



FEDERATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE

FIA REGOLAMENTI DRIFTING

PER EVENTI DRIFTING

1. Introduzione al drifting

1.1 Definizione

Drifting è un'attività sportiva motoristica entry-level che può essere facilmente sviluppata in tutti gli ASN al fine di portare nuovi conducenti nello sport motoristico senza considerare l'età.

Drifting è una disciplina sportiva che può essere organizzata su una pista permanente (karting, circuito) o su una pista temporanea (ad esempio un parcheggio). L'auto deve andare di traverso in over-steer e il over-steer deve essere controllato dagli input dei piloti, e saranno giudicati in base allo stile e alle zone di clipping. I piloti devono dimostrare la velocità e la capacità di controllare il drift in una o due battaglie.

L'abbigliamento della concorrenza e le esigenze del veicolo per gli eventi drifting devono essere dettagliati in articoli specifici.

2. Lessico

RUN: corsa, round, serie

SOLO: uno run/corsa da un solo pilota durante i giri di qualifica.

BATTAGLIA: uno run/corsa tra due piloti durante le fasi finali.

Zona di ritaglio: segni di riferimento sul bordo della pista che definiscono il percorso e che i conducenti giungono il più vicino possibile senza scavalcare. Questi punti possono essere posizionati all'interno o all'esterno della traiettoria in ciascuna delle curve.

Ancora una volta: battaglia addizionale per decidere i Dead Heats durante le fasi finali.

3. Descrizione dell'evento

3.1 Gli eventi Drifting sono classificati in due categorie, che sono "Solo" e "Battaglia". Solo Drifting è un evento di stato di base e Battle Drifting è un evento avanzato di due auto. Questi due eventi consentono ai concorrenti di competere senza la necessità di veicoli specializzati e attrezzature costose.

3.2 Solo Drifting è una competizione in cui la deriva di una singola auto viene giudicata sulla base di 4 criteri, che sono ANGLE, LINE, STYLE e SPEED (SPEED/velocità da utilizzare solo quando è possibile usare un metodo preciso di misurazione). I punteggi massimi saranno su un totale di 100 punti. Posizionamento è determinata dai punti segnati.

3.3 Drifting Battle è una competizione in cui due vetture si spostano in formazione. I metodi di valutazione sono diversi da quelli usati in Solo Drifting. La prima vettura (lead car) deve mirare a eseguire una corsa in solitaria perfetta, mentre la vettura da inseguimento deve mirare a simulare la corsa/run della prima vettura (lead car), avvicinandosi il più possibile senza fare alcun contatto notevole. I giudici determineranno quindi il vincitore di una battaglia confrontando le corse solitarie e il inseguimento di ciascuna vettura.

4. Organizzazione

4.1 Permessi

È richiesto un permesso di organizzazione per tutti gli eventi Drifting. L'assicurazione di responsabilità pubblica è fornita con il permesso ASN. Uno Steward / Commisario ASN potrebbe essere nominato per gli eventi Drifting.

4.2 Funzionari

Il Direttore di Gara e i Giudici devono essere in possesso di una licenza ufficiale ASN.

Tre giudici (minimo) con una licenza ASN devono essere nominati per tutti gli eventi di Drifting internazionale.

Almeno un marshal/Commisario di percorso deve essere basato su ciascun angolo del tracciato definito per l'evento. Oltre al suo ruolo di sicurezza, ogni marshal/ CP può anche essere utilizzato come giudice di fatto, al fine di convalidare, o meno, il caso, con una bandiera specifica che indica il risultato dei fattori di valutazione.

4.3 Registrazione

Regolamenti tecnici e regolamenti particolari di gara(RPG) devono essere pubblicati per gli eventi delle serie nazionali e del campionato.

4.4 Servizi medici

La presenza di un'ambulanza con equipaggio qualificato e una squadra antincendio è obbligatoria per gli eventi Drifting.

4.5 Misure di sicurezza

Almeno due estintori con una capacità minima di 6 kg (ogni unità) devono essere posizionati in vicinanza ai posti dei marshal/Commisario addestrati.

5. Briefings / Riunioni

5.1 Prima di ogni sessione di prove, qualifiche o competizione, il Direttore di Gara deve informare tutti i conducenti sulle procedure di emergenza. In qualsiasi momento le vie di accesso devono essere mantenute libere per il passaggio dei veicoli di emergenza.

5.2 Oltre ai briefing obbligatori relativi alle procedure di sicurezza da parte del Direttore di Gara, i Giudici devono inoltre tenere dei briefing aggiuntivi per spiegare i criteri di punteggio per l'evento. Il primo di questi briefing dovrebbe aver luogo prima della sessione di prove libere, con ulteriori briefing consigliati prima dell'inizio della competizione da solista e ancora prima dell'inizio della competizione.

I briefing danno l'opportunità ai giudici di spiegare ai concorrenti esattamente quello che cercheranno quando Segnano punti e come dovrebbe essere la corsa/run perfetta.

Le note che riassumono ciascun briefing dovrebbero essere pubblicate sulla albo ufficiale di gara dopo ogni briefing.

