**REGOLAMENTO FORMULA 850 (1966)**

 **Circolare N. 9 del 28 Marzo**

A TUTTI GLI AUTOMOBILE CLUBS

ALLE SCUDERIE AUTOMOBILISTICHE

AI COMMIUSSARI SPORTIVI E TECNICI

ALL’A.N.C.A.I. – ALL’A.N.F.I.A. – ALLA F.I.S.A. - **LORO SEDI**

**OGGETTO: Vetture da corsa 850**

In adesione ad una richiesta della “Federauto”, per conto della maggior parte dei costruttori di vetture Junior 500, questa C.S.A.I. ha approvato il regolamento che qui siacclude della vettura in oggetto.

Si precisa che queste vetture non potranno correre insieme ad altri tipi di vetture disciplinate da regolamenti diversi.

**REGOLAMENTO VETTURE CORSA “OTTO E EMZZO”**

Art. 1 – **DEFINIZIONE “ otto e mezzo”**

Le vetture sono del tipo monoposto da corsa i cui motori sono derivati da una vettura di marca italiana omologata nella categoria Turismo di serie (gruppo 1)

Art. 2 – **CARATTERISTICHE**

Cilindrata massima 850 cmc

Carreggiata minima 105 cm

Passo minimo 180 cm

Peso minimo in ordine di marcia e senza carburante 300 kg

Larghezza massima esterna della carrozzeria 90 cm

E’ vietato l’uso di zavorra movibile.

Art. 3 – **MOTORE**

Il motore deve essere strettamente di serie come quello della vettura omologata da cui deriva e non è ammesso apportarvi alcuna modifica tranne quanto prescritto e/o concesso dall’art. 4.

Art. 4 – **MODIFICHE AMMESSE AL MOTORE**

E’ ammesso apportare al motore le seguenti modifiche, sostituzioni o rimozioni.

1. **Collettore di scarico e silenziatore:**

In sostituzione del collettore e del silenziatore è ammessa la costruzione libera dell’impianto di scarico.

1. **Carburatore:**

Il filtro dell’aria può essere soppresso o cambiato.

Il carburatore normalmente montato sul motore non deve essere ne cambiato ne trasformato.

Tuttavia è consentito cambiare gli elementi che regolano il dosaggio della quantità di carburante da immettere nel motore e quelli dell’aria.

1. **Raffreddamento:**

E’ consentito sostituire, spostare e/o modificare il radiatore, la pompa dell’acqua, le relative tubazioni e i supporti con altri di fabbricazione diversa.

E’ consentita la modifica o la soppressione della ventola e del termostato.

Nel caso di motore raffreddato ad aria è consentito modificare o spostare, ma non togliere, il sistema di ventilazione.

1. **Impianto elettrico:**

E consentito togliere la dinamo e il regolatore di tensione.

1. **Strumenti:**

E’ consentito sostituire, togliere o aggiungere prese di forza sul motore per contachilometri, contagiri, termometri e manometri dell’acqua e dell’olio con altre.

Art. 5 – **CAMBIO DI VELOCITA E RAPPORTI**

Il cambio di velocità deve essere della stessa marca del motore anche se appartenente ad un diverso modello di vettura.

I rapporti devono restare di serie.

E’ concessa la sostituzione del rapporto al ponte purché omologato dalla Casa Costruttrice anche per altro tipo di vettura appartenente al Gruppo 1.

Nel casi di montaggio al motore di un cambio diverso, è permesso per questo adattamento, l’applicazione di un pezzo intermedio flangiante e sul motore e sul cambio,.

Detto pezzo potrà portare il supporto del motorino di avviamento e l’albero di trasmissione tra frizione e cambio.

Art. 6 – **ALTRE PRESCRIZIONI**

1. **Carrozzeria:**

La carrozzeria del tipo monoposto aperta dovrà essere munita all’altezza del pilota di una centina di sicurezza che deve sorpassare in altezza la testa del pilota di almeno 3 centimetri quando questo è seduto al volante e deve oltrepassare in larghezza le spalle del pilota.

Questi deve poter entrare ed uscire dal posto di guida senza dover spostare alcun elemento mobile, volante compreso.

1. **Messa in moto automatica obbligatoria**

Con fonte di energia elettrica a bordo che possa essere azionata dal pilota al volante.

1. **Protezione contro l’incendio**

Oltre alla protezione già prevista dall’art. 125 del C.S.I. la vettura deve essere munita di un interruttore elettrico generale o a funzionamento automatico, oppure a comando del pilota.

1. **Sicurezza di frenaggio**

Comportante obbligatoriamente un doppio circuito comandato dallo stesso pedale e tale che, in caso di perdita su di un punto della trasmissione del frenaggio, l’azione del pedale continui ad esercitarsi almeno su due ruote dello stesso asse.

1. **Recuperatore olio**

E’ obbligatorio il montaggio di un dispositivo destinato a raccogliere ogni rimonta dell’olio attraverso il foro di riempimento della coppa.

1. Nessun rifornimento d’olio sarà autorizzato durante le gare.

Tutti i fori d’entrata del serbatoio dell’olio dovranno essere studiati in modo da permettere l’applicazione dei piombi dei sigilli.

1. **Carburante**

Dovrà essere impiegato soltanto carburante commerciale quale è stato definito dalla F.I.A.

1. **Certificato d’origine**

Ogni vettura F. 8 ½ che si presenti ad una gara, deve essere munita di un certificato rilasciato dalla C.S.A.I. che attesti l’origine degli elementi di base.

N.d.R. Pubblicato nel mese di Aprile 1966

**REGOLAMENTO DELLA VETTURA “FORMULA 850” (1967)**

(Aggiornato con le modifiche e le integrazioni proposte dalla S.C.T. nella riunione del 29-10-1966)

Art. 1

**PREMESSA**

La presente edizione del regolamento aggiorna ed annulla la edizioni e le circolari emesse in precedenza.

Art. 2

**DEFINIZIONI ED AVVERTENZE GENERALI**

La vettura “Formula 850” è una monoposto da corsa a ruote scoperte.

I motori sono derivati da una vettura di marca italiana omologata nella categoria Turismo di serie gruppo 1 e funzionanti a benzina di tipo commerciale.

La vettura e le sue parti devono corrispondere alle caratteristiche del presente regolamento.

Art. 3

**MOTORE**

Il motore deve essere strettamente di serie come quello della vettura omologata da cui deriva e non è permesso apportarvi nessuna modifica tranne le seguenti.

1. collettore di scarico e silenziatore

 In sostituzione del collettore e del silenziatore è ammessa la costruzione libera dell’impianto di scarico senza però modificare il diametro dei fori del collettore;

1. Collettore di aspirazione

Nel solo caso esso sia costruito in un sol pezzo con il collettore di scarico, può essere cambiato, senza però modificare il diametro dei fori del collettore;

1. Carburatore

Il filtro d’aria può essere soppresso o cambiato.

Il carburatore normalmente montato sul motore non deve essere cambiato.

E’ tuttavia consentito cambiare gli elementi che regolano il dosaggio della quantità di carburante e dell’aria da immettere nel motore;

1. Testata del motore

E’ consentito lo spianamento della testata del motore;

1. Blocco motore

E’ consentito alesare le canne maggiorando il diametro originale secondo la scala di maggiorazione prevista dalla casa costruttrice; in ogni caso non è consentito oltrepassare la cilindrata di 850 cmc.

Se il motore non viene fabbricato con canne e cilindri amovibili non può essere incamiciato;

1. Albero a camme

Di libera costruzione

1. Molle valvole e piattelli

E’ permessa la sostituzione con altri di libera fabbricazione;

1. Raffreddamento

E’ consentito sostituire, spostare e/o modificare il radiatore, la pompa dell’ acqua, le relative tubazioni e i supporti con altri di fabbricazione diversa.

E’ consentita la modifica e/o la soppressione della ventola e del termostato.

Nel caso di motori raffreddati ad aria è consentito modificare il sistema di ventilazione;

1. Lubrificazione

E’ ammessa l’aggiunta di un filtro e/o di un radiatore olio supplementare.

Art. 4

**CAMBIO – FRIZIONE – ALBERO DI TRASMISSIONE**

Qualunque cambio di velocità di costruzione nazionale e appartenente a vettura omologata nella categoria Turismo di serie gruppo 1 può essere usato a condizione che il numero delle marce sia identico a quello della vettura da cui deriva il motore.

Modifiche ammesse

* Cambio dei rapporti originali
* Applicazione di una flangia tra motore e cambio con il supporto per il motorino di avviamento
* Modifica o sostituzione dell’albero di trasmissione tra frizione e cambio

Art. 5

**GRUPPO PONTE -DIFFERENZIALE**

Qualunque ponte e gruppo differenziale di costruzione nazionale e appartenente a vettura omologata nella categoria Turismo di serie gruppo 1 può essere usato.

Sono proibiti i differenziali autobloccanti o parzialmente bloccanti.

Art. 6

**ALTRI ELEMENTI MECCANICI**

Di costruzione libera con le seguenti prescrizioni:

* La capacità minima del serbatoio di carburante dovrà essere di litri 25;
* E’ proibito l’uso di cerchi e ruote in lega leggera;
* La dimensione massima per i pneumatici è la seguente:

Diametro calettamento massimo 13”

Sezione massima 6.00

Art. 7

**AUTOTELAIO**

Di costruzione libera

Art. 8

**CARROZZERIA**

Di costruzione libera del tipo monoposto a ruote scoperte.

Art. 9

**IMPIANTO ELETTRICO**

Di costruzione libera con la seguente prescrizione

* E’ obbligatoria la messa in moto elettrica a mezzo motorino di avviamento di serie, comandato dal pilota seduto al volante.

Art. 10

**ACCESSORI**

Di costruzione libera con le seguenti prescrizioni:

* Il montaggio di un serbatoio metallico di almeno due litri di capacità, per il recupero dell’olio di riflusso. Il serbatoio deve essere fissato a regola d’arte e non deve presentare carattere di provvisorietà.
* Il montaggio, in opportuna posizione ai lati del pilota, di due specchi retrovisori a superficie piana del diametro minimo di mm 75;
* Il montaggio di un doppio circuito, comandato dal pedale freno, tale che in caso di perdita su un punto qualunque dell’impianto di frenaggio, l’azione del pedale risulti ancora efficace almeno su due ruote dello stesso asse.

Art. 11

**PESO E DIMENSIONI**

1. Peso minimo della vettura in ordine di marcia (senza carburante) 330 kg
2. Passo minimo 1800 mm
3. Carreggiata minima 1050 mm
4. Larghezza minima della sezione trasversale della vettura

Misurata in corrispondenza della base dello schienale del

sedile , per una altezza di almeno 200 mm

1. Altezza minima dal suolo in ordine di marcia, con pilota a bordo 70 mm

 f) Cilindrata massima del motore 850 cmc

N.B. E’ vietato l’uso di zavorra amovibile

Art. 12

**DISPOSITIVI DI SICUREZZA OBBLIGATORI**

1. Diaframma di protezione antincendio in lamiera metallica di almeno mm 0,6 di spessore, posto fra il motore ed il sedile del pilota a norma dell’art. 125 del C.S.I.
2. Montaggio nell’abitacolo del conduttore di un estintore mediante un appropriato attacco a molla;
3. Centina di sicurezza rispondente ai seguenti requisiti:
* Non ricoprire la testa del pilota
* Sorpassare in altezza la testa del pilota seduto al volante, di almeno mm 30;
* Oltrepassare in larghezza le spalle del pilota seduto al volante;

 d) Sistemazione di attacco per la cintura di sicurezza.

N.B. L’uso della cintura è facoltativo, salvo diverse disposizioni del regolamento particolare.

Art. 13

**OMOLOGAZIONE**

La rispondenza di ogni vettura ai requisiti del presente Regolamento sarà oggetto di controllo da richiedersi alla C.S.A.I. che ne fisserà data e luogo e designerà i Commissari Tecnici.

Questi compileranno un verbale di verifica che invieranno alla C.S.A.I. , Corso Venezia 43 , Milano, in base al quale verrà rilasciata la “scheda di omologazione” che dovrà essere presentata in occasione di ogni successiva verifica.

N.B. Eventuali proposte di varianti verranno prese in considerazione unicamente al termine della stagione sportiva del 1967.

N.d.R. Pubblicato nel mese di Novembre 1966

**Chiarimenti e modifiche al regolamento della vettura di formula 850**

Art. 3 – Gruppo ponte - differenziale

A chiarimento dell’ ultimo capoverso dell’art. 3”Gruppo ponte differenziale” si precisa che fermo restando il concetto di non variare il principio di funzionamento del tipo originale, è ammessa la modifica dei semiassi e l’adozione di giunti elastici o cardanici.

Art. 8 – Accessori

La C.S.A.I. su proposta della S.C.T. ha deliberato la modifica dell’art. 2 come segue: “La rispondenza di ogni vettura ai requisiti del presente regolamento sarà oggetto di controllo da richiedersi alla C.S.A.I. , secondo le norme unificate per l’omologazione delle vetture di Categoria C(Vetture da corsa di Formula)

N.B. Queste norme saranno pubblicate successivamente.

N.d.R. Pubblicato nel Gennaio 1967

**Chiarimenti e modifiche al regolamento della Formula 850**

Art. 4 – Altri elementi meccanici

A chiarimento del capoverso b),si precisa che la dimensione massima consentita per i pneumatici è la seguente: b) sezione max 6” o 155 mm

Art. 7 – Impianto elettrico

E’ consentita la sostituzione del distributore originale con quello della Fiat 850 spider o della Abarth 850 TC

N.d.R. Pubblicato nel Maggio 1967

**REGOLAMENTO DELLA VETTURA “FORMULA 850” (1968)**

Art. 1

**PREMESSA**

La presente edizione del regolamento aggiorna ed annulla le edizioni e le circolari emesse in precedenza.

Art. 2

**DEFINIZIONI ED AVVERTENZE GENERALI**

La vettura “Formula 850” è una monoposto da corsa a ruote scoperte.

I motori sono derivati da una vettura di marca italiana omologata nella categoria Turismo di serie gruppo 1 e funzionanti a benzina di tipo commerciale.

La vettura e le sue parti devono corrispondere alle caratteristiche del presente regolamento.

Art. 3

**MOTORE**

 Il motore deve essere strettamente di serie come quello della vettura omologata da cui deriva e non è permesso apportarvi nessuna modifica tranne le seguenti.

 a) collettore di scarico e silenziatore

 In sostituzione del collettore e del silenziatore è ammessa la costruzione libera dell’impianto di scarico senza però modificare il diametro dei fori del collettore;

 b) Collettore di aspirazione

Nel solo caso esso sia costruito in un sol pezzo con il collettore di scarico, può essere cambiato, senza però modificare il diametro dei fori del collettore;

 c) Carburatore

Il filtro d’aria può essere soppresso o cambiato.

Il carburatore normalmente montato sul motore non deve essere cambiato.

E’ tuttavia consentito cambiare gli elementi che regolano il dosaggio della quantità di carburante e dell’aria da immettere nel motore; è ammesso sostituire o modificare il diffusore del carburatore.

Per quei carburatori che hanno il diffusore amovibile è consentito lavorare il corpo del carburatore a monte della farfalla.

 d) Testata del motore

E’ consentito lo spianamento della testata del motore;

 e) Blocco motore

E’ consentito alesare le canne maggiorando il diametro originale secondo la scala di maggiorazione prevista dalla casa costruttrice; in ogni caso non è consentito oltrepassare la cilindrata di 850 cmc.

Se il motore non viene fabbricato con canne e cilindri amovibili non può essere incamiciato;

 f) Albero a camme

Di libera costruzione

 g) Molle valvole e piattelli

E’ permessa la sostituzione con altri di libera fabbricazione;

 h) Raffreddamento

E’ consentito sostituire, spostare e/o modificare il radiatore, la pompa dell’ acqua, le relative tubazioni e i supporti con altri di fabbricazione diversa.

E’ consentita la modifica e/o la soppressione della ventola e del termostato.

Nel caso di motori raffreddati ad aria è consentito modificare il sistema di ventilazione; la cinghia trapezoidale originale può essere sostituita con altra di marca e tipo trapezoidale non originale.

 i) Lubrificazione

E’ ammessa l’aggiunta di un filtro e/o di un radiatore olio supplementare e dei relativi raccordi, nonché l’interposizione di paratia purché solidale con la coppa dell’olio.

**CAMBIO – FRIZIONE – ALBERO DI TRASMISSIONE**

Qualunque cambio di velocità di costruzione nazionale e appartenente a vettura omologata nella categoria Turismo di serie gruppo 1 può essere usato a condizione che il numero delle marce sia identico a quello della vettura da cui deriva il motore.

Modifiche ammesse

* Cambio dei rapporti originali
* Applicazione di una flangia tra motore e cambio con il supporto per il motorino di avviamento
* Modifica o sostituzione dell’albero di trasmissione tra frizione e cambio

Art. 5

**GRUPPO PONTE -DIFFERENZIALE**

Qualunque ponte e gruppo differenziale di costruzione nazionale e appartenente a vettura omologata nella categoria Turismo di serie gruppo 1 può essere usato.

Sono proibiti i differenziali autobloccanti o parzialmente bloccanti.

Modifiche ammesse

* E’ ammesso il cambio del rapporto originale (pignone-corona)
* La costruzione di semiassi speciali purché non venga cambiato ne il concetto ne il principio di costruzione e funzionamento dell’originale
* Fermo restando il concetto di non variare il principio di funzionamento originale, è ammessa la modifica dei semiassi e l’adozione di giunti elastici o cardanici.

Art. 6

**ALTRI ELEMENTI MECCANICI**

Di costruzione libera con le seguenti prescrizioni:

* La capacità minima del serbatoio di carburante dovrà essere di litri 25;
* E’ proibito l’uso di cerchi e ruote in lega leggera;
* La dimensione massima per i pneumatici è la seguente:

Diametro calettamento massimo 13”

Sezione massima 6.00 o 155 mm di dimensione trasversale + 5 %

Art. 7

**AUTOTELAIO**

Di costruzione libera

Art. 8

**CARROZZERIA**

Di costruzione libera del tipo monoposto a ruote scoperte.

