sottili e con bassa resistenza all'impatto.

Un rollbar o un rollbar a gabbia imbottito da solo non è accettabile come protezione della testa a meno che stia ad un massimo di 10,2 cm (4 pollici) dal casco del pilota.

E' accettabile un sedile con poggiatesta imbottito incorporato.

10.7 CASCHI E OCCHIALI

Come indicato nei Regolamenti di Classe, in tutte le classi i piloti devono portare un casco conforme alle Specifiche SNELL o SFI o alla norma BSI BS 6658-85 tipo A (incluse tutte le rettifiche).

Spec. SFI 31.1 = SNELL SA, casco a viso scoperto.

Spec. SFI 31.2 = SNELL SA, casco integrale.

Spec. SFI 41.1 = SNELL M, casco a viso scoperto.

Spec. SFI 41.2 = SNELL SA, casco integrale.

I piloti delle vetture ET (13,99 o meno) devono portare un casco conforme alle Spec. SNELL 90, 95 o SFI 31.1, 31.2, 41.1 o 41.2.

Eccezione: i piloti di vetture a carrozzeria aperta e motore anteriore compresso devono usare un casco conforme alle Spec. SNELL SA 95 o SFI 31.1 o 31.2.

Nelle Top Fuel, Funny Car, Pro Stock, Top Methanol Funny Car e Top Methanol Dragster, i piloti devono usare un casco conforme alle Spec. SNELL SA95 o SFI 31.2, salvo quanto annotato nei Regolamenti di Classe.

Vedi Regolamenti di Classe.

Il casco SNELL K98 è ammesso al posto dei caschi tipo SNELL M.

I piloti delle vetture a carrozzeria aperta che usano un casco a viso scoperto devono indossare degli occhiali protettivi.

Vietate tutte le modifiche a caschi e visiere.

All'interno di ogni casco deve essere incollata un'etichetta con la certificazione adeguata.

10.8 COLLARE

Dev'essere disponibile in commercio e disegnato per le gare.

Due sono i tipi di collare disponibili in commercio: il tipo circolare a 360° ed il tipo " a ferro di cavallo"; vedere i regolamenti di Classe per il tipo specificato.

E' ammessa, se conforme alle raccomandazioni del produttore, una modifica del collare per adattarlo al casco, al collo e alla spalla del pilota.

Dev'essere indossato secondo le raccomandazioni del produttore ed essere conforme alla Spec. SFI 3.3, secondo i Regolamenti di Classe.

10.9 PASSEGGERI

Durante una corsa non sono ammessi passeggeri a bordo, tranne il navigatore la cui presenza è autorizzata nelle vetture ET da 14 secondi e più.

Il navigatore deve avere almeno 16 anni.

Quando la vettura di spinta è in azione, tutti i suoi occupanti devono essere seduti all'interno.

Quando una vettura è messa in moto, sia nei box, che sulle corsie di presentazione, tramite il proprio avviamento automatico, che in qualsiasi altra zona degli impianti di gara, il sedile del pilota dev'essere occupato da un pilota competente a meno che l'accoppiatore o la trasmissione siano rimossi dal veicolo.

Il mancato rispetto di questa norma costituisce motivo di esclusione.

10.10 ABBIGLIAMENTO PROTETTIVO

Sull'abbigliamento protettivo dei piloti deve comparire un'etichetta di conformità alle seguenti norme, secondo i Regolamenti di Classe:

3.2A/20	3.2A/15	3.2A/5 o 1986 FIA	3.2A/1 o 1986 FIA
FC	TF	PRO	
TMFC	TMD	ET (7.50 – 9.99)	ET (10.00 – 11.99)

Salvo quanto sottolineato avanti:

I piloti delle vetture a carrozzeria aperta e motore anteriore compresso, o a trasmissione automatica nell'abitacolo (cioè: senza pavimento sopra la trasmissione) devono indossare un abito 3.2A/15 o conforme ai Regolamenti di Classe.

Tutti gli abiti comprendono un passamontagna, guanti e stivali (combinazione 3.2A/20) o scarpe(combinazione 3.2A/15).

L'abito può essere ad un pezzo solo, oppure con giacca e pantaloni separati in caso di approvazione SFI.

Giacca e pantaloni devono avere un'etichetta di conformità alla Spec. SFI.

I guanti devono avere uno strato completo di Nomex.

Sono vietati i guanti con palmo in pelle senza strato completo di Nomex che separi la pelle dalla mano del pilota.

In tutte le vetture a carrozzeria aperta e motore anteriore, i piloti che indossano un casco del tipo "a viso scoperto" devono portare una maschera con respiratore ed occhiali protettivi.

I piloti di vetture a carrozzeria aperta devono indossare guanti ignifughi conformi alla Spec. SFI 3.3. V. i Regolamenti di Classe.

10.11 CINTURE DI SICUREZZA

Tutte le vetture che, secondo i Regolamenti di Classe, non devono usare sistemi di trattenuta del pilota conformi alla Spec. SFI 6.1 devono essere dotate di cinture di sicurezza ad apertura rapida di un tipo approvato.

Questa cintura dev'essere fissata saldamente al telaio, alla barra trasversale o alla barra di rinforzo in modo che tutti gli elementi di ancoraggio si trovino allineati lungo la direzione di trazione.

Le cinture di sicurezza non si devono arrotolare intorno ai longheroni inferiori (o ad altri longheroni o barre trasversali).

Sono ammessi gli elementi di fissaggio in acciaio fuso del tipo raccomandato dalla FAA o gli attacchi del tipo a staffa.

Se per il montaggio vengono usate delle piastre d'acciaio, queste devono avere uno spessore di almeno 6,35 mm (1/4 di pollice) ed i bordi arrotondati per non tagliare le cinture di sicurezza.

Le cinture non possono essere installate tramite bulloni sulla cinta.

In tutte le vetture con pavimento in fibra di vetro, è necessario installare fra i longheroni una barra trasversale in tubo a sezione quadrata, con uno spessore di almeno 5,1 cm (2 pollici) x 5,1 cm (2 pollici) x 2,1 mm (0.083 di pollice), per poter installare adeguatamente le cinture di sicurezza del pilota.

Tutte le vetture in gara dotate di rollbar o rollbar a gabbia, secondo quanto stabilito dai Regolamenti di Classe, devono essere munite di un sistema di trattenuta SFI 16.1 (V. 10.5, SISTEMA DI TRATTENUTA DEL PILOTA).