6. Verifiche tecniche

6.1 È la responsabilità dei concorrenti a garantire che i loro veicoli soddisfino almeno i requisiti minimi di sicurezza, ad esempio; imbracatura, batteria fissata, nessun articoli vaganti nell'auto, pneumatici non usurati e con filo pieno; il casco è obbligatorio.

6.2 Il modulo di iscrizione include una "Dichiarazione" che deve essere compilata e consegnata alla Documentazione dell'Evento e questa, unitamente alla presentazione del veicolo per le verifiche tecniche, deve essere considerata una dichiarazione implicita di conformità al programma di sicurezza.

6.3 I concorrenti devono mettere a disposizione l'equipaggiamenti di sicurezza e la vettura per le verifiche tecniche/sportive su richiesta degli verificatori incaricati o dell'organizzatore della competizione. Il veicolo deve essere presentato nelle condizioni in cui sarà utilizzato in gara, con tutte le attrezzature montate.

7. Giudizio del Giudice di Fatto

7.1 I parametri di giudizio devono essere citati nel Regolamento Particolare di Gara o nel circolare informativa ufficiale e devono essere spiegati anche nel briefing dei conduttori.

La scomposizione del punteggio consigliata è la seguente:

- 40pts. LINE / linea
- 30pts. ANGLE / angolazione
- 20pts. STYLE / stile
- 10pts. SPEED / velocità
-

Tuttavia, i giudici di ciascun evento si riservano il diritto di adeguare le proporzioni del punteggio a propria discrezione (con l'approvazione dei commissari sportivi) a seconda della disposizione della pista, delle condizioni meteorologiche, delle variazioni del drifting regionali. Se i giudici si deviano dal punteggio raccomandato dalla FIA (come sopra), devono mantenere un punteggio massimo di 100 punti, assegnando ciascuna competenza non più di 50 punti e non meno di 10 punti.

La scomposizione dei punti deve essere confermata entro e non oltre il briefing iniziale del concorrente e tutti e tre i giudici devono seguire la stessa scomposizione durante la gara.

7.2 Fattori di giudizio

Line/Linea:

Approccio massimo ai punti designati (zona di taglio/clipping) nelle curve mantenendo una postura di drift morbida.

Angle/Angolazione:

La dimensione dell'angolo e la stabilità quando la vettura si avvicina alle curve, e la tempistica e la stabilità del movimento drift consecutive.

Style/Stile:

Lo stile è una combinazione di applicazioni (il movimento in avanti della vettura) e fluidità (il movimento della vettura sul proprio asse).

Speed/Velocità:

Mirato su la velocità media costante raggiunta durante la corsa/run, al contrario della velocità massima raggiunto durante la corsa/run.

La vettura che insegue (chase car) dovrebbe correre vicino alla vettura principale (lead car)

7.3 I metodi di giudizio applicabili alla gara saranno giudicati dal Giudice di Fatto e il nome del giudice di fatto deve essere pubblicato sulla Albo di Gara ufficiale.

7.4 Il giudizio del Giudice di Fatto deve essere effettuato dal sistema di addizione punti o deduzione punti in relazione ai fattori di giudizio.

7.5 Nessuna protesta può essere presentata contro il giudizio del Giudice di fatto.

8. Percorso di competizione

L'organizzatore deve fornire le seguenti sezioni di percorso in base al campo di gara, compresa la sua forma, e deve specificare il disegno del percorso di gara prima dell'inizio dell'evento. Quando si organizzano drift con multiple vetture, è necessario mettere in sicurezza lo spazio disponibile per due o più vetture in attesa sulla linea di partenza.

1) linea di partenza

- 2) Sezione di accelerazione
- 3) Sezione competizione (giudizio), comprende minimo di 3 curve e massimo di 7 curve
- 4) linea d'arrivo
- 5) Sezione di decelerazione
- 6) Posizione del Giudice di Fatto

9. Determinazione della classificazione

Il metodo per determinare la classificazione è a discrezione dell'organizzatore e deve essere specificato nel Regolamento Particolare di Gara.

Esempio del metodo di determinazione della classificazione:

- 1) Determinato dai punti segnati in base al risultato.
- 2) Determinato dal torneo.

10. Categorie

I piloti saranno divisi in quattro categorie:

- D1: Pro
- D2: Semi Pro
- D3: Amatoriale
- D4: Principiante

11. General details of categories and Vehicle Requirements:

	PRO	SEMI PRO	AMATEUR	BEGINNER
Pro	X	X	no	no
Amateur	no	no	X	X
Homologated Commercially Road Car (series production)	no	no	X	X
Homologated Commercially Road Car Modified (series production)	X	X	no	no
Commercial Fuel	X	X	X	X
Maximum Power	tbc	tbc	tbc	tbc
Suspension Free	X	X	Optional	Optional
Roll cage	X	X	no	no
Windows net	X	X	no	no
Fire Extinguisher	Mandatory (To plumbed-in)	Mandatory (To plumbed-in)	Mandatory (manual)	Mandatory (manual)
External / Internal Cut off	X	X		
Safety Fuel Tank	X	X	Optional	Optional
Halo seat			Optional	Optional
Racing seat with 5 points seat belt	compulsory	compulsory	Optional with Hans Mandatory	Optional with Hans Mandatory
Seat Belt 5 points (minimum)	compulsory	compulsory	Optional	Optional
Full Racing Driver Equipment (FIA Homologated)	X	X	X	X
HANS	X	X	no	no
Solo	X	X	X	X
Battle	X	X	no	no
Speed Max	Subject to the track homologation	Subject to the track homologation	60 km/h	60 km/h
Circuit Track	X	X	no	no
Karting Track	X	X	X	X
Car Park	X	X	X	X
Hill Climb	X	X	no	no
Driver's Licence	Mandatory / Subject to ASN's Licence	Mandatory / Subject to ASN's Licence	Mandatory / Subject to ASN's Licence	Mandatory / Subject to ASN's Licence
Driver's Insurance	Recommended	Recommended	Recommended	Recommended