Art. 9

**IMPIANTO ELETTRICO**

Di costruzione libera con la seguente prescrizione

* E’ obbligatoria la messa in moto elettrica a mezzo motorino di avviamento di serie, comandato dal pilota seduto al volante.
* E’ consentita la sostituzione del distributore originale con quello della Fiat 850 spider o della Fiat-Abarth 850 TC

Art. 10

**ACCESSORI**

Di costruzione libera con le seguenti prescrizioni:

* Il montaggio di un serbatoio metallico di almeno due litri di capacità, per il recupero dell’olio di riflusso. Il serbatoio deve essere fissato a regola d’arte e non deve presentare carattere di provvisorietà.
* Il montaggio, in opportuna posizione ai lati del pilota, di due specchi retrovisori a superficie piana del diametro minimo di mm 75;
* Il montaggio di un doppio circuito, comandato dal pedale freno, tale che in caso di perdita su un punto qualunque dell’impianto di frenaggio, l’azione del pedale risulti ancora efficace almeno su due ruote dello stesso asse.

Art. 11

**PESO E DIMENSIONI**

1. Peso minimo della vettura in ordine di marcia (senza carburante) 330 kg
2. Passo minimo 1800 mm
3. Carreggiata minima 1050 mm
4. Larghezza minima della sezione trasversale della vettura

Misurata in corrispondenza della base dello schienale del

sedile , per una altezza di almeno 200 mm

1. Altezza minima dal suolo in ordine di marcia, con pilota a bordo 70 mm

 f) Cilindrata massima del motore 850 cmc

N.B. E’ vietato l’uso di zavorra amovibile

Art. 12

**DISPOSITIVI DI SICUREZZA OBBLIGATORI**

a) Diaframma di protezione antincendio in lamiera metallica di almeno mm 0,6 di spessore, posto fra il motore ed il sedile del pilota a norma dell’art. 125 del C.S.I.

b) Montaggio nell’abitacolo del conduttore di un estintore mediante un appropriato attacco a molla;

1. Centina di sicurezza rispondente ai seguenti requisiti:
* Non ricoprire la testa del pilota
* Sorpassare in altezza la testa del pilota seduto al volante, di almeno mm 30;
* Oltrepassare in larghezza le spalle del pilota seduto al volante;

 d) Sistemazione di attacco per la cintura di sicurezza.

N.B. L’uso della cintura è facoltativo, salvo diverse disposizioni del regolamento particolare.

Art. 13

**OMOLOGAZIONE**

La rispondenza di ogni vettura ai requisiti del presente Regolamento sarà oggetto di controllo da richiedersi alla C.S.A.I. che ne fisserà data e luogo e designerà i Commissari Tecnici.

Questi compileranno un verbale di verifica che invieranno alla C.S.A.I. , Corso Venezia 43 , Milano, in base al quale verrà rilasciata la “scheda di omologazione” che dovrà essere presentata in occasione di ogni successiva verifica.

N.B. Eventuali proposte di varianti verranno prese in considerazione unicamente al termine della stagione sportiva del 1968

Modifiche già introdotte nel corso dell’anno precedente

Aggiunte introdotte per l’anno in corso vedi anche circolare n° 2/68 del 24 Gennaio 1968

**REGOLAMENTO TECNICO DELLA VETTURA “FORMULA 850”**

**Circolare n° 9/68 del 5 Aprile 1968**

Precisazioni e interpretazioni all’Art. 3 – Motore, comma i) lubrificazione (pag. 83 Annuario Sportivo Automobilistico 1968)

Il filtro e/o il radiatore debbono essere montati dopo la pompa e prima dell’inizio della distribuzione dell’olio ai vari organi.

I relativi raccordi devono usufruire di fori esistenti comunque utilizzati.

I fori possono essere allargati o filettati solo per poter montarei raccordi.

**Nota:** per i motori Fiat 850 sono consentite le due seguenti soluzioni:

1. Monoblocchi prima serie: attacco uscita – entrata sul filtro olio;
2. Monoblocchi seconda serie: **uscita,** dalla pompa olio, attraverso qualsiasi foro esistente (pompa AC, astina controllo livello olio, ecc); **entrata,** sulla prima bronzina, lato comando distribuzione, attraverso un foro nel monoblocco comunque ricavato.

In conseguenza dell’applicazione di un filtro e/o radiatore olio supplementare è consentito variare la taratura della valvolina pressione olio o sostituirla.

**REGOLAMENTO TECNICO DELLA VETTURA “FORMULA 850”**

**Circolare n° 20/68 Dicembre 1968**

Al regolamento in oggetto, riportato a pag. 82-85 dell’Annuario Sportivo 1968, sono state apportate le seguenti modifiche:

Art. 3 - “i” – Lubrificazione

Aggiungere

“E’ ammesso inoltre variare il circuito di lubrificazione a valle della pompa usufruendo , anche mediante modifica, dei fori esistenti nel basamento del motore, o praticando nuovi fori nello stesso”

Art. 4

Aggiungere

Sostituzione o modifica dei coperchi della scatola del cambio

Sostituzione del disco o delle molle di pressione della frizione

**REGOLAMENTO DELLA VETTURA “FORMULA 850” (1969)**

Art. 1

**PREMESSA**

La presente edizione del regolamento aggiorna ed annulla le edizioni e le circolari emesse in precedenza.

Art. 2

**DEFINIZIONI ED AVVERTENZE GENERALI**

La vettura “Formula 850” è una monoposto da corsa a ruote scoperte.

I motori sono derivati da una vettura di marca italiana omologata nella categoria Turismo di serie gruppo 1 e funzionanti a benzina di tipo commerciale.

La vettura e le sue parti devono corrispondere alle caratteristiche del presente regolamento.

Art. 3

**MOTORE**

 Il motore deve essere strettamente di serie come quello della vettura omologata da cui deriva e non è permesso apportarvi nessuna modifica tranne le seguenti.

 a) collettore di scarico e silenziatore

 In sostituzione del collettore e del silenziatore è ammessa la costruzione libera dell’impianto di scarico senza però modificare il diametro dei fori del collettore;

 b) Collettore di aspirazione

Nel solo caso esso sia costruito in un sol pezzo con il collettore di scarico, può essere cambiato, senza però modificare il diametro dei fori del collettore;

 c) Carburatore

Il filtro d’aria può essere soppresso o cambiato.

Il carburatore normalmente montato sul motore non deve essere cambiato.

E’ tuttavia consentito cambiare gli elementi che regolano il dosaggio della quantità di carburante e dell’aria da immettere nel motore; è ammesso sostituire o modificare il diffusore del carburatore.

Per quei carburatori che hanno il diffusore amovibile è consentito lavorare il corpo del carburatore a monte della farfalla.

 d) Testata del motore

E’ consentito lo spianamento della testata del motore;

 e) Blocco motore

E’ consentito alesare le canne maggiorando il diametro originale secondo la scala di maggiorazione prevista dalla casa costruttrice; in ogni caso non è consentito oltrepassare la cilindrata di 850 cmc.

Se il motore non viene fabbricato con canne e cilindri amovibili non può essere incamiciato;

 f) Albero a camme

Di libera costruzione

 g) Molle valvole e piattelli

E’ permessa la sostituzione con altri di libera fabbricazione;

 h) Raffreddamento

E’ consentito sostituire, spostare e/o modificare il radiatore, la pompa dell’ acqua, le relative tubazioni e i supporti con altri di fabbricazione diversa.

E’ consentita la modifica e/o la soppressione della ventola e del termostato.

Nel caso di motori raffreddati ad aria è consentito modificare il sistema di ventilazione; la cinghia trapezoidale originale può essere sostituita con altra di marca e tipo trapezoidale non originale.

 i) Lubrificazione

E’ ammessa l’aggiunta di un filtro e/o di un radiatore olio supplementare e dei relativi raccordi, nonché l’interposizione di paratia purché solidale con la coppa dell’olio.

Il filtro e/o il radiatore debbono essere montati dopo la pompa e prima dell’inizio della distribuzione dell’olio ai vari organi.

I relativi raccordi devono usufruire di fori esistenti comunque utilizzati.

I fori possono essere allargati o filettati solo per poter montare i raccordi.

Nota: per i motori Fiat 850 sono consentite le due seguenti soluzioni:

1. Monoblocchi prima serie: attacco uscita-entrata sul filtro olio
2. Monoblocchi seconda serie: uscita, dalla pompa olio attraverso qualsiasi foro esistente (pompa AC , astina controllo livello olio, ecc), entrata, sulla prima bronzina lato comando distribuzione attraverso un foro nel monoblocco comunque ricavato.

In conseguenza della applicazione di un filtro e/o radiatore olio supplementare è consentito variare la taratura della valvolina pressione olio o sostituirla.

E’ ammesso inoltre variare il circuito di lubrificazione a valle della pompa usufruendo,anche mediante modifica dei fori esistenti nel basamento del motore, o praticando nuovi fori nello stesso.

E’ consentita l’equilibratura del volano e dell’albero motore.

Art. 4

**CAMBIO – FRIZIONE – ALBERO DI TRASMISSIONE**

Qualunque cambio di velocità di costruzione nazionale e appartenente a vettura omologata nella categoria Turismo di serie gruppo 1 può essere usato a condizione che il numero delle marce sia identico a quello della vettura da cui deriva il motore.

Modifiche ammesse

* Cambio dei rapporti originali
* Applicazione di una flangia tra motore e cambio con il supporto per il motorino di avviamento
* Modifica o sostituzione dell’albero di trasmissione tra frizione e cambio

Art. 5

**GRUPPO PONTE -DIFFERENZIALE**

Qualunque ponte e gruppo differenziale di costruzione nazionale e appartenente a vettura omologata nella categoria Turismo di serie gruppo 1 può essere usato.

Sono proibiti i differenziali autobloccanti o parzialmente bloccanti.

Modifiche ammesse

* E’ ammesso il cambio del rapporto originale (pignone-corona)
* La costruzione di semiassi speciali purché non venga cambiato ne il concetto ne il principio di costruzione e funzionamento dell’originale
* Fermo restando il concetto di non variare il principio di funzionamento originale, è ammessa la modifica dei semiassi e l’adozione di giunti elastici o cardanici.

Art. 6

**SERBATOI DI CARBURANTE**

La capacità minima del serbatoio di carburante dovrà essere di 20 litri.

I serbatoi dovranno rispondere alle seguenti norme:

1. Per il 1969 applicazione di una parete supplementare stagna, ininfiammabile,con intercapedine areata;
2. Per il 1970 serbatoio di sicurezza conforme alle norme F.I.A. che saranno pubblicate sul Notiziario C.S.A.I.
3. I bocchettoni di riempimento ed i relativi tappi non debbono sporgere dalla carrozzeria.

Il tappo deve essere fatto in modo da assicurare un bloccaggio effettivoche riduca i rischi di una apertura accidentale a seguito di un urto violento o di una falsa manovra per chiuderlo.

I bocchettoni devono essere situati lontanodai punti vulnerabili in caso di urto.

Gli sfiati devono essere situati almeno 25 cm dietro l’abitacolo.

**Art. 7**

**ALTRI ELEMENTI MECCANICI**

Di costruzione libera con le seguenti prescrizioni:

* E’ proibito l’uso di cerchi e ruote in lega leggera;
* La dimensione massima per i pneumatici è la seguente:

Diametro calettamento massimo 13”

Sezione massima 6” o 155 mm di dimensione trasversale + 5 %

Art. 8

**AUTOTELAIO**

Di costruzione libera

Art. 9

**CARROZZERIA**

Di costruzione libera del tipo monoposto a ruote scoperte.

Art. 10

**IMPIANTO ELETTRICO**

Di costruzione libera con la seguente prescrizione

* E’ obbligatorio il montaggio di un interruttore elettrico; tale interruttore deve essere accessibile sia dall’interno che dall’esterno della vettura ed essere indicato con un “lampo” in un triangolo blu.
* E’ obbligatoria la messa in moto elettrica a mezzo motorino di avviamento di serie, comandato dal pilota seduto al volante.
* E’ consentita la sostituzione del distributore originale con quello della Fiat 850 spider o della Fiat-Abarth 850 TC

Art. 11

**CAVI, CONDOTTI, EQUIPAGGIAMENTI ELETTRICI.**

Canali, condotti, equipaggiamenti elettrici, devono essere collocati o installati in modo che una fuga qualsiasi non possa dar luogo a:

* Accumulo di liquido;
* Ingresso di liquido nell’abitacolo;
* Contatto fra liquido e conduttore o equipaggiamenti elettrici qualsiasi.

Nel caso in cui condotti, cavi o equipaggiamenti elettrici passino o siano installati nell’abitacolo del pilota, essi devono essere isolati dall’abitacolo stesso mediante una copertura supplementare stagna, ininfiammabile.

Art. 12

**ESTINTORI**

Per il 1969 dovrà essere montato nell’abitacolo del conduttore un adeguato ed efficiente estintore mediante un appropriato attacco a molla.

Per il 1970 le vetture dovranno essere munite di due sistemi di estinzione di incendio (che possono essere alimentati da un solo estintore di almeno 5 kg di capacità) come segue.

1. Un sistema manuale che possa essere azionato dal pilota seduto al volante con uscita dell’estintore diretta almeno verso i sistemi di alimentazione e la popmpa di iniezione (se prevista);
2. Un sistema manuale che possa essere azionato sia dal pilota seduto al volante che dall’esterno da un eventuale soccorritore; l’uscita dell’estintore sarà diretta verso l’interno dell’abitacolo. Il comando esterno deve essere indicato con un alettera maiuscola E in un cerchio rosso.

Art. 13

**PROTEZIONE CONTRO L’INCENDIO**

E’ obbligatorio il montaggio di un diaframma di protezione contro l’incendio in lamiera metallica di almeno mm 0,6 di spessore, posto fra il motore ed il sedile del pilota, a norma dell’art. 125 del C.S.I.

Art. 14

**CENTINA DI SICUREZZA**

La centina di sicurezza deve rispondere alle seguenti prescrizioni riportate sul Notiziario C.S.A.I. di ottobre 1968 pagg. 35 e 36.

1. Criteri costruttivi generali
* Le giunzioni dei tubi devono essere rinforzate con squadre di 6 cm di lato e 5 mm di spessore
* Le eventuali piastre di fissaggio dovranno almeno 5 mm di spessore;
* Gli eventuali bulloni e dadi dovranno essere del tipo esagonale e della migliore qualità;
* La struttura dovrà essere in tubo continuo con curve regolari a raggio costante esente da difetti alle pareti;
* Le saldature devono essere della migliore qualità ed a penetrazione totale;
* La centina deve essere fissata al telaio in modo da divenirne parte integrante e da distribuire gli sforzi sulla maggior superficie possibile;
* Per i telai monoscocca la centina dovrà essere del tipo completamente chiuso e la parte inferiore dovrà combaciare con il profilo interno della scocca a cui sarà fissata da piastre di adeguate dimensioni;
1. Dimensioni
* Le dimensioni della centina di sicurezza devono essere le seguenti: l’altezza minima deve essere di almeno cm 92 (36”) misurata lungo la linea che segue la colonna vertebrale del pilota, dalla scocca in metallo del sedile fino alla sommità della centina. La sommità della centina deve inoltre sorpassare il casco del pilota seduto in modo normale al volante di almeno cm 5. La larghezza minima deve essere di cm 38 misurata nell’interno della centina fra i due montanti verticali che ne formano i lati, a cm 60 al di sopra della scocca di metallo del sedile, misurati lungo la linea che segue la colonna vertebrale del pilota.
1. Materiali
* Il materiale del tubo principale e dei relativi bracci di rinforzo deve essere in tubo in cromo molibdenoSAE 4130 (o equivalente DIN, NF ecc), avente diametro minimo di cm 3,5 (1 3/8”) e spessore minimo di mm2 (0,90”).

Deve esistere almeno un braccio di rinforzo corrente dalla sommità della centina verso la parte posteriore del telaio e inclinato di un angolo non superiore a 60° rispetto all’orizzontale.

Il diametro ed il materiale del braccio devono essere gli stessi di quelli del tubo principale della centina.

N.B. Nel caso di un braccio unico esso va ancorato al telaio sul suo asse longitudinale.

Art. 15

**Cinture di sicurezza**

La sistemazione di attacco per la cintura di sicurezza è obbligatoria.

L’uso della cintura è facoltativo, salvo diverse disposizioni dei regolamenti particolari delle competizioni.

Art. 16

**Peso e dimensioni**

1. Peso minimo della vettura in ordine di marcia (senza carburante) 355 kg

Il suddetto peso minimo tiene conto delle misure di sicurezza imposte, che comportano un peso supplementare stimato in kg 25

1. Passo minimo 1800 mm
2. Carreggiata minima 1050 mm
3. Larghezza minima della sezione trasversale della vettura

Misurata in corrispondenza della base dello schienale del

sedile , per una altezza di almeno 200 mm 600 mm

1. Altezza minima dal suolo in ordine di marcia con pilota a bordo 70 mm
2. Cilindrata massima del motore 850 cmc

N.B. E’ vietato l’uso di zavorra amovibile

Art. 17

**Entrata in vigore del regolamento**

Il presente regolamento tecnico ha validità immediata

Art. 18

**ACCESSORI**

Di costruzione libera con le seguenti prescrizioni:

* Il montaggio di un serbatoio metallico di almeno due litri di capacità, per il recupero dell’olio di riflusso. Il serbatoio deve essere fissato a regola d’arte e non deve presentare carattere di provvisorietà.
* Il montaggio, in opportuna posizione ai lati del pilota, di due specchi retrovisori a superficie piana del diametro minimo di mm 75;
* Il montaggio di un doppio circuito, comandato dal pedale freno, tale che in caso di perdita su un punto qualunque dell’impianto di frenaggio, l’azione del pedale risulti ancora efficace almeno su due ruote dello stesso asse.
* Sono consentite l’adozione di pompa elettrica per alimentazione carburante e l’aggiunta di strumenti di controllo e misura.