SEZIONE 8

PROCEDURE DI GARA

1) NUMERI DI GARA DELLA FIA

Nelle gare di Campionato FIA, tutti i concorrenti sono tenuti a esibire un numero di pilota permanente. Tali numeri sono rilasciati ai piloti unicamente dalla FIA, che è anche l'unica ad averne la disponibilità.

I corridori devono avere un numero distinto per ciascuna categoria eliminatoria.

Nei Campionati della FIA, ai piloti viene attribuito un numero da 1 a 10 corrispondente alla rispettiva posizione di arrivo nello stesso Campionato dell'anno precedente.

2) BURNOUTS/RISCALDAMENTO DELLE GOMME

I burnouts precedenti la gara sono limitati a zone stabilite e devono utilizzare solo acqua.

Se la vettura di un concorrente va in panne durante un burnout e non può fare un mezzo giro sulla pista o non può essere spinta indietro, non è permesso al pilota fare mezzo giro sulla pista e riportare la vettura nuovamente verso la linea di partenza.

Il fatto di superare la linea centrale durante un burnout non costituisce motivo di esclusione.

Severamente vietati i burnout alla fiamma e nessuno deve toccare una vettura durante un burnout.

Alle prove di Campionato FIA, le Top Fuel, le Funny Car e le Pro Stock hanno diritto a 2 burnouts sulla linea di partenza, a motore acceso.

Le Top Methanol Dragster e le Top Methanol Funny Car hanno diritto ad un solo burnout sulla linea di partenza, a motore acceso.

In ET le limitazioni nel numero di burnout sono a discrezione dei Commissari Sportivi della gara.

3) STAGING

Quando una vettura raggiunge l'inizio delle corsie di presentazione per un "run", dev'essere pronta a partire e correre.

Una volta che i veicoli delle classi TF, FC, TMD e TMFC sono partite e si sono portate nella zona di burnout, i motori non si possono più rimettere in marcia.

Affinchè sia legittimata la vittoria di un concorrente, la sua vettura deve mettersi in marcia senza aiuti esterni e spostarsi da sola fino alla presentazione.

Questa regola si applica anche alle corse "runs" semplici.

La presentazione del veicolo va effettuata esclusivamente con il suo motore.

E' vietato spingere il veicolo per metterlo in marcia o per presentarlo.

E' vietato applicare o utilizzare qualsiasi dispositivo meccanico o elettronico che consenta al pilota di accertare la posizione del suo veicolo in rapporto alla linea di partenza.

A questo scopo è consentita la sola ispezione visiva del materiale della pista.

E' ammessa la pratica conosciuta come presentazione anticipata ("deep staging" cioè presentazione con il faro di pre-presentazione / "pre-staged" acceso).

NELLA FASE DI PRESENTAZIONE, IL MOVIMENTO FINALE A MEZZO DEL MOTORE VA EFFETTUATO A MARCIA AVANTI DALLA POSIZIONE DI PRE-PRESENTAZIONE ("PRE-STAGED") FINO ALLA POSIZIONE DI PRESENTAZIONE ("STAGED").

I piloti hanno a disposizione un lasso di tempo ragionevole per la presentazione.

Il limite di tempo è a discrezione assoluta dell'Ufficiale alla Partenza/"Starter".

Una presentazione non conforme alle istruzioni dello Starter costituisce motivo di una possibile esclusione.

Una volta che sia stata effettuata una corretta presentazione e che lo Starter abbia dato il segnale di partenza, non è possibile rifare una presentazione.

Il pilota che abbandona la linea di partenza prima che sia attivato il sistema di partenza, inclusi i piloti su un "run" semplice, si vedrà annullare il tempo per la corsa/ "run".

4) SISTEMA DI PARTENZA

Le Top Fuel, le Funny Car e le Pro Stock, le Top Methanol Dragster e le Top Methanol Funny Car utilizzano l'Albero "Pro-Start" della FIA a tre fari arancione.

I tre fari arancione sono attivati simultaneamente, con uno scarto di 4/10 di secondo prima del verde.

5) QUALIFICAZIONI

Per poter rendere ufficiale un tentativo di qualificazione, tutte le vetture devono mettersi in marcia senza aiuti esterni e portarsi da sole alla presentazione.

Per una certa gara il concorrente può guidare solo una vettura nella stessa categoria.

Per tutte le categorie di competizione, comprese le classi ET, una vettura non può essere usata per iscrizioni multiple.

I veicoli devono restare nella categoria in cui sono stati iscritti, con un pilota iscritto per la durata della gara.

I Commissari Sportivi della gara possono decidere di autorizzare cambiamenti di pilota o di veicolo, ma solo alle seguenti condizioni:

- 1) Il pilota in sostituzione dev'essere in possesso dei documenti richiesti.
- 2) Il pilota che è stato sostituito viene ritirato dalla competizione e non può essere reintegrato.
- 3) I tempi realizzati in prove precedenti vengono annullati per i veicoli ed i piloti in questione.
- 4) L'effettuazione dei cambiamenti e la qualificazione dei piloti si devono verificare durante l'orario previsto.

Non è permesso effettuare cambiamenti dopo il termine delle qualificazioni.

5) Gli equipaggi possono fare solo una sostituzione di pilota per gara.

Il direttore di gara ha la facoltà di autorizzare una sostituzione di vettura ma solo alle seguenti condizioni:

- 1) La vettura che è stato sostituita viene ritirata dalla competizione e non può essere reintegrata.
- 2) Il veicolo che viene usato in sostituzione non deve essere stato utilizzato da un altro concorrente nella stessa gara.
- 3) Il veicolo che viene usato in sostituzione deve avere la certificazione completa e superare con successo le verifiche tecniche prima di continuare la competizione.
- 4) Il pilota deve restare nella categoria e nella classe eliminatorie in cui si era iscritto all'inizio.
- 5) E.T. ed E.T. Advanced:

I tempi realizzati in prove precedenti vengono annullati per i veicoli ed i piloti in questione.

L'effettuazione dei cambiamenti e la ri-qualificazione del pilota si devono verificare durante l'orario previsto.

Non è permesso effettuare cambiamenti dopo il termine delle qualificazioni.