SVOLGIMENTO DELL'EVENTO

1. PROVE LIBERE

Possono essere organizzate sessioni di prove libere. Le vetture che partecipano a queste prove libere devono rispettare le regole delle norme tecniche vigenti in base alla categoria di partecipazione.

I partecipanti/conducenti alle prove libere devono essere titolari di una licenza valida. Lo stesso vale per i conducenti che partecipano alle dimostrazioni.

Se le prove libere sono organizzate, le date, il luogo e gli orari devono essere specificati nei Regolamenti Particolari di Gara (RPG).

Le prove libere possono, a discrezione dell'organizzatore:

- Essere gestiti secondo le stesse procedure operative di sicurezza delle qualifiche di una competizione.
- Il numero di auto sul percorso sarà determinato a discrezione del Direttore di Gara e del tracciato.

2. Giri di Qualifica - SOLO

Ogni pilota avrà un massimo di 3 giri/runs, oltre a un giro di ricognizione opzionale. L'ordine delle corse sarà determinato da estrazione o per scelta dell'organizzatore.

Ogni corsa sarà segnata dai giudici.

La migliore delle 3 manche verrà mantenuta per la classifica dei turni preliminari.

Nel caso di un (pareggio) dead heat durante le qualifiche, il secondo miglior risultato ottenuto sarà decisivo nel separare i piloti.

La vettura utilizzata per i giri di qualifica sarà quella utilizzata per le battaglie.

3. BATTAGLIE

I 32 migliori piloti o/i 16 migliori piloti (a seconda del numero di piloti in partenza) nelle categorie D1 e D2 combinati si qualificheranno per le finali.

I piloti saliranno l'uno contro l'altro (BATTLE) su 2 piste/runs segnate dai giudici, 1 riscaldamento/warm up opzionale.

Se il numero di partecipanti non è sufficiente per consentire una top 32, o se l'orario non lo consente, l'organizzatore può passare direttamente ai primi 16 che porterebbe i 16 miglior piloti qualificati l'uno contro l'altro.

4. PROCEDURA DI PARTENZA

Le procedure di partenza sono sempre date alla discrezione da un "STARTER", ma sempre sotto gli ordini del Direttore di Gara. Lo "starter" può essere sostituito da un sistema di luci: ROSSO che vieta la partenza, il VERDE che autorizza la partenza.

5. PUNTEGGIO

Concetto: Ogni RUN sarà giudicato da 3 giudici nominati in conformità con i regolamenti particolari di gara (RPG), e utilizzando i seguenti criteri: LINEA/LINE, ANGOLAZIONE/ANGLE STYLE e VELOCITÀ/SPEED. Un sistema di telemetria potrebbe essere usato, ma dovrebbe essere impiegato come strumento per informare i giudici, piuttosto che un sistema di valutazione / valutazione indipendente dai giudici umani.

Ogni RUN potrebbe essere filmato per aiutare il giudizio. In tutte le fasi della gara, il pilota deve dimostrare di mantenere il pieno controllo della propria vettura.

5.1. I GIRI DI QUALIFICA

I giudici valutano la partecipazione di ciascun pilota, che sarà contrassegnato su 100 punti. Ogni pilota ha il diritto di effettuare un massimo di 4 corse/runs, inclusa una opzionale corsa di ricognizione e un massimo di 3 corse/runs segnate dai giudici.

Ci sono due metodi comuni usati per giudicare le corse in SOLO o in qualifica. Quale metodo viene utilizzato deve essere indicato nei regolamenti particolari di gara (RPG).

Il primo metodo consiste nell'assegnare un criterio di punteggio a ciascun giudice (Giudice 1 punteggia LINE, Giudice 2 punteggia ANGLE e Giudice 3 Punteggia STYLE e SPEED), con i punteggi di ciascun giudice sommati per ottenere un totale per la corsa/RUN.

Il secondo metodo prevede che ciascun giudice effettui il punteggio di una corsa/run completa per tutti i concorrenti, con il punteggio finale calcolato in base alla media dei tre punteggi dei giudici.

Il punteggio migliore verrà preso in considerazione per stabilire la classificazione.

In caso di DEAD HEAT, verrà preso in considerazione il secondo punteggio migliore.

5.2. le "battaglie"

Le battaglie sono le fasi finali di una competizione DRIFTING. Portano insieme i piloti qualificati nel seguente ordine (vedi tabella):

1° contro 32°, 2° contro 31°, e così via.