Art. 19

**OMOLOGAZIONE**

La rispondenza di ogni vettura ai requisiti del presente Regolamento sarà oggetto di controllo da richiedersi alla C.S.A.I. con le modalità previste dal Cap III della Norma Supplementare n° 5

N.B. Eventuali proposte di varianti verranno prese in considerazione unicamente al termine della stagione sportiva del 1969

**REGOLAMENTO DELLA VETTURA “FORMULA 850” (1970)**

Art. 1

**PREMESSA**

La presente edizione del regolamento aggiorna ed annulla le edizioni e le circolari emesse in precedenza.

Art. 2

**DEFINIZIONI ED AVVERTENZE GENERALI**

La vettura “Formula 850” è una monoposto da corsa a ruote scoperte.

I motori sono derivati da una vettura di marca italiana omologata nella categoria Turismo di serie gruppo 1 e funzionanti a benzina di tipo commerciale.

La vettura e le sue parti devono corrispondere alle caratteristiche del presente regolamento.

Art. 3

**MOTORE**

 Il motore deve essere strettamente di serie come quello della vettura omologata da cui deriva e non è permesso apportarvi nessuna modifica tranne le seguenti.

 a) collettore di scarico e silenziatore

 In sostituzione del collettore e del silenziatore è ammessa la costruzione libera dell’impianto di scarico senza però modificare il diametro dei fori del collettore;

 b) Collettore di aspirazione

Nel solo caso esso sia costruito in un sol pezzo con il collettore di scarico, può essere cambiato, senza però modificare il diametro dei fori del collettore;

 c) Carburatore

Il filtro d’aria può essere soppresso o cambiato.

Il carburatore normalmente montato sul motore non deve essere cambiato.

E’ tuttavia consentito cambiare gli elementi che regolano il dosaggio della quantità di carburante e dell’aria da immettere nel motore; è ammesso sostituire o modificare il diffusore del carburatore.

Per quei carburatori che hanno il diffusore amovibile è consentito lavorare il corpo del carburatore a monte della farfalla.

 d) Testata del motore

E’ consentito lo spianamento della testata del motore;

Le sedi delle valvole sono libere con le seguenti definizioni: la misura del diametro interno deve essere uguale a quella delle sedi originali e deve mantenersi costante per tutta la parte cilindrica; allo stesso modo la parte svasata deve essere identica per superficie ed inclinazione.

 e) Blocco motore

E’ consentito alesare le canne maggiorando il diametro originale secondo la scala di maggiorazione prevista dalla casa costruttrice; in ogni caso non è consentito oltrepassare la cilindrata di 850 cmc.

Se il motore non viene fabbricato con canne e cilindri amovibili non può essere incamiciato;

 f) Albero a camme

Di libera costruzione

 g) Molle valvole e piattelli

E’ permessa la sostituzione con altri di libera fabbricazione;

 h) Raffreddamento

E’ consentito sostituire, spostare e/o modificare il radiatore, la pompa dell’ acqua, le relative tubazioni e i supporti con altri di fabbricazione diversa.

E’ consentita la modifica e/o la soppressione della ventola e del termostato.

Nel caso di motori raffreddati ad aria è consentito modificare il sistema di ventilazione; la cinghia trapezoidale originale può essere sostituita con altra di marca e tipo trapezoidale non originale.

 i) Lubrificazione

E’ ammessa l’aggiunta di un filtro e/o di un radiatore olio supplementare e dei relativi raccordi, nonché l’interposizione di paratia purché solidale con la coppa dell’olio.

Il filtro e/o il radiatore debbono essere montati dopo la pompa e prima dell’inizio della distribuzione dell’olio ai vari organi.

I relativi raccordi devono usufruire di fori esistenti comunque utilizzati.

I fori possono essere allargati o filettati solo per poter montare i raccordi.

Nota: per i motori Fiat 850 sono consentite le due seguenti soluzioni:

1. Monoblocchi prima serie: attacco uscita-entrata sul filtro olio
2. Monoblocchi seconda serie: uscita, dalla pompa olio attraverso qualsiasi foro esistente (pompa AC , astina controllo livello olio, ecc), entrata, sulla prima bronzina lato comando distribuzione attraverso un foro nel monoblocco comunque ricavato.

In conseguenza della applicazione di un filtro e/o radiatore olio supplementare è consentito variare la taratura della valvolina pressione olio o sostituirla.

E’ ammesso inoltre variare il circuito di lubrificazione a valle della pompa usufruendo, anche mediante modifica dei fori esistenti nel basamento del motore, o praticando nuovi fori nello stesso.

E’ consentita l’equilibratura del volano e dell’albero motore.

Art. 4

**CAMBIO – FRIZIONE – ALBERO DI TRASMISSIONE**

 Il cambio di velocità è libero, di costruzione nazionale o extranazionale; esso deve tuttavia mantenere 4 rapporti avanti più la retromarcia.

Modifiche ammesse

* Applicazione di una flangia tra motore e cambio con il supporto per il motorino di avviamento
* Modifica o sostituzione dell’albero di trasmissione tra frizione e cambio
* Sostituzione o modifica dei coperchi della scatola del cambio;
* Sostituzione del disco e delle molle di pressione della frizione. E’ ammesso il comando idraulico della frizione.

Art. 5

**GRUPPO PONTE -DIFFERENZIALE**

Qualunque ponte e gruppo differenziale di costruzione nazionale e appartenente a vettura omologata nella categoria Turismo di serie gruppo 1 può essere usato.

Sono proibiti i differenziali autobloccanti o parzialmente bloccanti.

Modifiche ammesse

* E’ ammesso il cambio del rapporto originale (pignone-corona)
* La costruzione di semiassi speciali purché non venga cambiato ne il concetto ne il principio di costruzione e funzionamento dell’originale
* Fermo restando il concetto di non variare il principio di funzionamento originale, è ammessa la modifica dei semiassi e l’adozione di giunti elastici o cardanici.

Art. 6

**SERBATOI DI CARBURANTE**

La capacità minima del serbatoio di carburante dovrà essere di 15 litri; sono obbligatori i serbatoi di sicurezza i quali devono essere conformi alla specifica riportata all’art. 296) dell’Allegato J 1970 (Prescrizioni e definizioni applicabili alle vetture da corsa delle Formule Internazionali).

 I bocchettoni di riempimento ed i relativi tappi non debbono sporgere dalla carrozzeria.

Il tappo deve essere fatto in modo da assicurare un bloccaggio effettivo che riduca i rischi di una apertura accidentale a seguito di un urto violento o di una falsa manovra per chiuderlo.

I bocchettoni devono essere situati lontano dai punti vulnerabili in caso di urto.

Gli sfiati devono essere situati almeno 25 cm dietro l’abitacolo.

**Art. 7**

**ALTRI ELEMENTI MECCANICI**

Di costruzione libera con le seguenti prescrizioni:

* E’ proibito l’uso di cerchi e ruote in lega leggera;
* La dimensione massima per i pneumatici è la seguente:

Diametro calettamento massimo 13”

Misura massima del pneumatico 165 x 13 (HR)

I pneumatici ed i cerchi consentiti sono riportati nell’Allegato A

Art. 8

**AUTOTELAIO**

Di costruzione libera

Art. 9

**CARROZZERIA**

Di costruzione libera del tipo monoposto a ruote scoperte.

Art. 10

**IMPIANTO ELETTRICO**

Di costruzione libera con la seguente prescrizione

* E’ obbligatorio il montaggio di un interruttore elettrico; tale interruttore deve essere accessibile sia dall’interno che dall’esterno della vettura ed essere indicato con un “lampo” in un triangolo blu.
* E’ obbligatoria la messa in moto elettrica a mezzo motorino di avviamento di serie, comandato dal pilota seduto al volante.
* E’ consentita la sostituzione del distributore originale con quello della Fiat 850 spider o della Fiat-Abarth 850 TC

Art. 11

**CAVI, CONDOTTI, EQUIPAGGIAMENTI ELETTRICI.**

Canali, condotti, equipaggiamenti elettrici, devono essere collocati o installati in modo che una fuga qualsiasi non possa dar luogo a:

* Accumulo di liquido;
* Ingresso di liquido nell’abitacolo;
* Contatto fra liquido e conduttore o equipaggiamenti elettrici qualsiasi.

Nel caso in cui condotti, cavi o equipaggiamenti elettrici passino o siano installati nell’abitacolo del pilota, essi devono essere isolati dall’abitacolo stesso mediante una copertura supplementare stagna, ininfiammabile.

Art. 12

**ESTINTORI**

Le vetture dovranno essere munite di due sistemi di estinzione di incendio (che possono essere alimentati da un solo estintore di almeno 3 kg di capacità) come segue.

1. Un sistema manuale che possa essere azionato dal pilota seduto al volante con uscita dell’estintore diretta almeno verso i sistemi di alimentazione e la pompa di iniezione (se prevista);
2. Un sistema manuale che possa essere azionato sia dal pilota seduto al volante che dall’esterno da un eventuale soccorritore; l’uscita dell’estintore sarà diretta verso l’interno dell’abitacolo. Il comando esterno deve essere indicato con una lettera maiuscola E in un cerchio rosso.

Art. 13

**PROTEZIONE CONTRO L’INCENDIO**

E’ obbligatorio il montaggio di un diaframma di protezione contro l’incendio in lamiera metallica di almeno mm 0,6 di spessore, posto fra il motore ed il sedile del pilota, a norma dell’art. 125 del C.S.I.

Art. 14

**CENTINA DI SICUREZZA**

Vale l’articolo 296 dell’Allegato J 1970 (Prescrizioni e definizioni applicabili alle vetture da corsa delle tre formule internazionali).

Nel caso a) la responsabilità è completamente a carico del costruttore.

Art. 15

**Cinture di sicurezza**

La sistemazione di attacco per la cintura di sicurezza è obbligatoria.

L’uso della cintura è facoltativo, salvo diverse disposizioni dei regolamenti particolari delle competizioni.

Art. 16

**Peso e dimensioni**

1. Peso minimo della vettura in ordine di marcia (senza carburante), 350 kg

compreso il supplemento dovuto alle misure di sicurezza

1. Passo minimo 1800 mm
2. Carreggiata minima 1050 mm
3. Larghezza minima della sezione trasversale della vettura

Misurata in corrispondenza della base dello schienale del

sedile , per una altezza di almeno 200 mm 600 mm

1. Altezza minima dal suolo in ordine di marcia con pilota a bordo 70 mm
2. Cilindrata massima del motore 850 cmc

N.B. E’ vietato l’uso di zavorra amovibile

Art. 17

**Entrata in vigore del regolamento**

Il presente regolamento tecnico ha validità immediata

Art. 18

**ACCESSORI**

Di costruzione libera con le seguenti prescrizioni:

* Il montaggio di un serbatoio metallico di almeno due litri di capacità, per il recupero dell’olio di riflusso. Il serbatoio deve essere fissato a regola d’arte e non deve presentare carattere di provvisorietà.
* Il montaggio, in opportuna posizione ai lati del pilota, di due specchi retrovisori a superficie piana del diametro minimo di mm 75;
* Il montaggio di un doppio circuito, comandato dal pedale freno, tale che in caso di perdita su un punto qualunque dell’impianto di frenaggio, l’azione del pedale risulti ancora efficace almeno su due ruote dello stesso asse.
* Sono consentite l’adozione di pompa elettrica per alimentazione carburante e l’aggiunta di strumenti di controllo e misura.

Art. 19

**OMOLOGAZIONE**

La rispondenza di ogni vettura ai requisiti del presente Regolamento sarà oggetto di controllo da richiedersi alla C.S.A.I. con le modalità previste dal Cap III della Norma Supplementare n° 5.

In sede di omologazione, il numero di ogni telaio sarà punzonato dal Commissario delegato dalla C.S.A.I.

N.B. Eventuali proposte di varianti verranno prese in considerazione unicamente al termine della stagione sportiva del 1970

**Art. 296 – Prescrizioni e definizioni applicabili alle vetture da corsa delle tre Formule Internazionali (Allegato J – 1970)**

J) Serbatoi del carburante: debbono rispondere alle seguenti prescrizioni

- il bocchettone o i bocchettoni di riempimento ed i loro tappi non debbono assolutamente sporgere sulla lamiera della carrozzeria.

- Il loro diametro deve essere almeno sufficiente a consentire l’evacuazione dell’aria nel corso di rifornimenti rapidi (in particolare quelli effettuati sotto pressione) e l’eventuale sfiato deve essere previsto in modo da evitare qualsiasi perdita di carburante durante la marcia.

**Centine di sicurezza**

**Osservazioni generali**

1. Lo scopo principale di questi dispositivi è quello di proteggere il conduttore in casi di ribaltamento e di incidente grave; tale scopo va sempre tenuto presente.
2. Tutte le giunzioni dei tubi devono essere rinforzate con fazzoletti. Detti rinforzi si possono ottenere, ad esempio, utilizzando fazzoletti con lati di 6 cm di lunghezza e 5 mm di spessore.
3. La struttura principale e tutti i bracci di rinforzo possono essere in tubo d’acciaio dolce senza saldatura, del tipo utilizzato correntemente per i telai tubolari. Si deve notare che per certe leghe al cromo, le saldature possono presentare delle difficoltà per cui sarà auspicabile un procedimento di normalizzazione della struttura stessa.
4. Circa la determinazione del diametro dei tubi utilizzati, bisogna fare una distinzione essenziale fra le centine di sicurezza per vetture aperte, le quali debbono assorbire un urto diretto, e le armature di sicurezza che sono soprattutto destinate a rinforzare la struttura dell’abitacolo (vedere più avanti).
5. Nel caso in cui siano utilizzate piastre di fissaggio, esse dovranno avere uno spessore sufficiente (ad esempio 5 mm come per i fazzoletti).
6. Quando si utilizzano bulloni e dadi, i bulloni devono avere un diametro sufficiente in relazione alloro numero. Essi devono essere della migliore qualità (preferibilmente bulloni aeronautici). E’ sconsigliata l’utilizzazione di bulloni o dadi a testa quadrata.
7. Per la struttura principale, bisognerà usare tubi continui con curve regolari ed a raggio costante, i quali non devono presentare alcun segno di goffratura o difetti delle pareti.
8. Tutte le saldature dovranno essere della migliore qualità ed a penetrazione totale (Preferibilmente saldature ad arco o ad elio).Sebbene un buon aspetto esteriore non garantisca necessariamente la qualità della giunzione, le saldature di brutto aspetto non sono mai indice di buona qualità.
9. I bracci di rinforzo devono avere preferibilmente lo stesso diametro dei tubi della struttura principale.
10. Per i telai tubolari, è importante che la centina di sicurezza sia fissata alla vettura in modo da essere un’estensione dello stesso telaio e non un semplice pezzo aggiunto. Essendo indispensabile rinforzare la struttura del telaio occorre porsi una cura particolare, ad esempio con l’a (ggiunta di bracci o di piastre di rinforzo, per ripartire gli sforzi in modo adeguato.
11. Per i telai monoscocca, bisogna adottare preferibilmente una centina completamente chiusa, la parte inferiore della quale combaci con il profilo interno della scocca e sia fissata alla stessa con piastre adeguate. Tale tipo di centina diventa pertanto parte integrante del telaio.

Dimensioni: Le dimensioni della centina di sicurezza devono essere le seguenti: l’altezza minima deve essere di almeno cm 92 (36”) misurata lungo la linea che segue la colonna vertebrale del pilota, dalla scocca in metallo del sedile fino alla sommità della centina. La sommità della centina deve inoltre sorpassare il casco del pilota seduto in modo normale al volante, di almeno cm 5. La larghezza minima deve essere di cm 38 misurata nell’interno della centina fra i due montanti verticali che ne formano i lati, a cm 60 al di sopra della scocca di metallo del sedile, misurati sulla perpendicolare della linea che segue la colonna vertebrale del pilota.

Resistenza: Nell’intento di ottenere una consistente solidità della centina sono lasciate due possibilità ai costruttori:

1. Posto G il peso della vettura in ordine di partenza (con conduttore a bordo e serbatoi pieni) la centina di sicurezza deve essere dimensionata in modo da resistere atre forze operanti simultaneamente pari a: 1,5 G lateralmente, 5,5 G longitudinalmente (in entrambe le direzioni), 7,5 G verticalmente, fermo restando che le forze agiscono sulla struttura principale del telaio. Un certificato che dichiari che la centina possiede la resistenza atta a sopportare le forze suddette firmato da un tecnico qualificato, deve essere esibito ai Commissari Tecnici di gara accompagnato da un disegno o da una fotografia della centina stessa.
2. Il tubo principale e i relativi bracci di rinforzo devono avere un diametro minimo di cm 3,5 (1” 3/8) e uno spessore minimo di parete di mm 2 (0,90”). Il materiale deve essere il cromo-molibdeno SAE 4130 (o equivalente a DIN, NEF, ecc) o altro materiale di pari resistenza. Deve esistere almeno un braccio di rinforzo corrente dalla sommità della centina verso la parte posteriore del telaio e inclinato di un angolo non superiore a 60° rispetto all’orizzontale. Il diametro e il materiale del braccio devono essere gli stessi del tubo principale della centina.

Circolare n° 1/70 del 20 Febbraio

**Semiassi vetture F. 850**

A chiarimento dell’art. 5 – gruppo ponte-differenziale riguardante le vetture in oggetto e riportato alla pagina 106 dell’Annuario Sportivo Automobilistico 1970, si rende noto che non sono ammessi semiassi speciali costruiti in due o più parti, collegati mediante innesto scanalato, od altrimenti, poiché tale soluzione tecnica non può essere considerata conforme con il principio di costruzione e funzionamento dell’originale.

N.d.R. Pubblicata nel Febbraio 1970

**Pneumatici Formula 850**

Si rende noto che nell’elenco dei pneumatici consentiti per la F. 850, riportato alla pagina 109 dell’Annuario Sportivo Automobilistico 1970, si deve aggiungere il pneumatico radiale 145 SR 10 montabile su cerchio da 4” di base di calettamento. Le marche del suddetto pneumatico sono le stesse elencate per gli altri.