TMFC, TMD, PRO, FC e TF:

Il pilota conserva i tempi di qualificazione e la posizione in classifica pubblicati quando guidava il veicolo iscritto all'inizio.

I veicoli in sostituzione possono essere usati nel corso di qualsiasi sessione di qualificazione rimanente o all'inizio delle eliminatorie.

Una volta che le eliminatorie siano in corso, secondo l'orario regolare, i veicoli in sostituzione non sono ammessi alle manches seguenti.

6) Non sono previste corse/"runs" di controllo per i veicoli in sostituzione

7) I teams possono fare una sola sostituzione del veicolo per gara.

Se le condizioni meteorologiche o altri ritardi di gara creano dei disturbi nella rotazione della corsia per le corse di qualificazione, così come era stata annunciata, i Commissari Sportivi della gara possono ri-assegnare le corsie, a seconda delle necessità, per le corse rimanenti.

Sarà fatto il possibile per permettere ai concorrenti alle qualificazioni di correre in ciascuna corsia.

Se uno, o più piloti, per ragioni indipendenti dalla propria volontà, non può effettuare una corsa di qualificazione valida, i Commissari Sportivi della gara possono, a propria discrezione, iscrivere questo o questi piloti nell'elenco delle qualificazioni nell'ordine dopo gli altri piloti qualificati.

Se più di un pilota si trova in questa situazione, l'ordine d'iscrizione nell'elenco dipenderà dai punti segnati fino a quel momento.

Questo tipo di situazione si può verificare se c'è un errore di cronometraggio durante un tentativo di qualificazione, oppure se il pilota è costretto a interrompere il suo "run" a causa di un altro pilota che abbia perso il controllo della sua vettura nella corsia opposta, oppure in caso di condizioni meteorologiche sfavorevoli.

6) SCALE

Gli accoppiamenti di categorie sono fondati su tabelle "in Scala" stabilite dalla FIA. Gli E.T., i Tempi Trascorsi di qualificazione determinano le posizioni sulla scala (campi di TF, FC, PRO, TMD, TMFC da 16 vetture in Gare della FIA; esempio: 1 contro 16; 2 contro 15; 3 contro 14; 4 contro 13; 5 contro 12; 6 contro 11; 7 contro 10; e 8 contro 9).

Una volta stabiliti, gli accoppiamenti non sono modificabili a meno che la FIA ritenga che esistano buone ragioni per le modifiche.

Nei casi in cui le schiere siano incomplete, per esempio 14 vetture iscritte per un campo da 16 vetture, verrà usata una scala da 14 vetture e non da 16.

7) RUNS/CORSE SEMPLICI

Quando un pilota effettua un run semplice, lo si considera vincitore quando abbia fatto la presentazione ed abbia ricevuto il segnale di partenza, oppure se è dichiarato tale dall'Ufficiale alla Partenza/Starter.

Se nel corso di un run semplice il pilota attraversa la linea di demarcazione, il tempo trascorso viene annullato in relazione alla determinazione della scelta di corsia.

8) SOSTITUTI

Allo scopo di premiare il più veloce fra i qualificati, l'intervento dei sostituti si realizza come segue: il primo sostituto verrà posizionato in maniera da concorrere con l'avversario più lento reso disponibile a causa della mancata partecipazione del qualificato iniziale alla prima manche, il secondo sostituto concorre con la seconda vettura più lenta, e così di seguito fino a che la scala sia completa o che siano state assegnate le posizioni in scala a tutti i sostituti.

La regola del "break" che prevede la sostituzione di vetture che non possono concorrere con vetture eliminate precedentemente non si applica a gare della FIA.

Una volta che siano terminate le qualificazioni e che sia stabilita la scala, gli accoppiamenti non saranno modificati.

Tuttavia se una vettura e un pilota qualificati si trovano nell'impossibilità di partecipare alla prima manche di eliminazioni (se non raggiungono la scatola d'acqua/waterbox), al loro posto verrà inserito un sostituto.

Il più veloce non-qualificato prenderà il primo posto disponibile, il secondo pilota non-qualificato prenderà il posto successivo a disposizione e così di seguito.

Tutto ciò si potrà verificare ad esclusiva discrezione dei Commissari Sportivi della gara.

In condizioni normali, tutti i punti ed i premi in denaro relativi alla prima manche saranno conservati dal pilota qualificato.

I sostituti non possono ricevere punti di manche, quali che siano i risultati ottenuti dopo la prima manche.

L'importo pagato al pilota inizialmente qualificato verrà dedotto dal premio in denaro versato al sostituto.

Se ad una gara rimessa in programma viene inserito un sostituto al posto di un pilota che ha abbandonato la gara, il sostituto riceverà per intero i punti ed i premi in denaro previsti per la manche.

9) SCELTA DI CORSIA

Nelle categorie Top Fuel, Funny Car, Pro Stock, Top Methanol Funny Car e Top Methanol Dragster, la scelta di corsia è determinata dai Tempi Trascorsi.

Il pilota che ha realizzato il miglior ET di qualificazione può scegliere la corsia nella prima manche, e nelle manche seguenti la scelta di corsia va al pilota che ha realizzato l'ET più basso nella manche precedente.

In tutte le altre categorie la scelta di corsia da parte dei concorrenti si gioca a testa o croce oppure la corsia viene assegnata a caso.

10) ESCLUSIONI

E' un fatto assai raro che nelle gare FIA vengano escluse due vetture durante una corsa di eliminazione.

Nella maggior parte dei casi vengono esclusi entrambi i concorrenti che abbiano sbagliato.

Si tratta di casi che giustificano l'esclusione e del tipo seguente: due piloti che attraversano la linea di demarcazione o che lasciano la linea prima che scatti il sistema di partenza.

Se un pilota riceve una luce rossa per una falsa partenza e se il suo avversario attraversa la linea di demarcazione della corsia, questa seconda infrazione viene considerata la più grave e viene quindi annullata l'esclusione del pilota che ha commesso la falsa partenza.

Per determinare le infrazioni al divieto di attraversare le linee di demarcazione delle corsie, si ritiene che vi siano i termini per la esclusione quando una qualsiasi porzione di pneumatico supera completamente la superficie della striscia dipinta.

Se due avversari attraversano la linea centrale o quella esterna, vengono esclusi entrambi. Nei casi in cui si usino delle linee di demarcazione multiple, si considera come linea di riferimento quella immediatamente adiacente alla corsia di gara.