Questo permette eliminazioni successive che portano alla vittoria finale, che determinerà il vincitore.

Questo risultato è ottenuto su 3 giri/runs disposte come segue per i piloti:

- 1 giro/run opzionale, il cosiddetto "riscaldamento", che permette di scaldare gli elementi meccanici e consentire anche ai conducenti di prendere posizione. I piloti verranno posizionati nell'ordine della prima esecuzione contrassegnata.
- 1 giro/run eseguito come "leader" (prima vettura). In questa posizione, il pilota deve dimostrare ai giudici di essere in grado di mantenere la distanza dal suo avversario "follower". Mantenendo il controllo della vettura durante il drift.
- 1 giro/run eseguito come "follower" (seguace). In questa posizione, il pilota deve dimostrare ai giudici di essere in grado di riprodurre il giro/run del leader, nonostante rimanendo più vicino possibile.

Le battaglie vengono giudicate confrontando l'una con l'altra di ciascuna delle Leading Runs (come prima vettura), così come ciascuna delle Chasing runs (come seguace) contro l'altra. I tre giudici voteranno quindi quale concorrente ha fatto meglio durante l'intera battaglia.

Nel caso di un pareggio, in cui i giudici non sono stati in grado di valutare l'esibizione dei due concorrenti, i giudici possono richiedere di ripetere il round di battaglia "Ancora una volta" (one more time). In questo caso, non ci sarà un giro di riscaldamento. Si può tenere un massimo di 3 "Ancora una volta" (one more time), con le procedure esatte da determinare in tali regolamenti del evento.

Il pilota leader della prima run/giro sarà il miglior qualificato dei 2 concorrenti.

Un altro sistema di punteggio potrebbe essere implementato, ma deve essere specificato nei regolamenti particolari di gara.

5.2.1 REGOLA DELLE BATTAGLIE

- Per il pilota leader

Deve DRIFT al suo massimo nelle stesse condizioni assunte nelle qualifiche e in conformità con le raccomandazioni dei giudici, cercando di non commettere errori. La sua velocità deve essere identica alla velocità di qualifica.

Tutte le tattiche progettate per rallentare i follower sono proibite.

- per il pilota follower (pilota seguace)

Il pilota seguace deve dimostrare la sua capacità di avvicinarsi al leader senza realmente sorpassarlo. Deve seguire le "tracce" del leader e cercare di fare esattamente come fa lui, o meglio. Se il seguace riduce il suo angolo di sterzata, per aumentare la velocità, e resta troppo vicino al leader o lo supera, il seguace perderà punti.

Logicamente, il seguace non può superare il leader durante un run/giro. Tuttavia, può farlo per evitare una situazione pericolosa e / o che potrebbe influire sul regolare svolgimento del run/giro.

6. REGOLE GENERALI

I piloti devono presentarsi all'inizio di ogni gara, indossando gli indumenti e le attrezzature obbligatorie. Devono indossare questo per tutta la durata della competizione, altrimenti non potranno partecipare.

I contatti che potrebbero portare a un cambiamento nella traiettoria del leader sono proibiti. Questi saranno sanzionati con un punteggio di 0 punti per il round.

Il conducente di una vettura immobilizzata sulla pista deve fare del suo meglio per sostare al lato. Obbedirà ai commissari e / o ufficiali di gara. Non uscirà/lascerà la sua vettura se non in casi di "force majeure" e solo quando ottiene l'autorizzazione dall'ufficiale.

Una volta fermato, la pilota non può tornare di sua iniziativa.

É severamente vietato spingere le proprie vetture.

Una vettura immobilizzata sul circuito/percorso verrà rimossa dall'organizzazione. In nessuna circostanza sarà permesso al proprio squadra di invadere il circuito, la penalità sarebbe l'esclusione della pilota in questione.

Gli attacchi diretti, deliberati o meno, sono proibiti.

Gli ufficiali di gara possono chiedere di visualizzare il filmato delle telecamere installate a bordo le vetture dei concorrenti, per aiutarli a formare un parere. Il rifiuto di presentare questi video può essere considerato un fattore aggravante.

Per la durata della competizione sono vietate le "burns" statiche, con la penalità di esclusione dalla competizione.

Qualsiasi comportamento considerato pericoloso può essere sanzionato dai Commissari Sportivi, una penalità che può arrivare fino all'esclusione.

7. PENALITÀ

Saranno applicate le seguenti penalità:

0 punti durante la qualifica o le battaglie

- Spinning (o danni meccanici), incluso nella zona di accelerazione o nella zona di decelerazione.
- Sottosterzo palese.
- Mancanza di rimanere in pista (nessuna delle ruote deve trovarsi fuori pista).
- Utilizzo di tecniche giudicate abusive o pericolose.
- Schiantarsi contro un avversario (intenzionalmente o meno); contatti leggeri senza alcun rischio sono tollerati a discrezione dei giudici.
- essere superiore al 10% più lento in una battaglia che in qualifica (se si utilizza la telemetria).

Abbassare i voti dei giudici

- Errore di guida, mancare rispetto delle aspettative dei giudici (come espresse durante il drivers briefing).
- Slittando deliberatamente "lentamente" in una battaglia.
- Mancare una zona di clipping / running over (superando la zona).

