



EXTREME TROPHY CHALLENGE 2011

Norme generali di Classificazione

1) In conformità al Regolamento Fuoristrada 4x4 UISP è istituito l'EXTREME TROPHY CHALLENGE 4x4 2011, manifestazioni di fuoristrada atipico.

2) In questo Trofeo saranno assegnati tre TROFEI per ognuno dei Gruppi relativi all'Art. 5 del Regolamento Tecnico, e 6 Premi d'Onore per gli ulteriori due Classificati d'ogni Gruppo.

3) Per ogni Manifestazione e per ogni Gruppo saranno attribuiti ad entrambi i componenti dell'equipaggio, identificati quali "pilota" e "navigatore" i punteggi di cui alla seguente Tabella:

1° Class. = 10 punti

2° Class. = 6 punti

3° Class. = 4 punti

4° Class. = 3 punti

5° Class. = 2 punti

6° Class. = 1 punto

4) Per ogni manifestazione saranno attribuiti 3 punti ad ogni equipaggio regolarmente iscritto e verificato che abbia portato a termine almeno 1 prova.

Si specifica che, i punti di cui agli art.li 3 e 4 saranno computati ad ogni singolo "pilota" e "navigatore" nelle rispettive classi. La classe verrà determinata dalla vettura con la quale si presenteranno al via di ogni singola manifestazione. Saranno pertanto stilate due classifiche, riservate a piloti e navigatori

5) Viene istituita una classifica riservata ai "team o club". Ogni team o club ha la facoltà di iscrivere ad ogni manifestazione un numero illimitato di veicoli, dichiarando prima dell'inizio quali di essi (massimo 3) concorreranno per la classifica "team". I punti di tale classifica saranno conteggiati in base alla somma dei punti presi dai singoli equipaggi in gara, anche se impegnati in classi diverse. I primi classificati del trofeo riservato ai "team o club" saranno premiati a fine stagione

I Gruppi saranno sempre costituiti qualunque sia il numero degli equipaggi iscritti. Nel caso in cui in un Gruppo non vi fossero almeno tre equipaggi, il punteggio sarà ridotto del 50% con arrotondamento per eccesso. Alla fine della stagione la F.I.F. compilerà la Classifica dei vari Trofei ottenuta sommando tutti i punti conseguiti. Per ogni singolo equipaggio saranno ritenuti validi ai fini della classifica finale, i migliori 6 piazzamenti ottenuti, oltre al bonus acquisito per la partecipazione ad ogni singola tappa. Nel caso di ex-aequo si procederà favorendo chi ha ottenuto il maggior numero di primi posti, se l'ex equo permanesse si procederà considerando i secondi posti ecc. Nel caso l'ex-aequo permanesse si attribuiranno i premi a pari merito.

6) Norma transitoria per la stagione 2011: per il computo della classifica finale, sono considerati validi i punteggi ottenuti da piloti, team e navigatori durante le prime tre tappe del trofeo 2011 svoltesi sotto l'egida di altra federazione.

I - GENERALITA

Art. 1 – Definizione

L'”**Extreme Trophy Challenge 4x4** è una specialità, nella quale la capacità di superare le asperità naturali presenti su percorsi in fuoristrada, costituisce la base dei risultati. In questa manifestazione il navigatore assume una particolare rilevanza e gli equipaggi potranno utilizzare una serie di elementi accessori alla vettura, da utilizzare con tecnica e perizia, al fine di raggiungere il risultato prefisso. Lo scopo finale delle manifestazioni " Extreme Trophy Challenge 4x4 è quello di istruire, migliorare ed affinare la guida in fuoristrada e la tecnica di utilizzo degli accessori. Sono vietate le manifestazioni miste auto e quadricicli.

Art. 2 – Partecipanti

I partecipanti alle manifestazioni, conducente e passeggero devono essere in possesso di tessera UISP B1 e di Licenza di Conducente, tutte in corso di validità. I conducenti devono, inoltre, essere in possesso della patente di guida valida ai sensi delle Leggi Nazionali e delle Convenzioni Internazionali. Su ogni vettura deve occupare posto, durante tutta la manifestazione, oltre al conducente iscritto, un solo passeggero con funzione di navigatore che deve essere maggiorenne. I ruoli di pilota e navigatore sono interscambiabili in caso di necessità. Il navigatore potrà scendere dalla vettura con i limiti disposti nel successivo art. 13 al fine di aiutarne l'avanzamento

Art. 3 – Assicurazioni

Il Comitato Organizzatore deve stipulare un'assicurazione contro i rischi di R.C.T. secondo le prescrizioni della Legge n. 990 del 24 dicembre 1969. Le suddette assicurazioni non sollevano i partecipanti da altre maggiori responsabilità nelle quali potessero eventualmente incorrere.