Il concorrente viene escluso se si ritiene che, a seguito di una frenata eccessiva, si verifica una perdita di controllo tale da causare contatto con il guardrail, o con gli impianti di illuminazione, o tale da essere la causa dell'attraversamento delle linee mediane di demarcazione – INCLUSO UNA VOLTA SUPERATA LA LINEA DEL TRAGUARDO.

Non costituisce invece motivo di esclusione l'attraversamento deliberato delle linee di demarcazione con lo scopo di abbandonare la pista o di evitare di spargere dei rottami sulla pista.

Ulteriori motivi di esclusione, di multa, di sospensione e/o di espulsione sono i seguenti:

- 1) contatto con guardrail, barriere, o altri elementi permanenti del tracciato (se si usano coni di gomma, vengono considerati elementi di ausilio visivo e non come elementi permanenti);
- 2) comportamento non sportivo, linguaggio improprio o comportamento nocivo verso la competizione;
- 3) eventuali condizioni di insicurezza, slealtà e cattivo funzionamento del veicolo.

Se un pilota viene escluso durante la gara, per un qualsiasi motivo, prima dell'inizio effettivo della corsa, non può essere reintegrato.

Il pilota e/o il membro di un equipaggio ai box che si trovi sotto l'influenza di bevande alcoliche o di droghe, viene espulso dalla gara senza badare ai quantitativi.

Tale infrazione costituisce motivo di sospensione, multa e/o revoca dei privilegi di gara.

Nonostante altre ed eventuali disposizioni di questo Allegato, la partecipazione a programmi organizzati dalla o in collaborazione con la FIA presuppone il beneficio della fiducia della FIA.

Infatti colui che sia giudicato colpevole di un reato collegato alla droga è soggetto alle azioni disciplinari che la FIA, a sua sola ed esclusiva discrezione, riterrà opportune, inclusa, ma non solo, l'immediata espulsione dalla FIA e la fine di quella fiducia goduta sino ad allora.

Questa persona può essere esclusa immediatamente da tutti i programmi della FIA e, se la FIA lo ritiene giusto, perde diritto a titoli, premi in denaro ed altre eventuali ricompense che non gli fossero ancora stati attribuiti.

Inoltre le ricompense ed i premi eventualmente accordati ogni anno potrebbero dipendere dal mantenimento di questo rapporto di fiducia con la FIA nell'anno che segue il premio in questione, sempre a discrezione della FIA.

D'altra parte a coloro che sono oggetto di procedimenti giudiziari, a seguito di reati collegati alla droga, possono essere assegnati premi sulla base di certi vincoli e non potranno beneficiare dei premi in denaro finché non siano stati giudicati colpevoli di tali reati durante l'anno che segue l'attribuzione di tali premi, se così ha stabilito la FIA.

Per quanto riguarda sanzioni, reclami e appelli, è necessario fare riferimento al Codice Sportivo Internazionale della FIA, Capitoli 11, 12 e 13.

11) PROCEDURE DI OMOLOGAZIONE INTERNAZIONALE DEI RECORDS

La norma di valutazione per eccellenza delle prestazioni ottenute nel corso di gare di dragster è costituita dal Record Internazionale della FIA.

Questi record sono stabiliti durante la stagione in condizioni di stretta supervisione e controllo nel corso di prove di omologazione debitamente autorizzate.

Un programma ufficiale dei Record Internazionali della FIA viene organizzato in occasione di ogni gara del Campionato FIA.

Ogni corsa di omologazione si svolge sulla base della stretta osservanza delle procedure di partenza, di corsa, di arrivo e di cronometraggio.

Si effettuano minuziose ispezioni di ciascuna vettura per determinarne la conformità ai requisiti di classe; incluse le verifiche del peso, della cilindrata, dei limiti meccanici e, se necessario, del carburante.

In uno sport in cui i record hanno un ruolo così fondamentale, si prendono tutte le precauzioni possibili per garantirne la precisione e la validità.

Per assicurare la validità di ciascun nuovo record, durante la stessa gara è richiesta una prestazione di conferma che si avvicini al nuovo record con un'approssimazione inferiore all'1%.

Nel caso in cui due corse/"runs" superino il record esistente ma non siano a meno dell'1% l'uno dall'altro, il tempo più rapido o la velocità più elevata saranno accettabili come conferma del tempo più lento o della velocità meno elevata che andranno a costituire il nuovo record.

I record dei tempi trascorsi/ET saranno omologati e catalogati al millesimo di secondo.

I record di velocità saranno misurati al centesimo di miglio-per-ora. Se, nel corso di una stessa prova, due concorrenti risultano ex-aequo al millesimo di secondo per il record del tempo

trascorso/ET, si cercherà, per lo spareggio, di individuare chi ha realizzato il miglio-per-ora più veloce.

Se sono ancora ex-aequo, il record del run apparterrà a colui il quale lo ha stabilito per primo. Stessa cosa nel caso di ex-aequo in una corsa ulteriore.

Lo stesso se due concorrenti sono ex-aequo per il record di velocità: si fa lo spareggio sulla base del più rapido tempo trascorso/ET realizzato nel run che ha stabilito il nuovo Record Internazionale FIA.

I Dragster/Funny Car professionisti e Top Methanol possono stabilire record di velocità indipendentemente dai record del tempo trascorso.; i record possono essere stabiliti fino a che il pilota venga eliminato dalla competizione; i run precedenti sono ammessi come conferma di un record a 1%.

Un concorrente non può stabilire dei record con un veicolo e poi concorrere alle eliminatorie con un altro veicolo.

Solo al pilota che detiene il record al termine della prova verrà attribuito il record.

Non viene infatti riconosciuto un record prima stabilito e poi perduto nel corso della stessa prova.

12) ATTREZZATURA DEL CRONOMETRAGGIO

E' richiesto un sistema completo di cronometraggio elettronico che comprenda la possibilità dell'handicap, i dettagli dei Tempi Trascorsi/ET e delle Velocità Finali per ciascuna corsia, con un'accuratezza di precisione allo 0.001 di secondo ed allo 0.016 km/h (0,01 mph) rispettivamente.