N.d.R. Pubblicata nel Febbraio 1970

**Formula 850 – Pneumatici**

Si rende noto che nell’elenco dei pneumatici consentiti per la Formula 850, riportato alla pagina 109 dell’Annuario Sportivo Automobilistico 1970, si deve aggiungere la marca Continental; le misure dei pneumatici e dei cerchi corrispondenti sono le stesse riportate per le marche Good Year e Dunlop. Sono inoltre consentiti i seguenti pneumatici: Pirelli 150 SR 12 ; cerchio 4” ; 150 SR 13; cerchio 4” ½; 160 SR 13; cerchio 5”.

N.D.R. Pubblicata nel Marzo 1970

**REGOLAMENTO DELLA VETTURA “FORMULA 850” (1971)**

Art. 1

**PREMESSA**

La presente edizione del regolamento aggiorna ed annulla le edizioni e le circolari emesse in precedenza.

Art. 2

**DEFINIZIONI ED AVVERTENZE GENERALI**

La vettura “Formula 850” è una monoposto da corsa a ruote scoperte.

I motori sono derivati da una vettura di marca italiana omologata nella categoria Turismo di serie gruppo 1 e funzionanti a benzina di tipo commerciale.

La vettura e le sue parti devono corrispondere alle caratteristiche del presente regolamento.

Art. 3

**MOTORE**

 Il motore deve essere strettamente di serie come quello della vettura omologata da cui deriva e non è permesso apportarvi nessuna modifica tranne le seguenti.

 a) collettore di scarico e silenziatore

 In sostituzione del collettore e del silenziatore è ammessa la costruzione libera dell’impianto di scarico senza però modificare il diametro dei fori del collettore;

 b) Collettore di aspirazione

Nel solo caso esso sia costruito in un sol pezzo con il collettore di scarico, può essere cambiato, senza però modificare il diametro dei fori del collettore;

 c) Carburatore

Il filtro d’aria può essere soppresso o cambiato.

Il carburatore normalmente montato sul motore non deve essere cambiato.

E’ tuttavia consentito cambiare gli elementi che regolano il dosaggio della quantità di carburante e dell’aria da immettere nel motore; è ammesso sostituire o modificare il diffusore del carburatore.

Per quei carburatori che hanno il diffusore amovibile è consentito lavorare il corpo del carburatore a monte della farfalla.

 d) Testata del motore

E’ consentito lo spianamento della testata del motore;

Le sedi delle valvole sono libere con le seguenti definizioni: la misura del diametro interno deve essere uguale a quella delle sedi originali e deve mantenersi costante per tutta la parte cilindrica; allo stesso modo la parte svasata deve essere identica per superficie ed inclinazione.

 e) Blocco motore

E’ consentito alesare le canne maggiorando il diametro originale secondo la scala di maggiorazione prevista dalla casa costruttrice; in ogni caso non è consentito oltrepassare la cilindrata di 850 cmc.

Se il motore non viene fabbricato con canne e cilindri amovibili non può essere incamiciato;

 f) Albero a camme

Di libera costruzione con libertà di posizionamento del foro per la messa in fase dell’ingranaggio della distribuzione.

 g) Molle valvole e piattelli

E’ permessa la sostituzione con altri di libera fabbricazione;

 h) Raffreddamento

E’ consentito sostituire, spostare e/o modificare il radiatore, la pompa dell’ acqua, le relative tubazioni e i supporti con altri di fabbricazione diversa.

E’ consentita la modifica e/o la soppressione della ventola e del termostato.

Nel caso di motori raffreddati ad aria è consentito modificare il sistema di ventilazione; la cinghia trapezoidale originale può essere sostituita con altra di marca e tipo trapezoidale non originale.

 i) Lubrificazione

E’ ammessa l’aggiunta di un filtro e/o di un radiatore olio supplementare e dei relativi raccordi, nonché l’interposizione di paratia purché solidale con la coppa dell’olio.

Il filtro e/o il radiatore debbono essere montati dopo la pompa e prima dell’inizio della distribuzione dell’olio ai vari organi.

I relativi raccordi devono usufruire di fori esistenti comunque utilizzati.

I fori possono essere allargati o filettati solo per poter montare i raccordi.

Nota: per i motori Fiat 850 sono consentite le due seguenti soluzioni:

1. Monoblocchi prima serie: attacco uscita-entrata sul filtro olio
2. Monoblocchi seconda serie: uscita, dalla pompa olio attraverso qualsiasi foro esistente (pompa AC , astina controllo livello olio, ecc), entrata, sulla prima bronzina lato comando distribuzione attraverso un foro nel monoblocco comunque ricavato.

In conseguenza della applicazione di un filtro e/o radiatore olio supplementare è consentito variare la taratura della valvolina pressione olio o sostituirla.

E’ ammesso inoltre variare il circuito di lubrificazione a valle della pompa usufruendo, anche mediante modifica dei fori esistenti nel basamento del motore, o praticando nuovi fori nello stesso.

E’ consentito portare al peso minimo, comprensivo di tolleranza, riportato sulla scheda di omologazione, il volano, l’albero motore, le bielle, gli stantuffi con anelli e perni. L’equilibratura delle suddette parti deve essere eseguita soltanto con asportazione e non con aggiunta di materiale.

Art. 4

**CAMBIO – FRIZIONE – ALBERO DI TRASMISSIONE**

 Il cambio di velocità è libero, di costruzione nazionale o extranazionale; esso deve tuttavia mantenere 4 rapporti avanti più la retromarcia.

Modifiche ammesse

* Applicazione di una flangia tra motore e cambio con il supporto per il motorino di avviamento
* Modifica o sostituzione dell’albero di trasmissione tra frizione e cambio
* Sostituzione o modifica dei coperchi della scatola del cambio;
* Sostituzione del disco e delle molle di pressione della frizione. E’ ammesso il comando idraulico della frizione.

Art. 5

**GRUPPO PONTE -DIFFERENZIALE**

Qualunque ponte e gruppo differenziale di costruzione nazionale e appartenente a vettura omologata nella categoria Turismo di serie gruppo 1 può essere usato.

Sono proibiti i differenziali autobloccanti o parzialmente bloccanti.

Modifiche ammesse

* E’ ammesso il cambio del rapporto originale (pignone-corona)
* E’ ammesso il montaggio di semiassi e giunti di qualsiasi tipo.

Art. 6

**SERBATOI DI CARBURANTE**

La capacità minima del serbatoio di carburante dovrà essere di 15 litri; sono obbligatori i serbatoi di sicurezza i quali devono essere conformi ad una delle 3 specifiche (FT1/FT2/FT3) riportate all’art. 297) dell’Allegato J 1971

 I bocchettoni di riempimento ed i relativi tappi non debbono sporgere dalla carrozzeria.

Il tappo deve essere fatto in modo da assicurare un bloccaggio effettivo che riduca i rischi di una apertura accidentale a seguito di un urto violento o di una falsa manovra per chiuderlo.

I bocchettoni devono essere situati lontano dai punti vulnerabili in caso di urto.

Gli sfiati devono essere situati almeno 25 cm dietro l’abitacolo.

**Art. 7**

**ALTRI ELEMENTI MECCANICI**

Di costruzione libera con le seguenti prescrizioni:

* E’ proibito l’uso di cerchi e ruote in lega leggera;
* La dimensione massima per i pneumatici è la seguente:

Diametro calettamento massimo 13”

Misura massima del cerchio 5” 1/2 x 13

Sono permessi soltanto pneumatici radiali della serie SR o HR; la dimensione massima del pneumatico è 165 x 13. I pneumatici devono essere montati su cerchi le cui dimensioni siano quelle riportate sul Catalogo delle Case Costruttrici di pneumatici.

 Le marche di pneumatici ammesse sono: avon – pirelli – good year – firestone – michelin – dunlop – kleber – ceat - continental

Art. 8

**AUTOTELAIO**

Di costruzione libera

Art. 9

**CARROZZERIA**

Di costruzione libera del tipo monoposto a ruote scoperte.

Art. 10

**IMPIANTO ELETTRICO**

Di costruzione libera con la seguente prescrizione

* E’ obbligatorio il montaggio di un interruttore elettrico; tale interruttore deve essere accessibile sia dall’interno che dall’esterno della vettura ed essere indicato con un “lampo” in un triangolo blu.
* E’ obbligatoria la messa in moto elettrica a mezzo motorino di avviamento di serie, comandato dal pilota seduto al volante.
* E’ consentita la sostituzione del distributore originale con quello della Fiat 850 spider o della Fiat-Abarth 850 TC.

Non è consentito alcun tipo di accensione elettronica.

Art. 11

**CAVI, CONDOTTI, EQUIPAGGIAMENTI ELETTRICI.**

Canali, condotti, equipaggiamenti elettrici, devono essere collocati o installati in modo che una fuga qualsiasi non possa dar luogo a:

* Accumulo di liquido;
* Ingresso di liquido nell’abitacolo;
* Contatto fra liquido e conduttore o equipaggiamenti elettrici qualsiasi.

Nel caso in cui condotti, cavi o equipaggiamenti elettrici passino o siano installati nell’abitacolo del pilota, essi devono essere isolati dall’abitacolo stesso mediante una copertura supplementare stagna, ininfiammabile.

Art. 12

**ESTINTORI**

Le vetture devono essere fornite di un sistema di estinzione di incendio della capacità minima di 3 kg al netto. Tale sistema deve potere essere comandato a mano sia dal pilota a bordo che da un soccorritore esterno. Il dispositivo di comando deve essere chiaramente segnalato da una lettera E maiuscola in un disco rosso. La direzione della o delle uscite del sistema di estinzione è lasciata all’apprezzamento del concorrente.

Art. 13

**PROTEZIONE CONTRO L’INCENDIO**

E’ obbligatorio il montaggio di un diaframma di protezione contro l’incendio in lamiera metallica di almeno mm 0,6 di spessore, posto fra il motore ed il sedile del pilota, a norma dell’art. 125 del C.S.I.

Art. 14

**CENTINA DI SICUREZZA**

Vale l’articolo 296 dell’Allegato J 1971

 (Prescrizioni e definizioni applicabili alle vetture da corsa delle tre formule internazionali).

Nel caso a) la responsabilità è completamente a carico del costruttore.

Art. 15

**Cinture di sicurezza**

La sistemazione di attacco per la cintura di sicurezza è obbligatoria.

L’uso della cintura è facoltativo, salvo diverse disposizioni dei regolamenti particolari delle competizioni.

Art. 16

**Peso e dimensioni**

1. Peso minimo della vettura in ordine di marcia (senza carburante), 350 kg

compreso il supplemento dovuto alle misure di sicurezza

1. Passo minimo 1800 mm
2. Carreggiata minima 1050 mm
3. Larghezza minima della sezione trasversale della vettura

Misurata in corrispondenza della base dello schienale del

sedile , per una altezza di almeno 200 mm 600 mm

1. Altezza minima dal suolo in ordine di marcia con pilota a bordo 70 mm
2. Cilindrata massima del motore 850 cmc

N.B. E’ vietato l’uso di zavorra amovibile

Art. 17

**Entrata in vigore del regolamento**

Il presente regolamento tecnico ha validità immediata

Art. 18

**ACCESSORI**

Di costruzione libera con le seguenti prescrizioni:

* Il montaggio di un serbatoio metallico di almeno due litri di capacità, per il recupero dell’olio di riflusso. Il serbatoio deve essere fissato a regola d’arte e non deve presentare carattere di provvisorietà.
* Il montaggio, in opportuna posizione ai lati del pilota, di due specchi retrovisori a superficie piana del diametro minimo di mm 75;
* Il montaggio di un doppio circuito, comandato dal pedale freno, tale che in caso di perdita su un punto qualunque dell’impianto di frenaggio, l’azione del pedale risulti ancora efficace almeno su due ruote dello stesso asse.
* Sono consentite l’adozione di pompa elettrica per alimentazione carburante e l’aggiunta di strumenti di controllo e misura.

Art. 19

**OMOLOGAZIONE**

La rispondenza di ogni vettura ai requisiti del presente Regolamento sarà oggetto di controllo da richiedersi alla C.S.A.I. con le modalità previste dal Cap III della Norma Supplementare n° 5.

N.B. Eventuali proposte di varianti verranno prese in considerazione unicamente al termine della stagione sportiva del 1971

Pneumatici F. 850

Il pneumatico Pirelli 155 SR può essere montato su cerchio da 4 J – 5 J – 4 ½ . (art. 7 Regolamento Tecnico della formula e Catalogo tecnico pneumatici Pirelli1969, pag 18)

N.d.R. Pubblicato nel Maggio 1971

Formula 850

A partire dal 1972 sarà consentito il montaggio di bronzine di banco e di biella sia in metallo bianco sia in metallo indio, purché originali Fiat.

N.d.R. Pubblicato nel Novembre 1971 g

**REGOLAMENTO DELLA VETTURA “FORMULA 850” (1972)**

Art. 1

**PREMESSA**

La presente edizione del regolamento aggiorna ed annulla le edizioni e le circolari emesse in precedenza.

Art. 2

**DEFINIZIONI ED AVVERTENZE GENERALI**

La vettura “Formula 850” è una monoposto da corsa a ruote scoperte.

I motori sono derivati da una vettura di marca italiana omologata nella categoria Turismo di serie gruppo 1 e funzionanti a benzina di tipo commerciale.

La vettura e le sue parti devono corrispondere alle caratteristiche del presente regolamento.

Art. 3

**MOTORE**

 Il motore deve essere strettamente di serie come quello della vettura omologata da cui deriva e non è permesso apportarvi nessuna modifica tranne le seguenti.

 a) collettore di scarico e silenziatore

 In sostituzione del collettore e del silenziatore è ammessa la costruzione libera dell’impianto di scarico senza però modificare il diametro dei fori del collettore;

 b) Collettore di aspirazione

Nel solo caso esso sia costruito in un sol pezzo con il collettore di scarico, può essere cambiato, senza però modificare il diametro dei fori del collettore;

 c) Carburatore

Il filtro d’aria può essere soppresso o cambiato.

Il carburatore normalmente montato sul motore non deve essere cambiato.

E’ tuttavia consentito cambiare gli elementi che regolano il dosaggio della quantità di carburante e dell’aria da immettere nel motore; è ammesso sostituire o modificare il diffusore del carburatore.

Per quei carburatori che hanno il diffusore amovibile è consentito lavorare il corpo del carburatore a monte della farfalla.

 d) Testata del motore

E’ consentito lo spianamento della testata del motore;

Le sedi delle valvole sono libere con le seguenti definizioni: la misura del diametro interno deve essere uguale a quella delle sedi originali e deve mantenersi costante per tutta la parte cilindrica; allo stesso modo la parte svasata deve essere identica per superficie ed inclinazione.

 e) Blocco motore

E’ consentito alesare le canne maggiorando il diametro originale secondo la scala di maggiorazione prevista dalla casa costruttrice; in ogni caso non è consentito oltrepassare la cilindrata di 850 cmc.

Se il motore non viene fabbricato con canne e cilindri amovibili non può essere incamiciato;

 f) Albero a camme

Di libera costruzione con libertà di posizionamento del foro per la messa in fase dell’ingranaggio della distribuzione.

 g) Molle valvole e piattelli

E’ permessa la sostituzione con altri di libera fabbricazione;

 h) Raffreddamento

E’ consentito sostituire, spostare e/o modificare il radiatore, la pompa dell’ acqua, le relative tubazioni e i supporti con altri di fabbricazione diversa.

E’ consentita la modifica e/o la soppressione della ventola e del termostato.

Nel caso di motori raffreddati ad aria è consentito modificare il sistema di ventilazione; la cinghia trapezoidale originale può essere sostituita con altra di marca e tipo trapezoidale non originale.

 i) Lubrificazione

E’ ammessa l’aggiunta di un filtro e/o di un radiatore olio supplementare e dei relativi raccordi, nonché l’interposizione di paratia purché solidale con la coppa dell’olio.

Il filtro e/o il radiatore debbono essere montati dopo la pompa e prima dell’inizio della distribuzione dell’olio ai vari organi.

I relativi raccordi devono usufruire di fori esistenti comunque utilizzati.

I fori possono essere allargati o filettati solo per poter montare i raccordi.

Nota: per i motori Fiat 850 sono consentite le due seguenti soluzioni:

1. Monoblocchi prima serie: attacco uscita-entrata sul filtro olio
2. Monoblocchi seconda serie: uscita, dalla pompa olio attraverso qualsiasi foro esistente (pompa AC , astina controllo livello olio, ecc), entrata, sulla prima bronzina lato comando distribuzione attraverso un foro nel monoblocco comunque ricavato.

In conseguenza della applicazione di un filtro e/o radiatore olio supplementare è consentito variare la taratura della valvolina pressione olio o sostituirla.

E’ ammesso inoltre variare il circuito di lubrificazione a valle della pompa usufruendo, anche mediante modifica dei fori esistenti nel basamento del motore, o praticando nuovi fori nello stesso.

E’ permesso il montaggio delle bronzine dei supporti di banco e delle bielle sia in metallo bianco che in metallo indio purché originali Fiat.

E’ consentito portare al peso minimo, comprensivo di tolleranza, riportato sulla scheda di omologazione, il volano, l’albero motore, le bielle, gli stantuffi con anelli e perni. L’equilibratura delle suddette parti deve essere eseguita soltanto con asportazione e non con aggiunta di materiale.

Art. 4

**CAMBIO – FRIZIONE – ALBERO DI TRASMISSIONE**

 Il cambio di velocità è libero, di costruzione nazionale o extranazionale; esso deve tuttavia mantenere 4 rapporti avanti più la retromarcia.

Modifiche ammesse

* Applicazione di una flangia tra motore e cambio con il supporto per il motorino di avviamento
* Modifica o sostituzione dell’albero di trasmissione tra frizione e cambio
* Sostituzione del disco e delle molle di pressione della frizione. E’ ammesso il comando idraulico della frizione.