Esclusione dalla riunione o da un round

- Qualsiasi comportamento considerato pericoloso in pista o nelle infrastrutture (paddock, ecc.).
- Velocità inappropriate fuori pista.
- Qualsiasi prova in luoghi non autorizzati, compresi i paddock.
- Comportamento anti-sportivo.
- Mancare di rispettare le segnalazioni e gli ordini emessi dai commissari di gara e dai ufficiali di gara.
- Non conformità tecnica.
- Violazioni del doping.
- Mancare di rispettare le direttive importanti specificate durante il drivers briefing.
- Mancare di rispettare i doveri del conducente e / o della sua squadra.

8. CLASSIFICAZIONE

In una gara di drifting, ci sono due classifiche:

- Inizialmente, la classifica per la qualificazione, che stabilisce l'ordine di marcia per le finali.
- Una classifica finale per l'eliminazione, per determinare la classifica generale della competizione.
-

8.1 Classificazione delle qualifiche

Ogni pilota può effettuare un massimo di 4 runs/giri, una delle quali sarà una corsa di ricognizione facoltativa (riscaldamento) e un massimo di 3 runs/giri segnate dai giudici.

I giudici forniranno un punteggio per ogni run/giro, secondo i criteri precedentemente accennati.

Il punteggio migliore delle 3 runs/giri del concorrente viene quindi segnalate, per poi definire la classificazione.

I 32 o 16 migliori piloti saranno qualificati per le finali, in conformità con la configurazione delle finali scelte dall'organizzatore (la configurazione deve essere specificata in anticipo dall'organizzazione durante il drivers briefing).

8.2 Classificazione delle finali (Battaglie)

Inizia la classificazione delle finali della competizione Drifting per eliminazione.

Come specificato nell'articolo 4.2, le finali riuniscono 2 piloti che si sono qualificati in precedenza. In ogni battaglia, uno dei due piloti viene eliminato. La pilota rimasta in gara gareggia contro un altro pilota che ha vinto la sua battaglia in una fase successiva, e così via fino a quando rimane solo un concorrente, che sarà dichiarato vincitore della competizione.

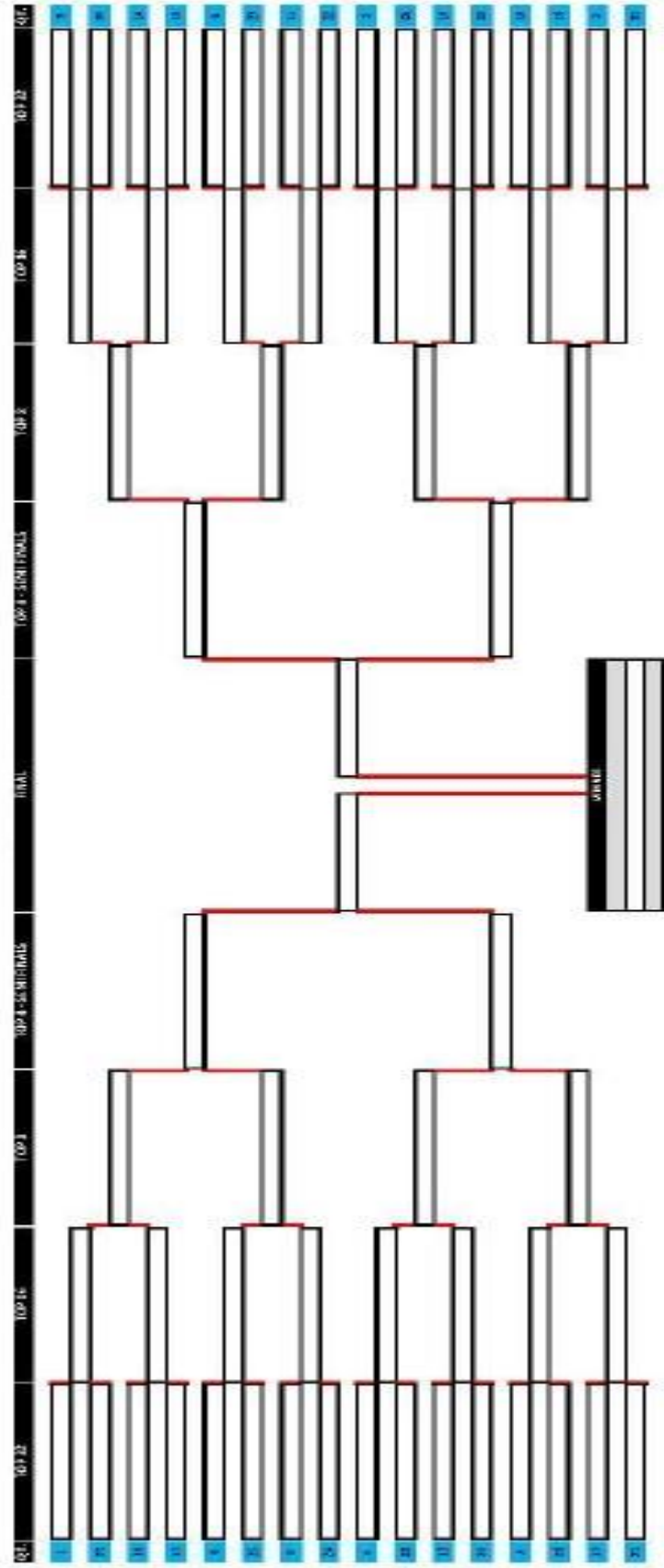
Da 32 nella prima fase finale, passa a 16 piloti, poi a 8, poi a 4 ... fino alla vittoria finale.