Art. 4 - Veicoli ammessi

Possono essere iscritte solo vetture 4x4 da fuoristrada con peso complessivo massimo 3,5 ton, ad esclusione dei veicoli equipaggiati con impianti a metano e/o gpl

I Veicoli del Gruppo **Super Serie** e Preparati devono essere regolarmente targati ai sensi del Codice della Strada. Per i veicoli del Gruppo Speciali non sussiste l'obbligo di immatricolazione e/o targatura. Le vetture con targa estera sono ammesse in ogni classe, a condizione che il concorrente/conducente (di qualsiasi nazionalità) sia titolare di licenza UISP. e legale proprietario della vettura

II REGOLAMENTO TECNICO

A) VEICOLI

Art. 5 - I veicoli di cui al precedente art. 4 sono suddivisi nei seguenti gruppi, che devono essere obbligatoriamente previsti nelle singole manifestazioni:

5.1 - Gruppo Veicoli di **Super Serie**

5.2 - Gruppo Veicoli Preparati

5.3 – Gruppo Veicoli Speciali

In tutti i gruppi, ad eccezione del Gruppo Veicoli Speciali, sono vietati i sistemi di frenatura atti a differenziare l'azione frenante di una o più ruote rispetto ad altre, ottenuti sia per modifica dell'impianto esistente, che per aggiunta di impianto/i suppletivo/i

Il veicolo sarà assegnato al gruppo di appartenenza sulla base di dichiarazione sottoscritta dal concorrente, il quale, in caso di dichiarazione fraudolenta sarà escluso dalla Manifestazione e relativa classifica.

Art. 6 - Gruppo Veicoli di **Super Serie**

Sono Veicoli di Serie prodotti in almeno 1000 esemplari identici in 12 mesi consecutivi, immatricolati ed omologati secondo le regole vigenti dalla motorizzazione in quella versione. Tutti i veicoli appartenenti al Gruppo Veicoli di **Super Serie** devono essere regolarmente targati ed immatricolati. Le uniche modifiche AMMESSE sono:

6.1 - adozione di pneumatici omologati per la circolazione stradale (esclusione di Cross, Super Cross, Bab Cross,) pur rimanendo valide le limitazioni di cui alla sezione II comma C. le ruote devono in ogni caso rimanere all'interno della sagoma identificata dai parafranghi. **E' permesso il montaggio di struttura "wing bar" purchè di tipo "commerciale", intendendo a tal fine kit identificabili tramite marca e modello, reperibili presso i normali canali commerciali e non esemplari unici o costruiti artigianalmente in piccola serie. Si precisa che la larghezza della vettura, misurata ai lamierati, parafranghi esclusi, dovrà rimanere invariata rispetto alla versione originale. E' permesso il montaggio di cerchioni adeguati alle dimensioni dei pneumatici consentiti ai sensi della sez. II comma C, con relativi parafranghi supplementari**

6.2 -eliminazione o sostituzione del paraurti e sottoporta e pedane con conseguente riposizionamento dei fari e delle luci di posizione. La nuova posizione deve essere, in ogni modo, conforme alle norme del Codice della Strada

6.3 - asportazione sui veicoli torpedo dell'hard top o della cappotte di tela, escluso porte laterali e parabrezza.

6.4 - aggiunta di qualsiasi tipo di protezione degli organi meccanici e della carrozzeria sempre che sia individuabile come tale e che non abbia altra funzione che protettiva.

6.5 - E' ammesso un rialzo del veicolo tramite adozione di apposito kit conservando la posizione degli attacchi originali **di ammortizzatori e/o elementi elastici** pur variandone l'altezza. E' in ogni caso vietato passare da balestre a molle e viceversa o sistemi misti, sistemi che permettano lo

svincolo della molla dal supporto sul telaio o modifiche tipo SPOA su veicoli a balestre. E' altresì ammesso un rialzo della scocca pari a 3 pollici o 7,5 cm con adozione di distanziali tra la carrozzeria ed il telaio in maniera tale da avere un "bodylift" (aumento dell'altezza complessiva della carrozzeria rispetto ai pneumatici).