Art. 5

**GRUPPO PONTE -DIFFERENZIALE**

Qualunque ponte e gruppo differenziale di costruzione nazionale e appartenente a vettura omologata nella categoria Turismo di serie gruppo 1 può essere usato.

Sono proibiti i differenziali autobloccanti o parzialmente bloccanti.

Modifiche ammesse

* E’ ammesso il cambio del rapporto originale (pignone-corona)
* E’ ammesso il montaggio di semiassi e giunti di qualsiasi tipo.

Art. 6

**SERBATOI DI CARBURANTE**

La capacità minima del serbatoio di carburante dovrà essere di 15 litri; sono obbligatori i serbatoi di sicurezza i quali devono essere conformi ad una delle 3 specifiche (FT1/FT2/FT3) riportate all’art. 253 J) dell’Allegato J 1972

 I bocchettoni di riempimento ed i relativi tappi non debbono sporgere dalla carrozzeria.

Il tappo deve essere fatto in modo da assicurare un bloccaggio effettivo che riduca i rischi di una apertura accidentale a seguito di un urto violento o di una falsa manovra per chiuderlo.

I bocchettoni devono essere situati lontano dai punti vulnerabili in caso di urto.

Gli sfiati devono essere situati almeno 25 cm dietro l’abitacolo.

**Art. 7**

**ALTRI ELEMENTI MECCANICI**

Di costruzione libera con le seguenti prescrizioni:

* E’ proibito l’uso di cerchi e dischi in lega leggera;
* La dimensione massima per i pneumatici è la seguente:

Diametro calettamento massimo 13”

Misura massima del cerchio 5” 1/2 x 13

Sono permessi soltanto pneumatici radiali della serie SR o HR; la dimensione massima del pneumatico è 165 x 13. I pneumatici devono essere montati su cerchi le cui dimensioni siano quelle riportate sul Catalogo delle Case Costruttrici di pneumatici.

 Le marche di pneumatici ammesse sono: avon – pirelli – good year – firestone – michelin – dunlop – kleber – ceat - continental

Art. 8

**AUTOTELAIO**

Di costruzione libera

Art. 9

**CARROZZERIA**

Di costruzione libera del tipo monoposto a ruote scoperte.

Art. 10

**IMPIANTO ELETTRICO**

Di costruzione libera con la seguente prescrizione

* E’ obbligatorio il montaggio di un interruttore elettrico; tale interruttore deve essere accessibile sia dall’interno che dall’esterno della vettura ed essere indicato con un “lampo” in un triangolo blu.
* E’ obbligatoria la messa in moto elettrica a mezzo motorino di avviamento di serie, comandato dal pilota seduto al volante.
* E’ consentita la sostituzione del distributore originale con quello della Fiat 850 spider o della Fiat-Abarth 850 TC.

Non è consentito alcun tipo di accensione elettronica.

Art. 11

**CAVI, CONDOTTI, EQUIPAGGIAMENTI ELETTRICI.**

Canali, condotti, equipaggiamenti elettrici, devono essere collocati o installati in modo che una fuga qualsiasi non possa dar luogo a:

* Accumulo di liquido;
* Ingresso di liquido nell’abitacolo;
* Contatto fra liquido e conduttore o equipaggiamenti elettrici qualsiasi.

Nel caso in cui condotti, cavi o equipaggiamenti elettrici passino o siano installati nell’abitacolo del pilota, essi devono essere isolati dall’abitacolo stesso mediante una copertura supplementare stagna, ininfiammabile.

Art. 12

**ESTINTORI**

Le vetture devono essere fornite di un sistema di estinzione di incendio della capacità minima di 3 kg al netto. Tale sistema deve potere essere comandato a mano sia dal pilota a bordo che da un soccorritore esterno. Il dispositivo di comando deve essere chiaramente segnalato da una lettera E maiuscola in un disco rosso. La direzione della o delle uscite del sistema di estinzione è lasciata all’apprezzamento del concorrente.

Art. 13

**PROTEZIONE CONTRO L’INCENDIO**

E’ obbligatorio il montaggio di un diaframma di protezione contro l’incendio in lamiera metallica di almeno mm 0,6 di spessore, posto fra il motore ed il sedile del pilota, a norma dell’art. 125 del C.S.I.

Art. 14

**CENTINA DI SICUREZZA**

Vale l’articolo 296 dell’Allegato J 1972

 (Prescrizioni e definizioni applicabili alle vetture da corsa delle tre formule internazionali).

Nel caso a) la responsabilità è completamente a carico del costruttore.

Art. 15

**Cinture di sicurezza**

La sistemazione di attacco per la cintura di sicurezza è obbligatoria.

L’uso della cintura è facoltativo, salvo diverse disposizioni dei regolamenti particolari delle competizioni.

Art. 16

**Peso e dimensioni**

1. Peso minimo della vettura in ordine di marcia (senza carburante), 350 kg

compreso il supplemento dovuto alle misure di sicurezza

1. Passo minimo 1800 mm
2. Carreggiata minima 1050 mm
3. Larghezza minima della sezione trasversale della vettura

Misurata in corrispondenza della base dello schienale del

sedile , per una altezza di almeno 200 mm 600 mm

1. Altezza minima dal suolo in ordine di marcia con pilota a bordo 70 mm
2. Cilindrata massima del motore 850 cmc

N.B. E’ vietato l’uso di zavorra amovibile

Art. 17

**Entrata in vigore del regolamento**

Il presente regolamento tecnico ha validità immediata

Art. 18

**ACCESSORI**

Di costruzione libera con le seguenti prescrizioni:

* Il montaggio di un serbatoio metallico di almeno due litri di capacità, per il recupero dell’olio di riflusso. Il serbatoio deve essere fissato a regola d’arte e non deve presentare carattere di provvisorietà.
* Il montaggio, in opportuna posizione ai lati del pilota, di due specchi retrovisori a superficie piana del diametro minimo di mm 75;
* Il montaggio di un doppio circuito, comandato dal pedale freno, tale che in caso di perdita su un punto qualunque dell’impianto di frenaggio, l’azione del pedale risulti ancora efficace almeno su due ruote dello stesso asse.
* Sono consentite l’adozione di pompa elettrica per alimentazione carburante e l’aggiunta di strumenti di controllo e misura.

Art. 19

**OMOLOGAZIONE**

La rispondenza di ogni vettura ai requisiti del presente Regolamento sarà oggetto di controllo da richiedersi alla C.S.A.I. con le modalità previste dal Cap III della Norma Supplementare n° 5. In sede di omologazione, il numero di ogni telaio sarà punzonato dal Commissario Tecnico delegato dalla CSAI

N.B. Eventuali proposte di varianti verranno prese in considerazione unicamente al termine della stagione sportiva del 1972

**Formula 850 – Sedi valvole**

A condizione che sia rispettato quanto previsto dall’art. 3d) del regolamento tecnico è permesso ripassare, rettificare (45° +/- 5’) e ridurre la larghezza delle sedi (20° - 75°), come indicato sui manuali Fiat – Istruzioni per le riparazioni – per le vetture 850.

**Volano motore per vetture FIAT 850**

Si precisa che il peso del volano motore completo di corona dentata montato sulle vetture Fiat 850 è 4950 grammi più o meno il 5 %.

Tale peso vale per tutte le vetture Fiat 850 omologate e precisamente: 850 Berlina; 850 Coupé; 850 Spider; 850 Special; 850 Sport Coupé; 850 Sport Spider.

In attesa di regolare omologazione ed errata-corrige, ricordiamo che sin d’ora il peso del volano montato su tali vetture di serie e sulla Formula 850 deve essere quello sopra precisato.

N.d.R. Pubblicato nel Giugno 1972

**REGOLAMENTO DELLA VETTURA “FORMULA 850” (1973)**

Art. 1

**PREMESSA**

La presente edizione del regolamento aggiorna ed annulla le edizioni e le circolari emesse in precedenza.

Art. 2

**DEFINIZIONI ED AVVERTENZE GENERALI**

La vettura “Formula 850” è una monoposto da corsa a ruote scoperte.

I motori sono derivati da una vettura di marca italiana omologata nella categoria Turismo di serie gruppo 1 e funzionanti a benzina di tipo commerciale.

La vettura e le sue parti devono corrispondere alle caratteristiche del presente regolamento.

Art. 3

**MOTORE**

 Il motore deve essere strettamente di serie come quello della vettura omologata da cui deriva e non è permesso apportarvi nessuna modifica tranne le seguenti.

 a) collettore di scarico e silenziatore

 In sostituzione del collettore e del silenziatore è ammessa la costruzione libera dell’impianto di scarico senza però modificare il diametro dei fori del collettore;

 b) Collettore di aspirazione

Nel solo caso esso sia costruito in un sol pezzo con il collettore di scarico, può essere cambiato, senza però modificare il diametro dei fori del collettore;

 c) Carburatore

Il filtro d’aria può essere soppresso o cambiato.

Il carburatore normalmente montato sul motore non deve essere cambiato.

E’ tuttavia consentito cambiare gli elementi che regolano il dosaggio della quantità di carburante e dell’aria da immettere nel motore; è ammesso sostituire o modificare il diffusore del carburatore.

Per quei carburatori che hanno il diffusore amovibile è consentito lavorare il corpo del carburatore a monte della farfalla.

 d) Testata del motore

E’ consentito lo spianamento della testata del motore;

Le sedi delle valvole sono libere con le seguenti definizioni: la misura del diametro interno deve essere uguale a quella delle sedi originali e deve mantenersi costante per tutta la parte cilindrica; è permesso ripassare, rettificare (45° +/- 5’) e ridurre la larghezza delle sedi valvole (20° - 75°), come indicato sul manuale Fiat – Istruzioni per le riparazioni.

 e) Blocco motore

E’ consentito alesare le canne maggiorando il diametro originale secondo la scala di maggiorazione prevista dalla casa costruttrice; in ogni caso non è consentito oltrepassare la cilindrata di 850 cmc.

Se il motore non viene fabbricato con canne e cilindri amovibili non può essere incamiciato;

 f) Albero a camme

Di libera costruzione con libertà di posizionamento del foro per la messa in fase dell’ingranaggio della distribuzione.

 g) Molle valvole e piattelli

E’ permessa la sostituzione con altri di libera fabbricazione;

 h) Raffreddamento

E’ consentito sostituire, spostare e/o modificare il radiatore, la pompa dell’ acqua, le relative tubazioni e i supporti con altri di fabbricazione diversa.

E’ consentita la modifica e/o la soppressione della ventola e del termostato.

Nel caso di motori raffreddati ad aria è consentito modificare il sistema di ventilazione; la cinghia trapezoidale originale può essere sostituita con altra di marca e tipo trapezoidale non originale.

 i) Lubrificazione

E’ ammessa l’aggiunta di un filtro e/o di un radiatore olio supplementare e dei relativi raccordi, nonché l’interposizione di paratia purché solidale con la coppa dell’olio.

Il filtro e/o il radiatore debbono essere montati dopo la pompa e prima dell’inizio della distribuzione dell’olio ai vari organi.

I relativi raccordi devono usufruire di fori esistenti comunque utilizzati.

I fori possono essere allargati o filettati solo per poter montare i raccordi.

Nota: per i motori Fiat 850 sono consentite le due seguenti soluzioni:

1)Monoblocchi prima serie: attacco uscita-entrata sul filtro olio

1. Monoblocchi seconda serie: uscita, dalla pompa olio attraverso qualsiasi foro esistente (pompa AC , astina controllo livello olio, ecc), entrata, sulla prima bronzina lato comando distribuzione attraverso un foro nel monoblocco comunque ricavato.

In conseguenza della applicazione di un filtro e/o radiatore olio supplementare è consentito variare la taratura della valvolina pressione olio o sostituirla.

E’ ammesso inoltre variare il circuito di lubrificazione a valle della pompa usufruendo, anche mediante modifica dei fori esistenti nel basamento del motore, o praticando nuovi fori nello stesso.

E’ permesso il montaggio delle bronzine dei supporti di banco e delle bielle sia in metallo bianco che in metallo indio purché originali Fiat.

E’ consentito portare al peso minimo, comprensivo di tolleranza, riportato sulla scheda di omologazione, il volano, l’albero motore, le bielle, gli stantuffi con anelli e perni. L’equilibratura delle suddette parti deve essere eseguita soltanto con asportazione e non con aggiunta di materiale.

Il volano motore è libero per quanto riguarda forma e materiale. Il diametro sul quale è calettata la corona dentata deve essere di 221,955 -222,025 mm. Il peso minimo del volano deve essere di 4700 g. La puleggia costituente il filtro centrifugo dell’olio è libera per forma e materiale, a condizione che sia rispettato il diametro di scorrimento della cinghia e il peso di quella d’origine.

Art. 4

**CAMBIO – FRIZIONE – ALBERO DI TRASMISSIONE**

 Il cambio di velocità è libero, di costruzione nazionale o extranazionale; esso deve tuttavia mantenere 4 rapporti avanti più la retromarcia.

Modifiche ammesse

* Applicazione di una flangia tra motore e cambio con il supporto per il motorino di avviamento
* Modifica o sostituzione dell’albero di trasmissione tra frizione e cambio
* Sostituzione del disco e delle molle di pressione della frizione. E’ ammesso il comando idraulico della frizione.

Art. 5

**GRUPPO PONTE -DIFFERENZIALE**

Qualunque ponte e gruppo differenziale di costruzione nazionale e appartenente a vettura omologata nella categoria Turismo di serie gruppo 1 può essere usato.

Sono proibiti i differenziali autobloccanti o parzialmente bloccanti.

Modifiche ammesse

* E’ ammesso il cambio del rapporto originale (pignone-corona)
* E’ ammesso il montaggio di semiassi e giunti di qualsiasi tipo.

Art. 6

**SERBATOI DI CARBURANTE**

La capacità minima del serbatoio di carburante dovrà essere di 15 litri; sono obbligatori i serbatoi di sicurezza i quali devono essere conformi ad una delle 3 specifiche (FT1/FT2/FT3) riportate all’art. 253 J) dell’Allegato J

 I bocchettoni di riempimento ed i relativi tappi non debbono sporgere dalla carrozzeria.

Il tappo deve essere fatto in modo da assicurare un bloccaggio effettivo che riduca i rischi di una apertura accidentale a seguito di un urto violento o di una falsa manovra per chiuderlo.

I bocchettoni devono essere situati lontano dai punti vulnerabili in caso di urto.

Gli sfiati devono essere situati almeno 25 cm dietro l’abitacolo.

**Art. 7**

**ALTRI ELEMENTI MECCANICI**

Di costruzione libera con le seguenti prescrizioni:

* E’ proibito l’uso di cerchi e dischi in lega leggera;
* La dimensione massima per i pneumatici è la seguente:

 Misura massima del cerchio 5” 1/2 x 13

Sono permessi soltanto pneumatici radiali della serie SR o HR; la dimensione massima del pneumatico è 165 x 13. I pneumatici devono essere montati su cerchi le cui dimensioni siano quelle riportate sul Catalogo delle Case Costruttrici di pneumatici.

 Le marche di pneumatici ammesse sono: avon – pirelli – good year – firestone – michelin – dunlop – kleber – ceat - continental

Art. 8

**AUTOTELAIO**

Di costruzione libera

Art. 9

**CARROZZERIA**

Di costruzione libera del tipo monoposto a ruote scoperte.

Art. 10

**IMPIANTO ELETTRICO**

Di costruzione libera con la seguente prescrizione

* E’ obbligatorio il montaggio di un interruttore elettrico; tale interruttore deve essere accessibile sia dall’interno che dall’esterno della vettura ed essere indicato con un “lampo” in un triangolo blu.
* E’ obbligatoria la messa in moto elettrica a mezzo motorino di avviamento di serie, comandato dal pilota seduto al volante.
* E’ consentita la sostituzione del distributore originale con quello della Fiat 850 spider o della Fiat-Abarth 850 TC.

Non è consentito alcun tipo di accensione elettronica.

Art. 11

**CAVI, CONDOTTI, EQUIPAGGIAMENTI ELETTRICI.**

Canali, condotti, equipaggiamenti elettrici, devono essere collocati o installati in modo che una fuga qualsiasi non possa dar luogo a:

* Accumulo di liquido;
* Ingresso di liquido nell’abitacolo;
* Contatto fra liquido e conduttore o equipaggiamenti elettrici qualsiasi.

Nel caso in cui condotti, cavi o equipaggiamenti elettrici passino o siano installati nell’abitacolo del pilota, essi devono essere isolati dall’abitacolo stesso mediante una copertura supplementare stagna, ininfiammabile.

Art. 12

**ESTINTORI**

Le vetture devono essere fornite di un sistema di estinzione di incendio della capacità minima di 3 kg al netto. Tale sistema deve potere essere comandato a mano sia dal pilota a bordo che da un soccorritore esterno. Il dispositivo di comando deve essere chiaramente segnalato da una lettera E maiuscola in un disco rosso. La direzione della o delle uscite del sistema di estinzione è lasciata all’apprezzamento del concorrente.

Art. 13

**PROTEZIONE CONTRO L’INCENDIO**

E’ obbligatorio il montaggio di un diaframma di protezione contro l’incendio in lamiera metallica di almeno mm 0,6 di spessore, posto fra il motore ed il sedile del pilota, a norma dell’art. 125 del C.S.I.

Art. 14

**CENTINA DI SICUREZZA**

Vale l’articolo 296 dell’Allegato J (Prescrizioni e definizioni applicabili alle vetture da corsa delle tre formule internazionali).

Nel caso a) la responsabilità è completamente a carico del costruttore.

Art. 15

**Cinture di sicurezza**

Le vetture devono essere equipaggiate con una cintura di sicurezza a 6 punti come prescritto dall’articolo 296 f) dell’allegato J 1973.

L’uso di tale cintura è obbligatorio.