Per determinare il podio finale, è possibile organizzare una finale B opzionale tra i due piloti eliminati nel semifinale.

L'ordine di marcia iniziale (running order) delle finali si svolge come segue:

Esempio di una griglia finale per una top 32 (vedi pagina successiva)

FINAL ROUND - TOP 32





FEDERATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE

DRIFTING

Raccomandazioni di sicurezza

Indicazioni per migliorare la sicurezza da attuare in eventi Drifting

Questa sezione contiene raccomandazioni per l'equipaggiamento di sicurezza del conducente e del cockpit/abitacolo per gli eventi Drifting. Le indicazioni sono applicabili come linee guida sulla sicurezza a partire dal 2016, salvo diversamente specificato.

1.1 Equipaggiamento di sicurezza del conducente

Questa sezione descrive l'equipaggiamento di sicurezza del conducente minimo richiesto. È comunque incoraggiato l'uso di dispositivi di protezione di livello superiore.

1.1.1 Abbigliamento ignifugo TUTTE LE DIVISIONI:

Esecutivo dal 01.01.2016

Tutti i conducenti devono indossare tute, guanti, intimo lungo, passamontagna, calze e scarpe omologati secondo lo standard FIA 8856-2000 (elenco tecnico 26) o SFI 3.2 / A / 5.

Tutti gli articoli devono essere puliti e in buone condizioni.

Gli utenti devono assicurarsi che i vestiti non siano troppo stretti.

Tuta FIA 8856-2000 o SFI 3.2A / 5

Stivali FIA standard 8856-2000 o SFI 3,3 / 5

Guanti FIA standard 8856-2000 o SFI 3,3 / 5

Passamontagna FIA standard 8856-2000 di SFI 3.3

Biancheria intima (canottiera, intimo e calze) FIA standard 8856-2000

Quando si usano indumenti approvati dalla FIA, deve essere rispettata il Capitolo III - Apparecchiature dei conducenti, l'Articolo 2 "Indumenti resistenti alla fiamma", l'Appendice L della FIA ISC.

Esecutivo dal 01.01.2020

1.1.2 Casco

DIVISIONI PRINCIPIANTI E AMATORIALI:

Esecutivo dal 01.01.2016

Il pilota deve indossare un casco in conformità con uno dei seguenti:

Norme FIA 8858-2002, 8858-2010, 8859-2015, 8860-2004, 8860-2010, Snell SA2010, Snell SAH2010, Snell SA2015, SFI31.2, SFI31.1 o SFI 31.2A. Quando si usano i caschi approvati dalla FIA, deve essere rispettato il Capitolo III - Apparecchiature dei conducenti, l'Articolo 1 "Caschi", l'Appendice L della FIA ISC.

È obbligatorio indossare caschi integrali in una vettura prive di parabrezza.

I caschi non devono essere danneggiati e in buone condizioni. Gli occhiali indossati sotto il casco Se un dispositivo di ritenuta frontale è indossato, è obbligatorio indossare i caschi seguendo uno dei seguenti:

Norme FIA 8858-2002, 8858-2010, 8859-2015, 8860-2004, 8860-2010, Snell SAH2010 o SA2015.devono essere infrangibili.

Esecutivo dal 01.01.2020

Il pilota deve indossare un casco in conformità con uno dei seguenti:

Norme FIA 8858-2002, 8858- 2010, 8859-2015, 8860-2004 o 8860-2010. Capitolo III - Equipaggiamento dei conducenti, Articolo 1 "Caschi", Appendice L alla FIA ISC deve essere rispettato.

È obbligatorio indossare caschi integrali in auto prive di parabrezza.

I caschi non devono essere danneggiati e in buone condizioni. Gli occhiali indossati sotto il casco devono essere infrangibili.

Se un dispositivo di ritenuta frontale è indossato, è obbligatorio indossare un casco compatibile incluso negli elenchi tecnici 33, 41 o 49 e uno dei cinturini di sicurezza minimi a 5 punti seguendo lo standard FIA 8853-98 incluso nella lista tecnica 24 e un sedile da gara approvato dalla FIA incluso nella lista tecnica 12 o nell'elenco tecnico 40.

DIVISIONI PRO E SEMI-PRO:

Esecutivo dal 01.01.2016

Il pilota deve indossare un casco conforme agli standard FIA 8858-2002, 8858-2010, 8859-2015, 8860-2004, 8860-2010, Snell SAH2010 o SA2015. Quando si usano I caschi approvati dalla FIA, devono essere rispettati il Capitolo III - Apparecchiature dei conducenti, l'Articolo 1 "Caschi", l'Appendice L alla FIA ISC.