Va utilizzato un impianto di partenza completo del tipo "Albero di Natale" con tre fari arancione.

a) Cellule fotoelettriche di Pre-presentazione: situate a 17,8 cm (7 pollici) prima delle Cellule fotoelettriche di Presentazione con il solo obiettivo di indicare al concorrente che la ruota anteriore del veicolo si sta avvicinando alle Cellule fotoelettriche di Presentazione.

b) Cellule fotoelettriche di Presentazione: situate a 40,6 cm (16 pollici) prima delle Cellule fotoelettriche di Guardia, indicano che il veicolo si trova in posizione di partenza corretta.

La Luce di Presentazione dovrebbe attivarsi quando il bordo anteriore della ruota anteriore del veicolo supera le Cellule fotoelettriche di Presentazione.

Le Cellule fotoelettriche di Presentazione servono anche ad attivare i cronometri per i Tempi Trascorsi/ET allorchè la ruota supera le cellule, e fa scattare la luce rossa di "falsa partenza" se la ruota supera la cellula prima che appaia la luce verde.

c) Cellule fotoelettriche di Guardia: servono ad assicurare che il veicolo non sviluppi un eccessivo "roll-out" (movimento richiesto per lasciare le Cellule di Presentazione).

Se le Cellule fotoelettriche di Guardia vengono superate contemporaneamente alle Cellule fotoelettriche di Presentazione e se la sequenza relativa alla partenza è stata attivata, scatteranno i cronometri e la luce rossa di "falsa partenza" se non compare la luce verde.

d) Cellule fotoelettriche del Traguardo: le Cellule fotoelettriche dei Tempi Trascorsi/ET sono situate sulla Linea del Traguardo.

e) Spie di Velocità: sono situate a 20,12 metri (66 piedi) prima della e sulla Linea d'Arrivo in ciascuna corsia.

f) Altezza delle Cellule fotoelettriche: idealmente le fonti luminose dovrebbero essere montate il più vicino possibile al livello della superficie della pista, con il filamento in posizione verticale.

Il "roll-out" (movimento richiesto per lasciare le Cellule di Presentazione) sulla Linea di Partenza dovrebbe essere uguale per entrambe le corsie, e tutti i fasci di cellule fotoelettriche dovrebbero essere paralleli.

CRITERI PER L'APPROVAZIONE DELLE PISTE DI DRAGSTER

1. OGGETTO

I criteri, stabiliti dalla Commissione delle Corse di Dragster della FIA e dalla Commissione dei Circuiti e della Sicurezza della FIA, serviranno come riferimento agli ispettori FIA dei percorsi di gare automobilistiche per decidere se le gare che si svolgono nei percorsi interessati possono essere iscritte nel Calendario Internazionale della FIA.

A tal fine, questi criteri possono essere utilizzati come una guida iniziale da parte di coloro che progettano e operano nei percorsi.

I requisiti specifici per un percorso, stabiliti dagli ispettori FIA, saranno fondati sull'esame del rapporto sul percorso e sulla possibilità di adeguare i Criteri a ciascun caso, sia riguardo ad un percorso già esistente, considerando quindi un'esperienza accumulata, sia riguardo ad una

nuova pista ed alle particolari circostanze relative.

2. DEFINIZIONI

Pista di Dragsters: percorso rettilineo, permanente o temporaneo (per la progettazione di percorsi temporanei, riferirsi all'Art. 10), costruito o adeguato specificamente per le corse di dragsters.

Commissione: il termine "Commissione" si riferisce alla Commissione di Gare Dragster della FIA ed alla Commissione Circuiti e Sicurezza della FIA.

Ispezione: visita di un ispettore delegato dalla FIA per stabilire le raccomandazioni in conformità con i Criteri, per verificare o approvare il lavoro svolto sulla base di tali raccomandazioni, o per verificare le condizioni di sicurezza ed i servizi richiesti per una conduzione sicura di una gara internazionale.

Licenza: certificato che attesta l'ispezione da parte della FIA di una pista Dragster e che stabilisce le condizioni alle quali la pista può essere utilizzata, e le categorie di vetture e di gare che vi si possono ammettere, correlate alle iscrizioni a calendario internazionale FIA.

Percorso di Accelerazione: è la porzione di pista in cui si svolge l'Accelerazione Cronometrata.

Area di frenatura: è la parte della pista dragster che si trova dopo la linea di arrivo sulla quale i veicoli decelerano.

Ci sono due aree di frenatura, quella Principale che generalmente è sufficiente per le operazioni di rallentamento e frenatura, e quella di Emergenza, usata nel caso in cui la Principale non sia sufficiente.

Area di Competizione: comprende il percorso di accelerazione e la zona di frenatura principale.

3. PROCEDURA

3.1 Coloro che decidono di costruire una pista dragster per gare internazionali devono presentare un rapporto completo contenente i progetti e le specifiche alla ASN del paese in cui si costruisce la pista, ASN che approva il progetto e lo presenta alla FIA (v. i requisiti per i rapporti nel Supplemento 1).

3.2 Il rapporto relativo a ciascun nuovo progetto di circuito dev'essere accompagnato da una tassa di 5.000,00 F.Fr. per essere sottoposto alla FIA per un parere o approvazione; tale importo sarà poi dedotto dalla tassa relativa alla prima ispezione FIA dell'impianto.

3.3 La FIA, dopo avere esaminato ciascun caso in funzione delle sue caratteristiche particolari, può consigliare le modifiche necessarie e deve essere informata dalla ASN di ogni passo o sviluppo.

3.4 Gli ispettori, delegati dalla Commissione, effettuano ispezioni sul sito secondo le necessità; per le piste dragster permanenti, l'ispezione finale dev'essere effettuata al massimo 30 giorni prima del primo giorno della prima gara internazionale e, al momento di questa ispezione, devono essere stati completati, secondo le istruzioni FIA, tutti i lavori relativi al rivestimento della pista, alle caratteristiche permanenti ed alle installazioni di sicurezza.

3.5 Le stesse procedure sono ugualmente obbligatorie per le piste di dragsters in cui siano state compiute delle modifiche importanti.

Eventuali modifiche al tracciato o alle installazioni di sicurezza, eseguite senza l'approvazione della FIA, possono causare l'esclusione della pista dalla realizzazione di gare internazionali.

4. ISPEZIONI

4.1 Le ispezioni sono obbligatorie per:

le piste di dragsters usate per gare internazionali;

le piste di dragsters usate per gare di Campionato FIA.