Art. 16

**Peso e dimensioni**

1. Peso minimo della vettura in ordine di marcia (senza carburante), 350 kg

compreso il supplemento dovuto alle misure di sicurezza

1. Passo minimo 1800 mm
2. Carreggiata minima 1050 mm
3. Larghezza minima della sezione trasversale della vettura

Misurata in corrispondenza della base dello schienale del

sedile , per una altezza di almeno 200 mm 600 mm

1. Altezza minima dal suolo in ordine di marcia con pilota a bordo 70 mm
2. Cilindrata massima del motore 850 cmc

N.B. E’ vietato l’uso di zavorra amovibile

Art. 17

**Entrata in vigore del regolamento**

Il presente regolamento tecnico ha validità immediata

Art. 18

**Accessori**

Di costruzione libera con le seguenti prescrizioni:

* Il montaggio di un serbatoio metallico di almeno due litri di capacità, per il recupero dell’olio di riflusso. Il serbatoio deve essere fissato a regola d’arte e non deve presentare carattere di provvisorietà.
* Il montaggio, in opportuna posizione ai lati del pilota, di due specchi retrovisori a superficie piana del diametro minimo di mm 75;
* Il montaggio di un doppio circuito, comandato dal pedale freno, tale che in caso di perdita su un punto qualunque dell’impianto di frenaggio, l’azione del pedale risulti ancora efficace almeno su due ruote dello stesso asse.
* Sono consentite l’adozione di pompa elettrica per alimentazione carburante e l’aggiunta di strumenti di controllo e misura.

Art. 19

**Lampada rossa di segnalazione**

**Le vetture devono essere equipaggiate con una lampada rossa di segnalazione in conformità con quanto prescritto dall’art. 297 d) dell’Allegato J 1973**

Art. 20

**OMOLOGAZIONE**

La rispondenza di ogni vettura ai requisiti del presente Regolamento sarà oggetto di controllo da richiedersi alla C.S.A.I. con le modalità previste dal Cap III della Norma Supplementare n° 5. In sede di omologazione, il numero di ogni telaio sarà punzonato dal Commissario Tecnico delegato dalla CSAI

N.B. Eventuali proposte di varianti verranno prese in considerazione unicamente al termine della stagione sportiva del 1973

Pneumatici per Formule e gruppi nazionali.

Poiché per ciascuna Formula (Monza, 850, Italia) e gruppi nazionali (Turismo e Gran Turismo di serie CSAI), la regolamentazione tecnica prevede precisi tipi di pneumatici, è assolutamente vietato, per evidenti ragioni di sicurezza, alterare il battistrada o altre parti del pneumatico che deve rimanere quello previsto dal costruttore. A vettuire con pneumatici alterati non sarà permesso di effettuare le prove ufficiali e la competizione.

N.d.R. Pubblicata nel Giugno 1973

**REGOLAMENTO DELLA VETTURA “FORMULA 850” (1974)**

Art. 1

**PREMESSA**

La presente edizione del regolamento aggiorna ed annulla le edizioni e le circolari emesse in precedenza.

Art. 2

**DEFINIZIONI ED AVVERTENZE GENERALI**

La vettura “Formula 850” è una monoposto da corsa a ruote scoperte.

I motori sono derivati da una vettura di marca italiana omologata nella categoria Turismo di serie gruppo 1 e funzionanti a benzina di tipo commerciale.

La vettura e le sue parti devono corrispondere alle caratteristiche del presente regolamento.

Art. 3

**MOTORE**

 Il motore deve essere strettamente di serie come quello della vettura omologata da cui deriva e non è permesso apportarvi nessuna modifica tranne le seguenti.

 a) collettore di scarico e silenziatore

 In sostituzione del collettore e del silenziatore è ammessa la costruzione libera dell’impianto di scarico senza però modificare il diametro dei fori del collettore;

 b) Collettore di aspirazione

Nel solo caso esso sia costruito in un sol pezzo con il collettore di scarico, può essere cambiato, senza però modificare il diametro dei fori del collettore;

 c) Carburatore

Il filtro d’aria può essere soppresso o cambiato.

Il carburatore normalmente montato sul motore non deve essere cambiato.

E’ tuttavia consentito cambiare gli elementi che regolano il dosaggio della quantità di carburante e dell’aria da immettere nel motore; è ammesso sostituire o modificare il diffusore del carburatore.

Per quei carburatori che hanno il diffusore amovibile è consentito lavorare il corpo del carburatore a monte della farfalla.

 d) Testata del motore

E’ consentito lo spianamento della testata del motore;

Le sedi delle valvole sono libere con le seguenti definizioni: la misura del diametro interno deve essere uguale a quella delle sedi originali e deve mantenersi costante per tutta la parte cilindrica; è permesso ripassare, rettificare (45° +/- 5’) e ridurre la larghezza delle sedi valvole (20° - 75°), come indicato sul manuale Fiat – Istruzioni per le riparazioni.

 e) Blocco motore

E’ consentito alesare le canne maggiorando il diametro originale secondo la scala di maggiorazione prevista dalla casa costruttrice; in ogni caso non è consentito oltrepassare la cilindrata di 850 cmc.

Se il motore non viene fabbricato con canne e cilindri amovibili non può essere incamiciato;

 f) Albero a camme

Di libera costruzione con libertà di posizionamento del foro per la messa in fase dell’ingranaggio della distribuzione.

 g) Molle valvole e piattelli

E’ permessa la sostituzione con altri di libera fabbricazione;

 h) Raffreddamento

E’ consentito sostituire, spostare e/o modificare il radiatore, la pompa dell’ acqua, le relative tubazioni e i supporti con altri di fabbricazione diversa.

E’ consentita la modifica e/o la soppressione della ventola e del termostato.

Nel caso di motori raffreddati ad aria è consentito modificare il sistema di ventilazione; la cinghia trapezoidale originale può essere sostituita con altra di marca e tipo trapezoidale non originale.

 i) Lubrificazione

E’ ammessa l’aggiunta di un filtro e/o di un radiatore olio supplementare e dei relativi raccordi, nonché l’interposizione di paratia purché solidale con la coppa dell’olio.

Il filtro e/o il radiatore debbono essere montati dopo la pompa e prima dell’inizio della distribuzione dell’olio ai vari organi.

I relativi raccordi devono usufruire di fori esistenti comunque utilizzati.

I fori possono essere allargati o filettati solo per poter montare i raccordi.

Nota: per i motori Fiat 850 sono consentite le due seguenti soluzioni:

1)Monoblocchi prima serie: attacco uscita-entrata sul filtro olio

1. Monoblocchi seconda serie: uscita, dalla pompa olio attraverso qualsiasi foro esistente (pompa AC , astina controllo livello olio, ecc), entrata, sulla prima bronzina lato comando distribuzione attraverso un foro nel monoblocco comunque ricavato.

In conseguenza della applicazione di un filtro e/o radiatore olio supplementare è consentito variare la taratura della valvolina pressione olio o sostituirla.

E’ ammesso inoltre variare il circuito di lubrificazione a valle della pompa usufruendo, anche mediante modifica dei fori esistenti nel basamento del motore, o praticando nuovi fori nello stesso.

E’ permesso il montaggio delle bronzine dei supporti di banco e delle bielle sia in metallo bianco che in metallo indio purché originali Fiat.

E’ consentito portare al peso minimo, comprensivo di tolleranza, riportato sulla scheda di omologazione, il volano, l’albero motore, le bielle, gli stantuffi con anelli e perni. L’equilibratura delle suddette parti deve essere eseguita soltanto con asportazione e non con aggiunta di materiale.

Non sono ammesse lucidature

Il volano motore è libero per quanto riguarda forma e materiale. Il diametro sul quale è calettata la corona dentata deve essere di 221,955 -222,025 mm. Il peso minimo del volano deve essere di 4700 g. La puleggia costituente il filtro centrifugo dell’olio è libera per forma e materiale, a condizione che sia rispettato il diametro di scorrimento della cinghia e il peso di quella d’origine.

Il comando della pompa dell’acqua può essere effettuato per mezzo di cinghia dentata; le pulegge di comando sono libere.

Art. 4

**CAMBIO – FRIZIONE – ALBERO DI TRASMISSIONE**

 Il cambio di velocità è libero, di costruzione nazionale o extranazionale; esso deve tuttavia mantenere 4 rapporti avanti più la retromarcia.

Modifiche ammesse

* Applicazione di una flangia tra motore e cambio con il supporto per il motorino di avviamento
* Modifica o sostituzione dell’albero di trasmissione tra frizione e cambio
* Sostituzione del disco e delle molle di pressione della frizione. E’ ammesso il comando idraulico della frizione.

Art. 5

**GRUPPO PONTE -DIFFERENZIALE**

Qualunque ponte e gruppo differenziale di costruzione nazionale e appartenente a vettura omologata nella categoria Turismo di serie gruppo 1 può essere usato.

Sono proibiti i differenziali autobloccanti o parzialmente bloccanti.

Modifiche ammesse

* E’ ammesso il cambio del rapporto originale (pignone-corona)
* E’ ammesso il montaggio di semiassi e giunti di qualsiasi tipo.

Art. 6

**SERBATOI DI CARBURANTE**

La capacità minima del serbatoio di carburante dovrà essere di 15 litri; sono obbligatori i serbatoi di sicurezza i quali devono essere conformi ad una delle 3 specifiche (FT1/FT2/FT3) riportate all’art. 253 J) dell’Allegato J

 I bocchettoni di riempimento ed i relativi tappi non debbono sporgere dalla carrozzeria.

Il tappo deve essere fatto in modo da assicurare un bloccaggio effettivo che riduca i rischi di una apertura accidentale a seguito di un urto violento o di una falsa manovra per chiuderlo.

I bocchettoni devono essere situati lontano dai punti vulnerabili in caso di urto.

Gli sfiati devono essere situati almeno 25 cm dietro l’abitacolo.

**Art. 7**

**ALTRI ELEMENTI MECCANICI**

Di costruzione libera con le seguenti prescrizioni:

* E’ proibito l’uso di cerchi e dischi in lega leggera;
* La dimensione massima per i pneumatici è la seguente:

 Misura massima del cerchio 5” 1/2 x 13

Sono permessi soltanto pneumatici radiali della serie SR o HR; la dimensione massima del pneumatico è 165 x 13. I pneumatici devono essere montati su cerchi le cui dimensioni siano quelle riportate sul Catalogo delle Case Costruttrici di pneumatici.

 Le marche di pneumatici ammesse sono: avon – pirelli – good year – firestone – michelin – dunlop – kleber – ceat – continental

Non è consentito manomettere il battistrada.

Art. 8

**AUTOTELAIO**

Di costruzione libera

Art. 9

**CARROZZERIA**

Di costruzione libera del tipo monoposto a ruote scoperte.

Art. 10

**IMPIANTO ELETTRICO**

Di costruzione libera con la seguente prescrizione

* E’ obbligatorio il montaggio di un interruttore elettrico; tale interruttore deve essere accessibile sia dall’interno che dall’esterno della vettura ed essere indicato con un “lampo” in un triangolo blu.
* E’ obbligatoria la messa in moto elettrica a mezzo motorino di avviamento di serie, comandato dal pilota seduto al volante.
* E’ consentita la sostituzione del distributore originale con quello della Fiat 850 spider o della Fiat-Abarth 850 TC.

Non è consentito alcun tipo di accensione elettronica.

Art. 11

**CAVI, CONDOTTI, EQUIPAGGIAMENTI ELETTRICI.**

Canali, condotti, equipaggiamenti elettrici, devono essere collocati o installati in modo che una fuga qualsiasi non possa dar luogo a:

* Accumulo di liquido;
* Ingresso di liquido nell’abitacolo;
* Contatto fra liquido e conduttore o equipaggiamenti elettrici qualsiasi.

Nel caso in cui condotti, cavi o equipaggiamenti elettrici passino o siano installati nell’abitacolo del pilota, essi devono essere isolati dall’abitacolo stesso mediante una copertura supplementare stagna, ininfiammabile.

Art. 12

**ESTINTORI**

Le vetture devono essere fornite di un sistema di estinzione di incendio della capacità minima di 3 kg al netto. Tale sistema deve potere essere comandato a mano sia dal pilota a bordo che da un soccorritore esterno. Il dispositivo di comando deve essere chiaramente segnalato da una lettera E maiuscola in un disco rosso. La direzione della o delle uscite del sistema di estinzione è lasciata all’apprezzamento del concorrente.

Art. 13

**PROTEZIONE CONTRO L’INCENDIO**

E’ obbligatorio il montaggio di un diaframma di protezione contro l’incendio in lamiera metallica di almeno mm 0,6 di spessore, posto fra il motore ed il sedile del pilota, a norma dell’art. 125 del C.S.I.

Art. 14

**CENTINA DI SICUREZZA**

Vale l’articolo 296 dell’Allegato J (Prescrizioni e definizioni applicabili alle vetture da corsa delle tre formule internazionali).

Nel caso a) la responsabilità è completamente a carico del costruttore.

Art. 15

**Cinture di sicurezza**

Le vetture devono essere equipaggiate con una cintura di sicurezza a 6 punti come prescritto dall’articolo 296 f) dell’allegato J 1973.

L’uso di tale cintura è obbligatorio.

Art. 16

**Peso e dimensioni**

1. Peso minimo della vettura in ordine di marcia (senza carburante), 350 kg

compreso il supplemento dovuto alle misure di sicurezza

1. Passo minimo 1800 mm
2. Carreggiata minima 1050 mm
3. Larghezza minima della sezione trasversale della vettura

Misurata in corrispondenza della base dello schienale del

sedile , per una altezza di almeno 200 mm 600 mm

1. Altezza minima dal suolo in ordine di marcia con pilota a bordo 70 mm
2. Cilindrata massima del motore 850 cmc

N.B. E’ vietato l’uso di zavorra amovibile

Art. 17

**Entrata in vigore del regolamento**

Il presente regolamento tecnico ha validità immediata

Art. 18

**Accessori**

Di costruzione libera con le seguenti prescrizioni:

* Il montaggio di un serbatoio metallico di almeno due litri di capacità, per il recupero dell’olio di riflusso. Il serbatoio deve essere fissato a regola d’arte e non deve presentare carattere di provvisorietà.
* Il montaggio, in opportuna posizione ai lati del pilota, di due specchi retrovisori a superficie piana del diametro minimo di mm 75;
* Il montaggio di un doppio circuito, comandato dal pedale freno, tale che in caso di perdita su un punto qualunque dell’impianto di frenaggio, l’azione del pedale risulti ancora efficace almeno su due ruote dello stesso asse.
* Sono consentite l’adozione di pompa elettrica per alimentazione carburante e l’aggiunta di strumenti di controllo e misura.

Art. 19

**Lampada rossa di segnalazione**

Le vetture devono essere equipaggiate con una lampada rossa di segnalazione in conformità con quanto prescritto dall’art. 297 d) dell’Allegato J 1973

Art. 20

**Omologazione**

La rispondenza di ogni vettura ai requisiti del presente Regolamento sarà oggetto di controllo da richiedersi alla C.S.A.I. con le modalità previste dal Cap III della Norma Supplementare n° 5. In sede di omologazione, il numero di ogni telaio sarà punzonato dal Commissario Tecnico delegato dalla CSAI

N.B. Eventuali proposte di varianti verranno prese in considerazione unicamente al termine della stagione sportiva del 1974

Alimentazione Formule Nazionali (850, Italia, Ford, Monza)

Per tutta la stagione 1974 le vetture in oggetto dovranno essere alimentate con alcoo metilico denaturato.

La regolamentazione tecnica subisce, conseguentemente, soltanto la seguente modifica : la pompa meccanica della benzina è libera a condizione che sia dello stesso tipo previsto dal regolamento tecnico per l’alimentazione a benzina.

Per la formula Italia sarà previsto un unico tipo di pompa

N.d.R. Pubblicato nel Febbraio 1974

Sospesa ogni decisione in merito all’alimentazione ad alcool.

(comunicato stampa del 28/2/1974)

La CSAI ha sollecitato i ministeri competenti affinché siano avviatele procedure amministrative, richieste dalle leggi vigenti, per l’uso dell’alcool metilico nelle competizioni automobilistiche.

In atrtesa dell’assenso ministeriale, ogni decisione in materia è sospesa.

La CSAI si riserva di far conoscere la data dell’entrata in vigore del nuovo sistema con un mese di anticipo onde consentire ai costruttori e piloti di potervisi adeguare tempestivamente.000000000000

**REGOLAMENTO DELLA VETTURA “FORMULA 850” (1975)**

Art. 1

**PREMESSA**

La presente edizione del regolamento aggiorna ed annulla le edizioni e le circolari emesse in precedenza.

Art. 2

**DEFINIZIONI ED AVVERTENZE GENERALI**

La vettura “Formula 850” è una monoposto da corsa a ruote scoperte.

I motori sono derivati da una vettura di marca italiana omologata nella categoria Turismo di serie gruppo 1 e funzionanti a benzina di tipo commerciale.

La vettura e le sue parti devono corrispondere alle caratteristiche del presente regolamento.

Art. 3

**MOTORE**

 Il motore deve essere strettamente di serie come quello della vettura omologata da cui deriva e non è permesso apportarvi nessuna modifica tranne le seguenti.

 a) collettore di scarico e silenziatore

 In sostituzione del collettore e del silenziatore è ammessa la costruzione libera dell’impianto di scarico senza però modificare il diametro dei fori del collettore;

 b) Collettore di aspirazione

Nel solo caso esso sia costruito in un sol pezzo con il collettore di scarico, può essere cambiato, senza però modificare il diametro dei fori del collettore;

 c) Carburatore

Il filtro d’aria può essere soppresso o cambiato.

Il carburatore normalmente montato sul motore non deve essere cambiato.

E’ tuttavia consentito cambiare gli elementi che regolano il dosaggio della quantità di carburante e dell’aria da immettere nel motore; è ammesso sostituire o modificare il diffusore del carburatore.

Per quei carburatori che hanno il diffusore amovibile è consentito lavorare il corpo del carburatore a monte della farfalla.

 d) Testata del motore

E’ consentito lo spianamento della testata del motore;

Le sedi delle valvole sono libere a condizione che sia rispettato il diametro minimo delle sedi di serie .

 e) Blocco motore

E’ consentito alesare le canne maggiorando il diametro originale secondo la scala di maggiorazione prevista dalla casa costruttrice; in ogni caso non è consentito oltrepassare la cilindrata di 850 cmc.