I caschi devono essere compatibili con un sistema di ritenuta frontale. I caschi FIA devono essere inclusi negli elenchi tecnici 33, 41 o 49.

È obbligatorio indossare caschi integrali in vetture prive di parabrezza.

I caschi non devono essere danneggiati e in buone condizioni. Gli occhiali indossati sotto il casco devono essere infrangibili.

Esecutivo dal 01.01.2020

L'autista deve indossare un casco in conformità con uno dei seguenti standard FIA 8858-2002, 8858-2010, 8859-2015, 8860-2004 o 8860-2010. Capitolo III - Apparecchiature dei macchinisti, articolo 1 "Caschi", l'Appendice L alla FIA ISC deve essere rispettata. Il casco deve essere incluso negli elenchi tecnici 33, 41 o 49.

È obbligatorio indossare caschi integrali in vetture prive di parabrezza.

I caschi non devono essere danneggiati e in buone condizioni. Gli occhiali indossati sotto il casco devono essere infrangibili.

1.1.3 Sistema di ritenuta frontale (FHR)

DIVISIONI PRINCIPIANTI E AMATORIALI:

Esecutivo dal 01.01.2016

FHR non è obbligatorio, ma se un FHR è indossato, è obbligatorio utilizzare i caschi in conformità con l'Articolo 1.1.2, i sedili da gara in conformità con l'articolo 1.2.1 e cinture di sicurezza a 5 punti minimo secondo l'Articolo 1.2.2.

DIVISIONI PRO E SEMI-PRO:

Esecutivo dal 01.01.2016

FHR è obbligatorio. Sono accettati FHR seguendo Capitolo III - Apparati di guida, Articolo 3 "Sistema di ritenuta frontale (FHR)", l'Appendice L della FIA ISC o SFI 38.1.

Esecutivo dal 01.01.2020

FHR è obbligatorio. Sono accettate solo le FHR seguendo Capitolo III - Apparecchiature dei conducenti, Articolo 3 "Sistema di ritenuta frontale (FHR)", Appendice L all'ISC della FIA.

1.2 Equipaggiamento di sicurezza del cockpit/abitacolo

Questa sezione descrive l'equipaggiamento di sicurezza minimo richiesto per la cabina di guida/cockpit. È incoraggiato l'uso di dispositivi di protezione di livello superiore. Le raccomandazioni sono applicabili come linee guida sulla sicurezza a partire dal 2016, salvo diversamente specificato.

1.2.1 Sedile da gara

DIVISIONI PRINCIPIANTI E AMATORIALI:

Esecutivo dal 01.01.2016

I sedili di gara omologati FIA secondo l'articolo FIA 253.16, Appendice J alla ISC sono raccomandati tranne quando vengono utilizzati imbracature approvate FIA o SFI e FHR, rendendo obbligatorio l'uso di sedili omologati FIA.

DIVISIONI PRO E SEMI-PRO:

Esecutivo dal 01.01.2016

I sedili di gara omologati FIA secondo l'articolo FIA 253.16, Appendice J è obbligatoria. Saranno accettate solo sedili con supporti per la testa.

1.2.2 Cinture/Imbracature di sicurezza

DIVISIONI PRINCIPIANTI E AMATORIALI:

Esecutivo dal 01.01.2016

L'uso di una cintura di sicurezza a 3 punti minimo è obbligatorio. Tutte le cinture devono essere in buone condizioni.

Si consiglia di utilizzare le cinture di sicurezza seguendo norma FIA 8853-98, 8854-98 norma FIA, SFI 16.1 o 16.5. Le cinture di sicurezza certificate SFI devono avere un'etichetta del produttore con una data leggibile, non superiore a 2 anni.

Le cinture di sicurezza a 5 punti minimo seguendo norma FIA 8853-98 o SFI 16.1 o 16.5 sono obbligatori quando il conducente utilizza un FHR.

Montaggio delle cinture di sicurezza approvate FIA o SFI: l'installazione deve rispettare l'articolo 253.6 della FIA, appendice J dall'ISC.

L'uso di imbracature approvate FIA o SFI significa che è obbligatorio montare i sedili da gara approvati dalla FIA in base alla sezione 4.2.1.

DIVISIONI PRO E SEMI-PRO:

Esecutivo dal 01.01.2016

I veicoli devono avere una cintura di sicurezza di 5 punti minima, seguendo le norme FIA 8853-98, o SFI 16.1 o 16.5. L'installazione deve rispettare l'articolo 253.6 della FIA, Appendice J dell'ISC, indipendentemente dal fatto che l'imbracatura sia omologata FIA o SFI.

Le cinture di sicurezza certificate SFI devono avere un'etichetta del produttore con una data leggibile, non superiore a 2 anni.

Esecutivo dal 01.01.2020

Le vetture devono avere una cintura di sicurezza a 5 punti minima seguendo la norma FIA 8853-98. L'installazione deve rispettare l'articolo 253.6 della FIA, Appendice J dell'ISC.