4.2 Queste ispezioni saranno di categoria B nel 1° caso, e di categoria A nel 2° caso (v. art. 4.8).

Un'ispezione di categoria C è sufficiente per un'estensione di validità della licenza, salvo nel caso seguente: le piste di dragsters, che hanno subito dei cambiamenti significativi sul tracciato o sulle installazioni di sicurezza, sono soggette ad ulteriore ispezione di categoria A o B, a seconda del tipo di gara.

4.3 Le ispezioni possono essere decise anche per altre ragioni, dal Consiglio Mondiale dello Sport Automobilistico, dalle Commissioni o dai loro Presidenti, o ancora su richiesta dei rappresentanti di piste di dragsters tramite le rispettive ASN.

4.4 Gli ispettori sono nominati dalla Commissione Circuiti e Sicurezza o dal suo Presidente, di concerto con la Commissione Dragsters.

4.5 Se l'ispettore è di un paese diverso, dev'essere accompagnato sulla pista da un rappresentante dell'ASN interessata.

Le ispezioni devono essere organizzate con il consenso dell'ASN.

4.6 Prima dell'ispezione, l'ispettore designato deve avere esaminato il rapporto sulla pista di

dragsters ed i progetti di tutti i lavori previsti (v. Supplemento 1).

La non osservanza di questa regola può comportare sanzioni.

4.7 Durante l'ispezione non sono ammessi i rappresentanti della stampa, mentre i rappresentanti dell'ASN e del circuito hanno la responsabilità di assicurare che gli ispettori non vengano intralciati, nell'esecuzione del loro compito, da persone la cui presenza non è essenziale.

Durante l'ispezione nessun veicolo deve circolare lungo il percorso, a meno che ciò non sia inevitabile in forza dell'uso di strade pubbliche.

4.8 Per ciascuna pista ispezionata, l'ASN riceve una fattura della tassa d'ispezione, che copre tutte le spese, eccetto vitto e alloggio dell'ispettore, sulla linea delle categorie seguenti:

A - Ispezione importante di piste di dragsters usate per gare di Campionato FIA;

B - Ispezione importante di altre piste di dragsters;

C - Ispezione di controllo per verificare lavori effettuati a seguito di un'ispezione di categoria A o B.

Gli importi di tali tasse vengono decisi ogni anno dalla FIA.

4.9 I rapporti ispettivi vengono presentati all'amministrazione FIA; sono validi solo quei rapporti inviati dagli uffici della FIA alle ASN direttamente interessate.

5. CONSEGUENZE DI UN'ISPEZIONE

5.1 L'ASN della pista ispezionata che riceve il rapporto ispettivo dalla FIA ha 3 settimane di tempo per comunicare alla FIA eventuali commenti circa il rapporto.

In assenza di commenti, il rapporto viene considerato definitivo e si considera accettato il programma di esecuzione delle migliorie richieste.

Tuttavia se dopo la scadenza delle 3 settimane persiste un qualche disaccordo fra gli ispettori e l'ASN interessata, su un qualche punto del rapporto, spetta ai Presidenti delle Commissioni esaminare il rapporto e definire la questione.

5.2 E' inteso che l'organizzazione di una gara internazionale non è concessa se non sono stati compiuti i lavori richiesti secondo il programma stabilito dagli ispettori.

Spetta alla FIA (o al suo Consiglio Mondiale dello Sport Automobilistico) autorizzare gare internazionali su una pista di dragsters o vietarle nel caso in cui non siano state eseguite le direttive della Commissione.

Se una pista di dragsters fa parte di un impianto per gare automobilistiche, l'approvazione è valida solo per la porzione di pista che è stata ispezionata.

Se una pista di dragsters fa parte di un impianto per gare automobilistiche, quando la pista è usata come circuito di gara dev'essere conforme ai requisiti di sicurezza dei circuiti della FIA.

6. LICENZA DI PERCORSO

6.1 Durata della validità:

Le licenze sono valide tre anni dopo un'ispezione di categoria A o B.

In seguito ad ispezione di categoria C, la licenza avrà validità estesa per 2 anni.

Tuttavia le piste di dragsters il cui tracciato o le cui installazioni di sicurezza abbiano subito delle modifiche significative, si vedranno annullare la licenza (v. Art. 4.2).

6.2 Gradi della licenza di percorso La licenza specificherà il potenziale della prestazione dei veicoli che devono essere ammessi, in funzione del tempo trascorso (E.T.).

7. CONCESSIONE DELLE PISTE DI DRAGSTERS PERMANENTI

Le misure critiche sono le dimensioni e la pendenza della pista di dragsters che dipendono dalle classi di competizione per le quali è prevista quella pista.

Tuttavia la costruzione del percorso dev'essere conforme a tutti i requisiti di sicurezza stabiliti dalla FIA e, nei paesi in cui la legge lo prevede, i responsabili di una pista di dragsters devono accertarsi che le prescrizioni stabilite dalle autorità pubbliche siano rispettate ed assicurarsi di ottenere la loro autorizzazione ufficiale.

7.1 Larghezza:

La larghezza del Percorso di Accelerazione e dell'area di frenata non dev'essere inferiore a 15,2 metri (50 piedi).

Per i nuovi impianti non dovrebbe essere inferiore a 18,5 metri (60 piedi).

Se la pista di dragsters s'allarga e restringe, tale passaggio dovrebbe essere il più graduale possibile.

7.2 Lunghezza dell'area di competizione:

7.2.1 Se la pista di dragsters è prevista per Campionati FIA, la lunghezza del Percorso di Accelerazione dev'essere ¼ di miglio fra la linea di partenza e la linea di arrivo, con un'aggiunta di almeno 9,1 metri (30 piedi) prima della linea di partenza.

Per gare da 1/8 di miglio, la lunghezza del Percorso di Accelerazione dev'essere 1/8 di miglio fra

la linea di partenza e la linea di arrivo, con un'aggiunta di almeno 9,1 metri (30 piedi) prima della linea di partenza.

La decisione finale circa la zona di frenata viene stabilita dall'ispettore quando rilascia una licenza di percorso.

7.2.2 Zone di frenata:

Queste zone, e soprattutto le distanze finali di frenata, sono soggette ai requisiti stabiliti dall'ispettore della FIA, e le loro caratteristiche di progettazione saranno annotate sulla licenza di percorso.