Se il motore non viene fabbricato con canne e cilindri amovibili non può essere incamiciato;

 f) Albero a camme

Di libera costruzione con libertà di posizionamento del foro per la messa in fase dell’ingranaggio della distribuzione.

 g) Molle valvole e piattelli

E’ permessa la sostituzione con altri di libera fabbricazione;

 h) Raffreddamento

E’ consentito sostituire, spostare e/o modificare il radiatore, la pompa dell’ acqua, le relative tubazioni e i supporti con altri di fabbricazione diversa.

E’ consentita la modifica e/o la soppressione della ventola e del termostato.

Nel caso di motori raffreddati ad aria è consentito modificare il sistema di ventilazione; la cinghia trapezoidale originale può essere sostituita con altra di marca e tipo trapezoidale non originale.

 i) Lubrificazione

E’ ammessa l’aggiunta di un filtro e/o di un radiatore olio supplementare e dei relativi raccordi, nonché l’interposizione di paratia purché solidale con la coppa dell’olio.

Il circuito di lubrificazione è libero: è permesso pertanto lavorare il monoblocco per asportazione di materiale e tappare eventuali condotti esistenti nel circuito di lubrificazione a condizione che non sia apportato materiale in modo omogeneo (saldatura ecc) sui particolari d’origine. Il funzionamento centrifugo dell’olio può essere soppresso.

E’ permesso il montaggio delle bronzine dei supporti di banco e delle bielle sia in metallo bianco che in metallo indio purché originali Fiat.

E’ permesso equilibrare l’albero motore, le bielle, gli stantuffi con anelli e perni a condizione di rispettare i pesi minimi sotto indicati.

* Peso minimo albero motore 7125 gr
* Peso minimo biella senza cuscinetti 430 gr
* Peso minimo stantuffo con anelli e perno 260 gr

 L’equilibratura delle suddette parti deve essere eseguita soltanto con asportazione e non con aggiunta di materiale.

Non sono ammesse lucidature

E’ permesso praticare incavi per le valvole sul cielo dei pistoni.

Il volano motore è libero per quanto riguarda forma e materiale. Il diametro sul quale è calettata la corona dentata deve essere di 221,955 -222,025 mm. Il peso minimo del volano deve essere di 4700 g. La puleggia costituente il filtro centrifugo dell’olio è libera per forma e materiale, a condizione che sia rispettato il diametro di scorrimento della cinghia e il peso di quella d’origine.

Il comando della pompa dell’acqua può essere effettuato per mezzo di cinghia dentata; le pulegge di comando sono libere.

Art. 4

**CAMBIO – FRIZIONE – ALBERO DI TRASMISSIONE**

 Il cambio di velocità è libero, di costruzione nazionale o extranazionale; esso deve tuttavia mantenere 4 rapporti avanti più la retromarcia.

Modifiche ammesse

* Applicazione di una flangia tra motore e cambio con il supporto per il motorino di avviamento
* Modifica o sostituzione dell’albero di trasmissione tra frizione e cambio
* Sostituzione del disco e delle molle di pressione della frizione. E’ ammesso il comando idraulico della frizione.

Art. 5

**GRUPPO PONTE -DIFFERENZIALE**

Qualunque ponte e gruppo differenziale di costruzione nazionale e appartenente a vettura omologata nella categoria Turismo di serie gruppo 1 può essere usato.

Sono proibiti i differenziali autobloccanti o parzialmente bloccanti.

Modifiche ammesse

* E’ ammesso il cambio del rapporto originale (pignone-corona)
* E’ ammesso il montaggio di semiassi e giunti di qualsiasi tipo.

Art. 6

**SERBATOI DI CARBURANTE**

La capacità minima del serbatoio di carburante dovrà essere di 15 litri; sono obbligatori i serbatoi di sicurezza i quali devono essere conformi ad una delle 3 specifiche (FT1/FT2/FT3) riportate all’art. 297 dell’Allegato J 1971

 I bocchettoni di riempimento ed i relativi tappi non debbono sporgere dalla carrozzeria.

Il tappo deve essere fatto in modo da assicurare un bloccaggio effettivo che riduca i rischi di una apertura accidentale a seguito di un urto violento o di una falsa manovra per chiuderlo.

I bocchettoni devono essere situati lontano dai punti vulnerabili in caso di urto.

Gli sfiati devono essere situati almeno 25 cm dietro l’abitacolo.

**Art. 7**

**ALTRI ELEMENTI MECCANICI**

Di costruzione libera con le seguenti prescrizioni:

* Le ruote sono libere per forma e materiale;
* La dimensione massima per i pneumatici è la seguente:

 Misura massima del cerchio 5” 1/2 x 13

Sono permessi soltanto pneumatici Kleber 12-17-13 (RS 23 oppure CM 24)

Non è consentito manomettere il battistrada.

Sono proibiti i cerchioni in magnesio.

Art. 8

**AUTOTELAIO**

Di costruzione libera

Art. 9

**CARROZZERIA**

Di costruzione libera del tipo monoposto a ruote scoperte.

Art. 10

**IMPIANTO ELETTRICO**

Di costruzione libera con la seguente prescrizione

* E’ obbligatorio il montaggio di un interruttore elettrico; tale interruttore deve essere accessibile sia dall’interno che dall’esterno della vettura ed essere indicato con un “lampo” in un triangolo blu.
* E’ obbligatoria la messa in moto elettrica a mezzo motorino di avviamento di serie, comandato dal pilota seduto al volante.
* E’ consentita la sostituzione del distributore originale con quello della Fiat 850 spider o della Fiat-Abarth 850 TC.

Non è consentito alcun tipo di accensione elettronica.

Art. 11

**CAVI, CONDOTTI, EQUIPAGGIAMENTI ELETTRICI.**

Canali, condotti, equipaggiamenti elettrici, devono essere collocati o installati in modo che una fuga qualsiasi non possa dar luogo a:

* Accumulo di liquido;
* Ingresso di liquido nell’abitacolo;
* Contatto fra liquido e conduttore o equipaggiamenti elettrici qualsiasi.

Nel caso in cui condotti, cavi o equipaggiamenti elettrici passino o siano installati nell’abitacolo del pilota, essi devono essere isolati dall’abitacolo stesso mediante una copertura supplementare stagna, ininfiammabile.

Art. 12

**ESTINTORI**

Le vetture devono essere fornite di un sistema di estinzione di incendio della capacità minima di 3 kg al netto. Tale sistema deve potere essere comandato a mano sia dal pilota a bordo che da un soccorritore esterno. Il dispositivo di comando deve essere chiaramente segnalato da una lettera E maiuscola in un disco rosso. La direzione della o delle uscite del sistema di estinzione è lasciata all’apprezzamento del concorrente.

Art. 13

**PROTEZIONE CONTRO L’INCENDIO**

E’ obbligatorio il montaggio di un diaframma di protezione contro l’incendio in lamiera metallica di almeno mm 0,6 di spessore, posto fra il motore ed il sedile del pilota, a norma dell’art. 125 del C.S.I.

Art. 14

**CENTINA DI SICUREZZA**

Vale l’articolo 296 dell’Allegato J (Prescrizioni e definizioni applicabili alle vetture da corsa delle tre formule internazionali).

Nel caso a) la responsabilità è completamente a carico del costruttore.

Art. 15

**Cinture di sicurezza**

Le vetture devono essere equipaggiate con una cintura di sicurezza a 6 punti come prescritto dall’articolo 296 f) dell’allegato J 1973.

L’uso di tale cintura è obbligatorio.

Art. 16

**Peso e dimensioni**

1. Peso minimo della vettura in ordine di marcia (senza carburante), 350 kg

compreso il supplemento dovuto alle misure di sicurezza

1. Passo minimo 1800 mm
2. Carreggiata minima 1050 mm
3. Larghezza minima della sezione trasversale della vettura

Misurata in corrispondenza della base dello schienale del

sedile , per una altezza di almeno 200 mm 600 mm

1. Altezza minima dal suolo in ordine di marcia con pilota a bordo 70 mm
2. Cilindrata massima del motore 850 cmc

N.B. E’ vietato l’uso di zavorra amovibile

Art. 17

**Entrata in vigore del regolamento**

Il presente regolamento tecnico ha validità immediata

Art. 18

**Accessori**

Di costruzione libera con le seguenti prescrizioni:

* Il montaggio di un serbatoio metallico di almeno due litri di capacità, per il recupero dell’olio di riflusso. Il serbatoio deve essere fissato a regola d’arte e non deve presentare carattere di provvisorietà.
* Il montaggio, in opportuna posizione ai lati del pilota, di due specchi retrovisori a superficie piana del diametro minimo di mm 75;
* Il montaggio di un doppio circuito, comandato dal pedale freno, tale che in caso di perdita su un punto qualunque dell’impianto di frenaggio, l’azione del pedale risulti ancora efficace almeno su due ruote dello stesso asse.
* Sono consentite l’adozione di pompa elettrica per alimentazione carburante e l’aggiunta di strumenti di controllo e misura.

Art. 19

**Lampada rossa di segnalazione**

Le vetture devono essere equipaggiate con una lampada rossa di segnalazione in conformità con quanto prescritto dall’art. 297 d) dell’Allegato J 1973

Art. 20

**Omologazione**

La rispondenza di ogni vettura ai requisiti del presente Regolamento sarà oggetto di controllo da richiedersi alla C.S.A.I. con le modalità previste dal Cap III della Norma Supplementare n° 5. In sede di omologazione, il numero di ogni telaio sarà punzonato dal Commissario Tecnico delegato dalla CSAI

N.B. Eventuali proposte di varianti verranno prese in considerazione unicamente al termine della stagione sportiva del 1975

Altezza minima da terra per tutte le formule nazionali.

Facendo seguitoad una precedente decisione dell Commissione Sportiva internazionale si rende noto che la verifica delle altezze miunime da terra di tutte le vetture di formula nazionali, dovrà essere eseguita in base a quanto precisato all’art. 253 a) dell’allegato J e cioè: “nessuna parte della vettura deve toccare il suolo quando uno dei pneumatici è sgonfio”. Pertanto i valori delle altezze minime precedentemente riportati sui regolamenti tecnici particolari delle formule non sono più da prendersi in considerazione.

N.d.R. Pubblicato nel Maggio 1975

Ruote per le vetture di Formula 850

A chiarimento di quanto riportato all’articolo 7 del regolamento tecnico delle vetture in oggetto, si precisa che sono proibiti i cerchioni costituiti interamente da magnesio; peraltro cerchioni in lega di magnesio e altri materiali sono permessi per le vetture in oggetto.

N.d.R. Pubblicato nel Luglio 1975

**REGOLAMENTO DELLA VETTURA “FORMULA 850” (1976)**

Art. 1

**PREMESSA**

La presente edizione del regolamento aggiorna ed annulla le edizioni e le circolari emesse in precedenza.

Art. 2

**DEFINIZIONI ED AVVERTENZE GENERALI**

La vettura “Formula 850” è una monoposto da corsa a ruote scoperte.

I motori sono derivati da una vettura di marca italiana omologata nella categoria Turismo di serie gruppo 1 e funzionanti a benzina di tipo commerciale.

La vettura e le sue parti devono corrispondere alle caratteristiche del presente regolamento.

Art. 3

**MOTORE**

 Il motore deve essere strettamente di serie come quello della vettura omologata da cui deriva e non è permesso apportarvi nessuna modifica tranne le seguenti.

 a) collettore di scarico e silenziatore

 In sostituzione del collettore e del silenziatore è ammessa la costruzione libera dell’impianto di scarico senza però modificare il diametro dei fori del collettore;

 b) Collettore di aspirazione

Nel solo caso esso sia costruito in un sol pezzo con il collettore di scarico, può essere cambiato, senza però modificare il diametro dei fori del collettore;

 c) Carburatore

Il filtro d’aria può essere soppresso o cambiato.

Il carburatore normalmente montato sul motore non deve essere cambiato.

E’ tuttavia consentito cambiare gli elementi che regolano il dosaggio della quantità di carburante e dell’aria da immettere nel motore; è ammesso sostituire o modificare il diffusore del carburatore.

Per quei carburatori che hanno il diffusore amovibile è consentito lavorare il corpo del carburatore a monte della farfalla.

Non sono permesse prese d’aria dinamiche per i carburatori anche se praticate nella carrozzeria.

 d) Testata del motore

E’ consentito lo spianamento della testata del motore;

Le sedi delle valvole sono libere a condizione che sia rispettato il diametro minimo delle sedi di serie .

 e) Blocco motore

E’ consentito alesare le canne maggiorando il diametro originale secondo la scala di maggiorazione prevista dalla casa costruttrice; in ogni caso non è consentito oltrepassare la cilindrata di 850 cmc.

Se il motore non viene fabbricato con canne e cilindri amovibili non può essere incamiciato;

 f) Albero a camme

Di libera costruzione con libertà di posizionamento del foro per la messa in fase dell’ingranaggio della distribuzione.

 g) Molle valvole e piattelli

E’ permessa la sostituzione con altri di libera fabbricazione;

 h) Raffreddamento

E’ consentito sostituire, spostare e/o modificare il radiatore, la pompa dell’ acqua, le relative tubazioni e i supporti con altri di fabbricazione diversa.

E’ consentita la modifica e/o la soppressione della ventola e del termostato.

Nel caso di motori raffreddati ad aria è consentito modificare il sistema di ventilazione; la cinghia trapezoidale originale può essere sostituita con altra di marca e tipo trapezoidale non originale.

 i) Lubrificazione

E’ ammessa l’aggiunta di un filtro e/o di un radiatore olio supplementare e dei relativi raccordi, nonché l’interposizione di paratia purché solidale con la coppa dell’olio.

E consentito variare la taratura della valvolina di pressione dell’olio.

Il circuito di lubrificazione è libero: è permesso pertanto lavorare il monoblocco per asportazione di materiale e tappare eventuali condotti esistenti nel circuito di lubrificazione a condizione che non sia apportato materiale in modo omogeneo (saldatura ecc) sui particolari d’origine. Il funzionamento centrifugo dell’olio può essere soppresso.

E’ permesso il montaggio delle bronzine dei supporti di banco e delle bielle sia in metallo bianco che in metallo indio purché originali Fiat.

E possibile incamiciare i cilindri; le camicie devono essere in ghisa, l’albero motore, le bielle, gli stantuffi con anelli e perni possono essere equilibrati e/o ridotti di peso a condizione di rispettare i pesi minimi sotto indicati.

* Peso minimo albero motore 7125 gr
* Peso minimo biella senza cuscinetti 430 gr
* Peso minimo stantuffo con anelli e perno 260 gr

 L’equilibratura delle suddette parti deve essere eseguita soltanto con asportazione e non con aggiunta di materiale.

Non sono ammesse lucidature

E’ permesso praticare incavi per le valvole sul cielo dei pistoni.

I perni banco e di biella dell’albero motore possono essere rettificati, secondo quanto previsto dal costruttore sul manuale delle istruzioni per le riparazioni; nessun’altra lavorazione è consentita per i perni dell’albero motore.

Il volano motore è libero per quanto riguarda forma e materiale. Il diametro sul quale è calettata la corona dentata deve essere di 221,955 -222,025 mm. Il peso minimo del volano deve essere di 4700 g. La puleggia costituente il filtro centrifugo dell’olio è libera per forma e materiale, a condizione che sia rispettato il diametro di scorrimento della cinghia e il peso di quella d’origine.

Il comando della pompa dell’acqua può essere effettuato per mezzo di cinghia dentata; le pulegge di comando sono libere.

Art. 4

**CAMBIO – FRIZIONE – ALBERO DI TRASMISSIONE**

 Il cambio di velocità è libero, di costruzione nazionale o extranazionale; esso deve tuttavia mantenere 4 rapporti avanti più la retromarcia.

Modifiche ammesse

* Applicazione di una flangia tra motore e cambio con il supporto per il motorino di avviamento
* Modifica o sostituzione dell’albero di trasmissione tra frizione e cambio
* Sostituzione del disco e delle molle di pressione della frizione. E’ ammesso il comando idraulico della frizione.

Art. 5

**GRUPPO PONTE -DIFFERENZIALE**

Qualunque ponte e gruppo differenziale di costruzione nazionale e appartenente a vettura omologata nella categoria Turismo di serie gruppo 1 può essere usato.

Sono proibiti i differenziali autobloccanti o parzialmente bloccanti.

Modifiche ammesse

* E’ ammesso il cambio del rapporto originale (pignone-corona)
* E’ ammesso il montaggio di semiassi e giunti di qualsiasi tipo.

Art. 6

**SERBATOI DI CARBURANTE**

La capacità minima del serbatoio di carburante dovrà essere di 15 litri; sono obbligatori i serbatoi di sicurezza i quali devono essere conformi ad una delle 3 specifiche (FT1/FT2/FT3) riportate all’art. 297 dell’Allegato J 1971

 I bocchettoni di riempimento ed i relativi tappi non debbono sporgere dalla carrozzeria.

Il tappo deve essere fatto in modo da assicurare un bloccaggio effettivo che riduca i rischi di una apertura accidentale a seguito di un urto violento o di una falsa manovra per chiuderlo.

I bocchettoni devono essere situati lontano dai punti vulnerabili in caso di urto.

Gli sfiati devono essere situati almeno 25 cm dietro l’abitacolo.

**Art. 7**

**ALTRI ELEMENTI MECCANICI**

Di costruzione libera con le seguenti prescrizioni:

* Le ruote sono libere per forma e materiale ad esclusione di quelle costituite interamente da magnesio; la dimensione massima per i pneumatici è la 5” 1/2 x 13

Sono permessi soltanto pneumatici Kleber 12-17-13 (RS 23 oppure CM 24)

Kleber 10-16-13 CM 35 soltanto sulle ruote anteriori.

Non è consentito manomettere il battistrada.

Art. 8

**AUTOTELAIO**

Di costruzione libera

Art. 9

**CARROZZERIA**

Di costruzione libera del tipo monoposto a ruote scoperte.