1.2.3 Finestrini laterali, reti per finestrini e braccioli

DIVISIONI PRINCIPIANTI E AMATORIALI:

Esecutivo dal 01.01.2016

È obbligatorio utilizzare reti per finestrini o SFI 3.3. Il finestrino deve seguire l'articolo della FIA 253.11, Appendice J a ISC o SFI 27.1. L'installazione della rete del finestrino deve essere conforme all'articolo 253.11 della FIA, Appendice J dell'ISC, tranne per il fatto che la rete deve essere fissata al telaio anziché alla gabbia di sicurezza.

Le vetture devono correre con finestrini chiusi.

Le vetture cappottabili e i veicoli con tetto morbido sono accettati solo se è montata una gabbia di sicurezza in conformità all'articolo 253.8 della FIA, Appendice J dell'ISC insieme alle reti per finestrini.

DIVISIONI PRO E SEMI-PRO:

Esecutivo dal 01.01.2016

Le vetture cappottabili e i veicoli con tetto morbido è obbligatorio installare i braccioli secondo SFI 3.3 o reti per finestrini. Le reti per finestrini devono rispettare l'articolo 253.11 della FIA, l'Appendice J dell'ISC o l'SFI 27.1.

Per tutti gli altri tipi di vetture, è obbligatorio avere finestrini trasparenti OEM o in policarbonato (spessore minimo 3,8 mm) e braccioli SFI 3.3 o reti. Le reti per finestrini devono rispettare l'articolo 253.11 della FIA, l'Appendice J dell'ISC o l'SFI 27.1.

Le vetture devono correre con finestrini chiusi.

1.2.4 Sistema di estintori

DIVISIONI PRINCIPIANTI E AMATORIALI:

Esecutivo dal 01.01.2016

Tutte le vetture devono essere dotate di un sistema di estintori a norma di legge secondo l'articolo 253.7.2 della FIA, Appendice J all'ISC o con SFI17.1. Ogni estintore deve avere un tag di certificazione di ispezione / riempimento corrente non più vecchio di 24 mesi. Le etichette devono essere visibili all'ispezione senza rimuovere il estintore.

Esecutivo dal 01.01.2020

Tutte le vetture devono essere dotate di un sistema di estintori a norma di legge secondo l'articolo 253.7.2 della FIA, Appendice J all'ISC.

1.2.5 Interruttore generale

DIVISIONI PRINCIPIANTI E AMATORIALI:

Esecutivo dal 01.01.2016

Si consiglia di installare un interruttore generale in conformità con l'articolo 253.13 della FIA, Appendice J dell'ISC.

DIVISIONI PRO E SEMI-PRO:

Esecutivo dal 01.01.2016

Tutte le vetture devono essere dotate di un interruttore generale che deve arrestare tutti i circuiti elettrici, batteria, alternatore o dinamo, luci, clacson, accensione, comandi elettrici, ecc. E deve anche arrestare il motore. Deve essere accessibile dall'esterno della vettura.

Esecutivo dal 01.01.2018

Tutti i veicoli devono essere dotati di un interruttore generale in conformità con l'articolo 253.13 della FIA, Appendice J dell'ISC. Deve essere accessibile dall'interno e dall'esterno della vettura.

1.2.6 Serbatoio del carburante

DIVISIONI PRINCIPIANTI E AMATORIALI:

Esecutivo dal 01.01.2016

Il veicolo deve avere il serbatoio del carburante originale o un serbatoio del carburante di sicurezza approvato dalla FIA in seguito all'Articolo 253,14 della FIA, Appendice J della ISC o un serbatoio di carburante di sicurezza in seguito a SFI 28.1.

Esecutivo dal 01.01.2018

Il veicolo deve avere un serbatoio di sicurezza, un muro di fuoco/firewall, tubi del carburante e qualsiasi altro tubo, come tubi di raffreddamento, approvati dalla FIA in conformità con l'articolo 253,14 della FIA, Appendice J dell'ISC.

Esecutivo dal 01.01.2020

Il veicolo deve avere un serbatoio di sicurezza, un muro di fuoco/firewall, tubi del carburante e qualsiasi altro tubo, come tubi di raffreddamento, approvati dalla FIA in conformità con l'articolo 253,14 della FIA, Appendice J dell'ISC.

1.2.7 Gabbia di sicurezza e imbottitura della gabbia di sicurezza

DIVISIONI PRINCIPIANTI E AMATORIALI:

Esecutivo dal 01.01.2016

Si consiglia una gabbia di sicurezza secondo l'articolo 253.8 della FIA, appendice J della ISC.

Le vetture cappottabili e i veicoli con tetto morbido sono accettabili solo se è montata una gabbia di sicurezza in conformità con l'articolo 253.8 della FIA, appendice J della ISC insieme alle reti da finestrini.

DIVISIONI PRO E SEMI-PRO:

Per le vetture dotate di una gabbia di sicurezza precedente al 01.01.2016

La gabbia di sicurezza a 6 punti e l'imbottitura della gabbia di sicurezza secondo l'articolo 253.8 della FIA, Appendice J della ISC, sono obbligatorie. È accettabile anche l'imbottitura della gabbia di sicurezza secondo SFI45.1.

Per le vetture dotate di una gabbia di sicurezza dopo l'01.01.2016

La gabbia di sicurezza e l'imbottitura della gabbia di sicurezza secondo l'articolo 253.8 della FIA, Appendice J della ISC è obbligatoria.