7.3 Profilo Longitudinale:

La pendenza massima di una pista, sia ascendente che discendente, dovrà essere di 1%.

7.4 Inclinazione trasversale:

L'inclinazione trasversale fra i due bordi del percorso di accelerazione e la zona di frenata, o fra l'asse centrale ed il bordo (curvatura) non deve superare il 2%.

7.5 Superficie:

Percorso di Accelerazione: superficie piana e liscia realizzata in miscela a caldo, riconosciuta per le costruzioni stradali, in cemento, o superficie in bitume stabilizzato e approvato.

Vietati spalle e raccordi irregolari.

I bordi devono essere smussati in maniera soddisfacente.

Zona di frenata principale: è una superficie transitabile simile a quella del Percorso di Accelerazione.

Frenata di Emergenza: superficie transitabile, erba, sabbia o ghiaia, dalla consistenza regolare.

Tolleranze: per il Percorso di Accelerazione e la Zona di Frenata Principale, la tolleranza dovrebbe essere al massimo di 6 mm (1/4 di pollice) per 10 metri (33 piedi) di lunghezza.

7.6 Segnaletica orizzontale sulla pista:

Una linea bianca o gialla, larga almeno 100 mm (4 pollici), deve segnalare chiaramente i confini del Percorso di Accelerazione e la linea mediana.

I dispositivi di misurazione della velocità dovrebbero essere segnalati a mezzo di linee diagonali poste prima e sul traguardo.

7.7 Corsia di ritorno/Virate:

La Corsia di Ritorno dev'essere larga almeno 3 metri (10 piedi), con un adeguato accesso alla Corsia dei Box ed alla Corsia di Presentazione.

Dovrebbe essere transitabile in modo da poter essere usata da ogni veicolo in qualsiasi momento.

I punti di uscita dalla Zona di Frenata dovrebbero essere transitabili e costruiti in modo da combinarsi con i raggi di sterzata dei veicoli più lunghi.

La larghezza raccomandata al bordo del Percorso di Accelerazione è di 9,2 metri (30 piedi) a sfumare nella larghezza della Corsia di Ritorno.

Si raccomanda che ci siano almeno due uscite fra un punto situato a circa 300 metri (1000 piedi) al di là del traguardo e la fine della zona di frenata.

E' della massima importanza l'accesso ai veicoli di soccorso.

8. MISURE DI SICUREZZA DEL PERCORSO DI ACCELERAZIONE

8.1 Le misure di sicurezza lungo il percorso sono intese ad assicurare la massima protezione degli spettatori, dei piloti, degli ufficiali di gara e del personale di assistenza, nel corso delle competizioni.

8.2 Assistenza medica:

L'organizzazione dell'assistenza medica si deve basare sull'Allegato H del Codice Sportivo Internazionale, capitolo 9.2, "Velocità in Salita".

Le specifiche indicate al capitolo 9.2 sono modificate come segue:

nessun veicolo ad intervento rapido,

un'unità di rianimazione mobile conforme alle norme in vigore nel paese interessato con, a bordo, il materiale descritto al punto 9.1.2.2.c) dell'Allegato H; in qualsiasi momento dev'essere presente un medico qualificato in pronto soccorso, assistito da un ausiliario medico,

un'ambulanza regolare conforme alle norme in vigore nel paese interessato,

non si può dare inizio ad una gara, o ridare l'inizio dopo un'interruzione, se non si soddisfano i requisiti qui descritti,

si raccomanda vivamente un team di estraibilità (in grado di liberare una persona dai rottami di un veicolo incidentato) in regola con la descrizione fornita nell'Allegato H 9.1.2.2.b).

8.3 Per iscriversi al calendario FIA, ogni pista deve ricevere l'approvazione individuale delle Commissioni Dragsters, Circuiti e Sicurezza sulla base delle procedure esistenti e con riserva di quanto segue:

ci dev'essere una barriera approvata dalla FIA, adiacente a, e su entrambi i lati della zona di gara, dalla zona di "burnout"/riscaldamento (waterbox/scatola d'acqua) fino all'estremità del Percorso di Accelerazione, come pure lungo la corsia di ritorno;

le zone degli spettatori devono essere protette adeguatamente in funzione della distanza dalla barriera sul bordo pista;

tutte le zone degli spettatori devono essere delimitate da barriere adeguate;

ci dev'essere una barriera a V, del tipo approvato, a proteggere gli ufficiali addetti alla partenza dai veicoli che stanno nella zona "burnout";

ci devono essere delle barriere approvate su entrambi i lati della zona di "burnout", salvo laddove potrebbero ostruire l'entrata dei servizi di emergenza o creare impedimento nelle zone di presentazione.

In questi casi devono essere installate in alternativa delle barriere protettive di tipo approvato.

8.4 Tutti i cavi in acciaio del guardrail o le staccionate devono sovrapporsi nella direzione della corsa ed i collegamenti vanno effettuati per mezzo di un numero adeguato di bulloni.

9. COSTRUZIONI E IMPIANTI

9.1 I requisiti variano in funzione dei tipi di gare previste; ciascun progetto dev'essere l'emanazione di una collaborazione fra la direzione di gara, l'ASN e la FIA (i requisiti fondamentali sono specificati nell'Allegato H).

9.2 Durante le operazioni relative allo svolgimento di ciascuna gara, nella zona riservata di ogni impianto si deve disporre del materiale adeguato per gli interventi di emergenza.

In caso di incidente tale materiale dev'essere trasportabile.

10. CONCEZIONE DELLE PISTE DI DRAGSTERS TEMPORANEE

Le piste temporanee devono rispettare le stesse misure di sicurezza osservate dalle piste permanenti (v. Art. 7).

Sebbene si raccomandi ai costruttori di piste di dragsters di rispettare le condizioni elencate più avanti, tutte le specifiche di percorso della FIA sono suscettibili d'interpretazione in funzione di ciascun caso individuale e delle condizioni, delle leggi e delle ispezioni locali.

Coloro che operano in un certo percorso sono responsabili delle misure di sicurezza valide al suo interno.

In ogni caso si deve tenere conto degli elementi seguenti:

Zona del Percorso di Accelerazione: come per gli impianti permanenti.

Zona di "burnout"/riscaldamento: Dev'essere segnalata chiaramente per gli equipaggi e per i veicoli di traino.

Zona di Competizione: La larghezza raccomandata è la stessa che per le piste permanenti.