Art. 10

**IMPIANTO ELETTRICO**

Di costruzione libera con la seguente prescrizione

* E’ obbligatorio il montaggio di un interruttore elettrico; tale interruttore deve essere accessibile sia dall’interno che dall’esterno della vettura ed essere indicato con un “lampo” in un triangolo blu.
* E’ obbligatoria la messa in moto elettrica a mezzo motorino di avviamento di serie, comandato dal pilota seduto al volante.
* E’ consentita la sostituzione del distributore originale con quello della Fiat 850 spider o della Fiat-Abarth 850 TC.

Non è consentito alcun tipo di accensione elettronica.

Art. 11

**CAVI, CONDOTTI, EQUIPAGGIAMENTI ELETTRICI.**

Canali, condotti, equipaggiamenti elettrici, devono essere collocati o installati in modo che una fuga qualsiasi non possa dar luogo a:

* Accumulo di liquido;
* Ingresso di liquido nell’abitacolo;
* Contatto fra liquido e conduttore o equipaggiamenti elettrici qualsiasi.

Nel caso in cui condotti, cavi o equipaggiamenti elettrici passino o siano installati nell’abitacolo del pilota, essi devono essere isolati dall’abitacolo stesso mediante una copertura supplementare stagna, ininfiammabile.

Art. 12

**ESTINTORI**

Le vetture devono essere fornite di un sistema di estinzione di incendio della capacità minima di 3 kg al netto. Tale sistema deve potere essere comandato a mano sia dal pilota a bordo che da un soccorritore esterno. Il dispositivo di comando deve essere chiaramente segnalato da una lettera E maiuscola in un disco rosso. La direzione della o delle uscite del sistema di estinzione è lasciata all’apprezzamento del concorrente.

Art. 13

**PROTEZIONE CONTRO L’INCENDIO**

E’ obbligatorio il montaggio di un diaframma di protezione contro l’incendio in lamiera metallica di almeno mm 0,6 di spessore, posto fra il motore ed il sedile del pilota, a norma dell’art. 125 del C.S.I.

Art. 14

**CENTINA DI SICUREZZA**

Vale l’articolo 296 dell’Allegato J (Prescrizioni e definizioni applicabili alle vetture da corsa delle tre formule internazionali).

Nel caso a) la responsabilità è completamente a carico del costruttore.

Art. 15

**Cinture di sicurezza**

Le vetture devono essere equipaggiate con una cintura di sicurezza a 6 punti come prescritto dall’articolo 253 c) dell’allegato J

L’uso di tale cintura è obbligatorio.

Art. 16

**APPOGGIATESTA**

Le vetture dovranno essere equipaggiate con un appoggiatesta di adeguata robustezza. Il fissaggio potrà essere realizzato convenientemente utilizzando la struttura della centina di sicurezza, con l’integrazione di elementi tubolari o simili opportunamente studiati.

Art. 17

**Peso e dimensioni**

1. Peso minimo della vettura in ordine di marcia (senza carburante), 350 kg

compreso il supplemento dovuto alle misure di sicurezza

1. Passo minimo 1800 mm
2. Carreggiata minima 1050 mm
3. Larghezza minima della sezione trasversale della vettura

Misurata in corrispondenza della base dello schienale del

sedile , per una altezza di almeno 200 m 600 mm

 e) Cilindrata massima del motore 850 cmc

 f) Altezza minima da terra in ordine di marcia con pilota a bordo: la vettura, con

 un pneumatico sgonfio deve poter muoversi senza che alcuna parte della

 vettura tocchi il suolo.

1. Larghezza della carrozzeria davanti alle ruote anteriori 80 cm

Art. 18

**Entrata in vigore del regolamento**

Il presente regolamento tecnico ha validità immediata

Art. 19

**Accessori**

Di costruzione libera con le seguenti prescrizioni:

* Il montaggio di un serbatoio metallico di almeno due litri di capacità, per il recupero dell’olio di riflusso. Il serbatoio deve essere fissato a regola d’arte e non deve presentare carattere di provvisorietà.
* Il montaggio, in opportuna posizione ai lati del pilota, di due specchi retrovisori a superficie piana del diametro minimo di mm 75;
* Il montaggio di un doppio circuito, comandato dal pedale freno, tale che in caso di perdita su un punto qualunque dell’impianto di frenaggio, l’azione del pedale risulti ancora efficace almeno su due ruote dello stesso asse.
* Sono consentite l’adozione di pompa elettrica per alimentazione carburante e l’aggiunta di strumenti di controllo e misura.

Art. 20

**Lampada rossa di segnalazione**

Le vetture devono essere equipaggiate con una lampada rossa di segnalazione in conformità con quanto prescritto dall’art. 253 n) dell’Allegato J

Art. 21

**Omologazione**

La rispondenza di ogni vettura ai requisiti del presente Regolamento sarà oggetto di controllo da richiedersi alla C.S.A.I. con le modalità previste dal Cap III della Norma Supplementare n° 5. In sede di omologazione, il numero di ogni telaio sarà punzonato dal Commissario Tecnico delegato dalla CSAI

N.B. Eventuali proposte di varianti verranno prese in considerazione unicamente al termine della stagione sportiva del 1975

**LA FINE DELLA PRESENTE FORMULA E’ STABILITA PER IL 31-12-1977**

**Pneumatici per la F. 850**

**Per le vetture in oggetto, soltanto sulle ruote anteriori possono essere montati indifferentemente pneumatici Kleber 10/16-13 CM 35 oppure 10/16-13 CM 24.**

**La norma ha applicazione immediata.**

**N.d.R. Pubblicata nel Maggio 1976**

**REGOLAMENTO DELLA VETTURA “FORMULA 850” (1977)**

Art. 1

**PREMESSA**

La presente edizione del regolamento aggiorna ed annulla le edizioni e le circolari emesse in precedenza.

Art. 2

**DEFINIZIONI ED AVVERTENZE GENERALI**

La vettura “Formula 850” è una monoposto da corsa a ruote scoperte.

I motori sono derivati da una vettura di marca italiana omologata nella categoria Turismo di serie gruppo 1 e funzionanti a benzina di tipo commerciale.

La vettura e le sue parti devono corrispondere alle caratteristiche del presente regolamento.

Art. 3

**MOTORE**

 Il motore deve essere strettamente di serie come quello della vettura omologata da cui deriva e non è permesso apportarvi nessuna modifica tranne le seguenti.

 a) collettore di scarico e silenziatore

 In sostituzione del collettore e del silenziatore è ammessa la costruzione libera dell’impianto di scarico senza però modificare il diametro dei fori del collettore;

 b) Collettore di aspirazione

Nel solo caso esso sia costruito in un sol pezzo con il collettore di scarico, può essere cambiato, senza però modificare il diametro dei fori del collettore;

 c) Carburatore

Il filtro d’aria può essere soppresso o cambiato.

Il carburatore normalmente montato sul motore non deve essere cambiato.

E’ tuttavia consentito cambiare gli elementi che regolano il dosaggio della quantità di carburante e dell’aria da immettere nel motore; è ammesso sostituire o modificare il diffusore del carburatore.

Il diametro del diffusore è limitato a 25 mm

Per quei carburatori che hanno il diffusore amovibile è consentito lavorare il corpo del carburatore a monte della farfalla.

Non sono permesse prese d’aria dinamiche per i carburatori anche se praticate nella carrozzeria.

 d) Testata del motore

E’ consentito lo spianamento della testata del motore;

Le sedi delle valvole sono libere a condizione che sia rispettato il diametro minimo delle sedi di serie .

 e) Blocco motore

E’ consentito alesare le canne maggiorando il diametro originale secondo la scala di maggiorazione prevista dalla casa costruttrice; in ogni caso non è consentito oltrepassare la cilindrata di 850 cmc.

Se il motore non viene fabbricato con canne e cilindri amovibili non può essere incamiciato;

 f) Albero a camme

Di libera costruzione con libertà di posizionamento del foro per la messa in fase dell’ingranaggio della distribuzione.

 g) Molle valvole e piattelli

E’ permessa la sostituzione con altri di libera fabbricazione;

 h) Raffreddamento

E’ consentito sostituire, spostare e/o modificare il radiatore, la pompa dell’ acqua, le relative tubazioni e i supporti con altri di fabbricazione diversa.

E’ consentita la modifica e/o la soppressione della ventola e del termostato.

Nel caso di motori raffreddati ad aria è consentito modificare il sistema di ventilazione; la cinghia trapezoidale originale può essere sostituita con altra di marca e tipo trapezoidale non originale.

 i) Lubrificazione

E’ ammessa l’aggiunta di un filtro e/o di un radiatore olio supplementare e dei relativi raccordi, nonché l’interposizione di paratia purché solidale con la coppa dell’olio.

E consentito variare la taratura della valvolina di pressione dell’olio.

Il circuito di lubrificazione è libero: è permesso pertanto lavorare il monoblocco per asportazione di materiale e tappare eventuali condotti esistenti nel circuito di lubrificazione a condizione che non sia apportato materiale in modo omogeneo (saldatura ecc) sui particolari d’origine. Il funzionamento centrifugo dell’olio può essere soppresso.

E’ permesso il montaggio delle bronzine dei supporti di banco e delle bielle sia in metallo bianco che in metallo indio purché originali Fiat.

E possibile incamiciare i cilindri; le camicie devono essere in ghisa, l’albero motore, le bielle, gli stantuffi con anelli e perni possono essere equilibrati e/o ridotti di peso a condizione di rispettare i pesi minimi sotto indicati.

* Peso minimo albero motore 7125 gr
* Peso minimo biella senza cuscinetti 430 gr
* Peso minimo stantuffo con anelli e perno 260 gr

 L’equilibratura delle suddette parti deve essere eseguita soltanto con asportazione e non con aggiunta di materiale.

Non sono ammesse lucidature

E’ permesso praticare incavi per le valvole sul cielo dei pistoni.

I perni banco e di biella dell’albero motore possono essere rettificati, secondo quanto previsto dal costruttore sul manuale delle istruzioni per le riparazioni; nessun’altra lavorazione è consentita per i perni dell’albero motore.

Il volano motore è libero per quanto riguarda forma e materiale. Il diametro sul quale è calettata la corona dentata deve essere di 221,955 -222,025 mm. Il peso minimo del volano deve essere di 4700 g.

Il comando della pompa dell’acqua può essere effettuato per mezzo di cinghia dentata; le pulegge di comando sono libere.

Art. 4

**CAMBIO – FRIZIONE – ALBERO DI TRASMISSIONE**

 Il cambio di velocità è libero, di costruzione nazionale o extranazionale; esso deve tuttavia mantenere 4 rapporti avanti più la retromarcia.

Modifiche ammesse

* Applicazione di una flangia tra motore e cambio con il supporto per il motorino di avviamento
* Modifica o sostituzione dell’albero di trasmissione tra frizione e cambio
* Sostituzione del disco e delle molle di pressione della frizione. E’ ammesso il comando idraulico della frizione.

Art. 5

**GRUPPO PONTE -DIFFERENZIALE**

Qualunque ponte e gruppo differenziale di costruzione nazionale e appartenente a vettura omologata nella categoria Turismo di serie gruppo 1 può essere usato.

Sono proibiti i differenziali autobloccanti o parzialmente bloccanti.

Modifiche ammesse

* E’ ammesso il cambio del rapporto originale (pignone-corona)
* E’ ammesso il montaggio di semiassi e giunti di qualsiasi tipo.

Art. 6

**SERBATOI DI CARBURANTE**

La capacità minima del serbatoio di carburante dovrà essere di 15 litri; sono obbligatori i serbatoi di sicurezza i quali devono essere conformi ad una delle 3 specifiche (FT1/FT2/FT3) riportate all’art. 297 dell’Allegato J 1971

 I bocchettoni di riempimento ed i relativi tappi non debbono sporgere dalla carrozzeria.

Il tappo deve essere fatto in modo da assicurare un bloccaggio effettivo che riduca i rischi di una apertura accidentale a seguito di un urto violento o di una falsa manovra per chiuderlo.

I bocchettoni devono essere situati lontano dai punti vulnerabili in caso di urto.

Gli sfiati devono essere situati almeno 25 cm dietro l’abitacolo.

**Art. 7**

**ALTRI ELEMENTI MECCANICI**

Di costruzione libera con le seguenti prescrizioni:

* Le ruote sono libere per forma e materiale ad esclusione di quelle costituite interamente da magnesio; la dimensione massima per i pneumatici è la 5” 1/2 x 13

Sono permessi soltanto pneumatici Kleber 12-17-13 (RS 23 oppure CM 24) e soltanto sulle ruote anteriori, pneumatici Kleber 10-16-13 CM 35 oppure 10-16-13 CM 24.

 Non è consentito manomettere il battistrada.

 Art. 8

**AUTOTELAIO**

Di costruzione libera

Art. 9

**CARROZZERIA**

Di costruzione libera del tipo monoposto a ruote scoperte.

Art. 10

**IMPIANTO ELETTRICO**

Di costruzione libera con la seguente prescrizione

* E’ obbligatorio il montaggio di un interruttore elettrico; tale interruttore deve essere accessibile sia dall’interno che dall’esterno della vettura ed essere indicato con un “lampo” in un triangolo blu, tale interruttore deve interrompere tutti i circuiti elettrici come precisato all’art. 253 g) dell’Allegato J.
* E’ obbligatoria la messa in moto elettrica a mezzo motorino di avviamento di serie, comandato dal pilota seduto al volante.
* E’ consentita la sostituzione del distributore originale con quello della Fiat 850 spider o della Fiat-Abarth 850 TC.

Non è consentito alcun tipo di accensione elettronica.

Art. 11

**CAVI, CONDOTTI, EQUIPAGGIAMENTI ELETTRICI.**

Canali, condotti, equipaggiamenti elettrici, devono essere collocati o installati in modo che una fuga qualsiasi non possa dar luogo a:

* Accumulo di liquido;
* Ingresso di liquido nell’abitacolo;
* Contatto fra liquido e conduttore o equipaggiamenti elettrici qualsiasi.

Nel caso in cui condotti, cavi o equipaggiamenti elettrici passino o siano installati nell’abitacolo del pilota, essi devono essere isolati dall’abitacolo stesso mediante una copertura supplementare stagna, ininfiammabile.

Art. 12

**ESTINTORI**

Le vetture devono essere fornite di un sistema di estinzione di incendio della capacità minima di 3 kg al netto. Tale sistema deve potere essere comandato a mano sia dal pilota a bordo che da un soccorritore esterno. Il dispositivo di comando deve essere chiaramente segnalato da una lettera E maiuscola in un disco rosso. La direzione della o delle uscite del sistema di estinzione è lasciata all’apprezzamento del concorrente.

Art. 13

**PROTEZIONE CONTRO L’INCENDIO**

E’ obbligatorio il montaggio di un diaframma di protezione contro l’incendio in lamiera metallica di almeno mm 0,6 di spessore, posto fra il motore ed il sedile del pilota, a norma dell’art. 125 del C.S.I.

Art. 14

**CENTINA DI SICUREZZA**

Vale l’articolo 253 dell’Allegato J (Prescrizioni e definizioni applicabili alle vetture da corsa delle tre formule internazionali).

Nel caso a) la responsabilità è completamente a carico del costruttore.

Art. 15

**Cinture di sicurezza**

Le vetture devono essere equipaggiate con una cintura di sicurezza a 6 punti come prescritto dall’articolo 253 c) dell’allegato J

L’uso di tale cintura è obbligatorio.

Art. 16

**APPOGGIATESTA**

Le vetture dovranno essere equipaggiate con un appoggiatesta di adeguata robustezza. Il fissaggio potrà essere realizzato convenientemente utilizzando la struttura della centina di sicurezza, con l’integrazione di elementi tubolari o simili opportunamente studiati.

Art. 17

**Peso e dimensioni**

1. Peso minimo della vettura in ordine di marcia (senza carburante), 350 kg

compreso il supplemento dovuto alle misure di sicurezza

1. Passo minimo 1800 mm
2. Carreggiata minima 1050 mm
3. Larghezza minima della sezione trasversale della vettura

Misurata in corrispondenza della base dello schienale del

sedile , per una altezza di almeno 200 m 600 mm

 e) Cilindrata massima del motore 850 cmc

 f) Altezza minima da terra in ordine di marcia con pilota a bordo: la vettura, con

 un pneumatico sgonfio deve poter muoversi senza che alcuna parte della

 vettura tocchi il suolo.

1. Larghezza della carrozzeria davanti alle ruote anteriori 80 cm

Art. 18

**Accessori**

Di costruzione libera con le seguenti prescrizioni:

* Il montaggio di un serbatoio metallico di almeno due litri di capacità, per il recupero dell’olio di riflusso. Il serbatoio deve essere fissato a regola d’arte e non deve presentare carattere di provvisorietà.
* Il montaggio, in opportuna posizione ai lati del pilota, di due specchi retrovisori a superficie piana del diametro minimo di mm 75;
* Il montaggio di un doppio circuito, comandato dal pedale freno, tale che in caso di perdita su un punto qualunque dell’impianto di frenaggio, l’azione del pedale risulti ancora efficace almeno su due ruote dello stesso asse.
* Sono consentite l’adozione di pompa elettrica per alimentazione carburante e l’aggiunta di strumenti di controllo e misura.

Art. 19

**Lampada rossa di segnalazione**

Le vetture devono essere equipaggiate con una lampada rossa di segnalazione in conformità con quanto prescritto dall’art. 253 n) dell’Allegato J

Art. 20

**Omologazione**

La rispondenza di ogni vettura ai requisiti del presente Regolamento sarà oggetto di controllo da richiedersi alla C.S.A.I. con le modalità previste dal Cap III della Norma Supplementare n° 5. In sede di omologazione, il numero di ogni telaio sarà punzonato dal Commissario Tecnico delegato dalla CSAI

N.B. Eventuali proposte di varianti verranno prese in considerazione unicamente al termine della stagione sportiva del 1976

**LA FINE DELLA PRESENTE FORMULA E’ STABILITA PER IL 31-12-1978**