6.6 - adozione di ammortizzatori diversi dagli originali purché siano utilizzati i punti di attacco originali.

6.7 - sostituzione dei sedili anteriori con sedili anatomici con appoggiatesta e relative cinture da competizione (vedi art. 8.2)

6.8 - adozione del bloccaggio dei differenziali posteriore ed anteriore di qualsiasi tipo, comprensivo dei lavori atti al montaggio del medesimo.

6.9 – adozione di paraurti o equivalente struttura rinforzata per consentire l'alloggiamento del verricello

6.11 – adozione di UN verricello elettrico, idraulico o meccanico di tipo “commerciale” al quale non sono ammesse modifiche;

6.12 – adozione di alternatori e batterie maggiorati e/o doppio alternatore e batterie

6.13 - la sostituzione o l'eliminazione della barra antirollio

6.14 – adozione di adeguata rapportatura al cambio/riduttore o ai ponti (coppie coniche) per il montaggio dei pneumatici consentiti

6.15 - la riprogrammazione della centralina elettronica e/o la ritaratura della pompa d'iniezione e della turbina

6.16 - la sostituzione dell'elemento filtrante aria originale con uno del tipo sportivo

6.17 - la sostituzione della scatola del filtro aria e l'adozione di un sistema Snorkel

6.18 - la sostituzione dell'impianto di scarico

Art. 7 - Gruppo Veicoli PREPARATI

Sono veicoli targati che derivano da modelli di serie e che, seppur modificati, debbono mantenere le caratteristiche basilari relative a telaio e carrozzeria che deve essere presente e rendere ben identificabile il modello. Oltre alle modifiche permesse per il Gruppo Veicoli di Serie, le uniche modifiche AMMESSE sono:

7.1 - Asportazione delle portiere purché venga installato al loro posto un sistema rigido di contenimento costituito da un telaio metallico e una rete NON ELASTICA anche metallica con maglia di dimensioni non superiori a 10 cm

7.2 - Asportazione di tutti i vetri ad eccezione del parabrezza, sostituzione particolari di carrozzeria con altri di analoga forma ma di materiale diverso. Si specifica che in mancanza di

portiere e vetri dovranno essere adottate strutture di protezione con reti non elastiche anche metalliche di maglia non superiore a cm 10x10

7.3 - Accorciamento della carrozzeria e del telaio al fine di migliorare gli angoli caratteristici (attacco e uscita), fermo restando il limite di sagoma dei pneumatici i quali non possono sporgere oltre le dimensioni del veicolo anteriormente e posteriormente.

7.4 - Per i veicoli chiusi è possibile l'asportazione della porzione posteriore di carrozzeria al fine di trasformarli in versione pick up

7.5 - Installazione protezioni tubolari (tipo rollcage) posizionate esternamente alla carrozzeria. Devono in ogni caso essere mantenuti i lamierati, ancorchè modificati, nella posizione originale, specialmente i parafanghi. Si specifica che la struttura di protezione dovrà delinearli lungo la linea orizzontale della carrozzeria mantenendo gli ingombri originali. Non sono ammesse strutture tipo "wing bar" che riducono la larghezza originale della vettura (ad es. "musetto a punta")

7.6 - Elaborazione del motore originale o sua sostituzione. **Il radiatore di raffreddamento dovrà rimanere nella parte anteriore del veicolo, più precisamente posto tra il motore e la calandra frontale, in posizione verticale, lungo la linea dell'asse longitudinale della vettura. Si precisa che dovrà essere mantenuta la calandra originale che riprenda l'esatto allineamento della parte frontale del modello di serie da cui deriva la vettura.**

7.7 - Adozione di pneumatici rimanendo valide le limitazioni di cui alla sezione II comma C. La superficie del pneumatico può essere scoperta dai parafanghi in linea verticale

7.8 - Adozione di ammortizzatori diversi dagli originali anche non utilizzando i punti di attacco originali. Modifica degli elementi elastici della sospensione originale, anche svincolabili dal telaio (staccamolla) anche se varianti l'altezza del veicolo, nei limiti dell'art. 7.12 E' vietato installare se non previsti di serie sistemi di regolazione dell'altezza da terra, idraulica, pneumatica o simile. E' altresì ammesso un rialzo della scocca oltre i 3" o 7,5cm con adozione di distanziali tra la carrozzeria ed il telaio in maniera tale da avere un "bodylift" (aumento dell'altezza complessiva della carrozzeria rispetto ai pneumatici).