La larghezza massima fra le linee di demarcazione è di 30 metri (98 piedi).

Le linee di partenza e di arrivo devono essere identificate chiaramente da strisce bianche o gialle.

Ci dev'essere una linea bianca o gialla, visibile chiaramente, fra le due corsie ed all'esterno di ogni corsia.

Non si devono utilizzare prodotti a presa adesiva su nessuna parte del circuito di gara, salvo in circostanze eccezionali e solo a condizione che si possano pulire completamente.

SUPPLEMENTO 1: RAPPORTO DI PISTA OBBLIGATORIO

Non si può effettuare nessuna ispezione senza che gli ispettori designati abbiano potuto studiare il rapporto completo sul percorso contenente i disegni dettagliati del percorso e di tutti i lavori da realizzare con l'aiuto di fotografie.

Il rapporto deve contenere i documenti e le informazioni seguenti:

1) Planimetrie della pista in scala minima da 1:2000, con l'indicazione dell'orientamento, direzione di gara, costruzioni, impianti, corsie di entrata, zone degli spettatori, barriere e dispositivi di sicurezza, posti di controllo della gara, box, paddock e posizione di tutti i segnali di stop, delle corsie di presentazione, della zona di "burnout", della linea di partenza, della linea di arrivo, delle zone di frenata e di emergenza, delle ambulanze, dell'eliporto, dei veicoli anti-incendio e delle postazioni dei commissari di percorso.

2) Planimetria dei box e della zona del paddock in scala minima da 1: 500.

3) Planimetria dettagliata di tutte le costruzioni in scala minima da 1:200.

4) Profilo dell'asse della pista, in scala minima da 1:2000 (lunghezza)/1:200 (altezza).

5) Sezioni trasversali della pista e delle zone laterali (almeno per 50 metri (152 piedi) di ciascun lato del bordo della pista), all'altezza della linea di partenza, a metà distanza e nella zona di frenata, su scala minima da 1:200.

N.B.: I progetti per nuovi percorsi o le modifiche importanti su percorsi già esistenti devono essere inviati, tramite l'ASN, alla FIA per i consigli tecnici iniziali.

SPECIFICHE SFI

Sono qui elencate tutte le Specifiche SFI applicabili al Campionato FIA dei Dragsters con la durata di validità.

Allo scadere di tale durata le parti elencate devono essere restituite al produttore o al distributore per l'ispezione e la ricertificazione, in mancanza della quale non potranno più essere usati in gare FIA.

SPEC.SFI	DESCRIZIONE D'USO	VALIDITA' *anni
1.1	Volano motore e innesto a un disco	-
1.2	Volano motore e innesto a più di un disco; ET, PS	2
1.3	Volano motore e innesto a più di un disco; TMD, TMFC, TF, FC	1
1.4	Volano motore e innesto a più di un disco; TMD, TMFC	1
1.5	Volano motore e innesto a dischi; ET, Adv. ET	1
2.2a	Telaio Dragster con motore anteriore; TF, TMD	1
2.2b	Vetture a motore anteriore, pilota dietro asse posteriore; TMD	-
2.3h	Telaio Dragster con motore posteriore; TF, TMD	1
2.4b	Telaio Dragster con motore anteriore; Adv. ET	-
2.5	Telaio Dragster con motore posteriore; Adv. ET	-
2.5a	Telaio Dragster con motore posteriore; Adv. ET	-
2.7a	Telaio Dragster con motore posteriore; ET	-
3.2A/1	Giacca	-
3.2A/5	Giacca (e pantaloni laddove applicabile)	-
3.2A/15	Giacca e pantaloni o abito	5
3.2A/20	Abito per piloti	5
3.3	Collare e passamontagna	-
3.3/1	Guanti, scarpe	-
3.3/5	Guanti, scarpe, stivali	-
3.3/15	Guanti, stivali	-
4.1	Schermatura di trasmissione automatica; Rigida	5
4.1	Schermatura di trasmissione automatica; Flessibile	5
6.1	Schermatura del volano; innesto 1.1 e 1.2 (2 dischi al massimo)	5
6.2	Schermatura del volano; innesto 1.2 e 1.3, 1.4 (più di 2 dischi):	
	Acciaio	2
	Titanio	1
6.3	Schermatura del volano; innesto 1.2 e 1.3, 1.4 (più di 2 dischi) (Controllare presso il produttore, può essere di solo 1 anno)	2
7.1	Dispositivo Balistico di Blocco del Motore Inferiore	1
10.1C	Con innesto; TF, FC	1
10.1D	Telaio Dragster F/E, Funny Car; TMFC, FC.	1
14.1	Blocco del Compressore (Roots); ET	2

14.2	Blocco del Compressore (Roots); TMD, TMFC, FC	2
14.21	Blocco del Compressore (tipo a vite); TMD, TMFC	2
14.3	Blocco del Compressore (Roots); TF	2
14.4	Blocco della cuffia per valvola	-
15.1	Ruote Motrici	-
15.2	Ruote anteriori; FC, TF	-
15.3	Ruote posteriori; FC, TF	-
16.1	Sistema di trattenuta del pilota da tre pollici	2
18.1	Bilanciere Armonico	-
23.1	Pannello Protettivo del Collettore	-
25.1D	Telaio di Carrozzeria Completa; PRO	1
27.1	Rete di finestrino (maglia o nastro)	2
28.1	Pila da Combustibile	-
29.1	Piastra Flessibile di Trasmissione Automatica	-
30.1	Schermo di Piastra Flessibile di Trasmissione Automatica	5
31.1	Casco a Viso Scoperto (indice di valutazione Snell SA)	-
31.1A	Casco a Viso Scoperto (indice di valutazione Snell SA)	-
31.2	Casco Integrale (indice di valutazione Snell SA)	-
31.2A	Casco Integrale (indice di valutazione Snell SA)	-
34.1	Compressore a vite	3
41.1	Casco a Viso Scoperto (indice di valutazione Snell M)	-
41.1A	Casco a Viso Scoperto (indice di valutazione Snell M)	-
41.2	Casco Integrale (indice di valutazione Snell M)	-
41.2A	Casco Integrale (indice di valutazione Snell M)	-
42.1	Mozzo del Volante	-
45.1	Imbottitura del rollbar/rollbar a gabbia	-

* Il segno – significa che non è indicata una scadenza