7.9 - Sostituzione dei rapporti del cambio e/o del riduttore,

7.10 - Sostituzione e/o modifica dei ponti, anche variando la carreggiata ed i sistemi frenanti ad esso applicati rispetto a quelli montati in origine (da tamburi a dischi e/o viceversa) ad esclusione del montaggio di ponti c.d "a portale" o della trasformazione di ponti esistenti nella suddetta configurazione; è consentito il passaggio da sospensioni indipendenti a ponte rigido e/o viceversa.

7.11 - Aggiunta di servosterzo anche se non previsto di serie, anche di fattura artigianale. Aggiunta di pistoni supplementari in aiuto al normale sistema sterzante;

7.12 - E' ammesso un rialzo della scocca con adozione di distanziali tra la carrozzeria ed il telaio in maniera tale da avere un "bodylift" (aumento dell'altezza complessiva della carrozzeria rispetto ai pneumatici) o con adozione di elementi elastici diversi dagli originali.

7.13 - Adozione di massimo due verricelli elettrici, idraulici o meccanici "commerciali" pur modificati nel motore e nel sistema di innesto/disinnesto frizione. Per "winch commerciali" si

intendono verricelli identificabili tramite marca e modello, reperibili presso i normali canali commerciali e non esemplari unici o costruiti artigianalmente in piccola serie.

Gruppo Veicoli SPECIALI

Sono veicoli “speciali” quelli costruiti in esemplare unico o quelli di produzione elaborati oltre i limiti consentiti nei gruppi precedenti. E' ammessa qualunque modifica o soluzione purché il telaio sia collegato alle ruote mediante un sistema di sospensioni elastico. E' ammesso un numero di verricelli superiore a due. Per i pneumatici rimangono valide le limitazioni di cui alla sezione II comma C. Si specifica che in mancanza di portiere e vetri dovranno essere adottate strutture di protezione con reti non elastiche di maglia anche metalliche non superiore a cm 10x10.

Art. 8 - Prescrizioni di sicurezza e dotazioni minime obbligatorie:

Tutti i veicoli devono essere dotati obbligatoriamente dei seguenti dispositivi di sicurezza:

8.1 - Roll - bar

Serie - Nel caso di veicoli con carrozzeria aperta tubolare controventato ad almeno un arco posto dietro i sedili anteriori . Sarà considerato roll - bar ad un arco, l'arco previsto d'origine dalla casa produttrice quando imbullonato o saldato rigidamente alla carrozzeria. Seppur consigliato, non è richiesto per le vetture chiuse con tetto metallico.

Preparati e Speciali- Le vetture , sia aperte che chiuse, dovranno avere un roll - bar ad almeno sei punti d'attacco

Per le vetture aperte di ogni classe dovrà essere predisposto nella parte di roll bar soprastante la cabina di guida un tettuccio metallico di protezione

E' assolutamente vietato fissare con qualunque sistema qualsiasi elemento della vettura e segnatamente i sedili al roll - bar. Per le vetture con scocca completamente rifatta in fibra di vetro, kevlar o altri materiali non metallici (e che, quindi, non hanno più punti di appoggio sufficientemente robusti) è obbligatorio montare due traverse sul telaio della vettura sulle quali verranno poi fissati i sedili (le traverse e i fissaggi dovranno essere sufficientemente robusti).

8.2 - Cinture di sicurezza:

Pur consigliando vivamente l'adozione di sedili e cinture da competizione omologate F.I.A, per i veicoli cat. Super Serie possono essere mantenute le cinture a norma di Codice della Strada, mantenendo i sedili originali o installando sedili anatomici reclinabili. E' altresì fatto obbligo di installare cinture con minimo 4 punti di attacco nel caso vengano installati sedili da competizione del tipo a “guscio” Per i veicoli cat. **Preparati** e Speciali sono obbligatorie le cinture di sicurezza con minimo quattro punti di attacco con sgancio rapido anche se di scaduta omologazione.)

8.3 ganci di traino:

Per ogni categoria sono obbligatori almeno due ganci di traino anteriori ed altrettanti posteriori, opportunamente fissati al telaio e segnalati con triangolo giallo avente la punta rivolta verso

l'attacco. Non sono considerati “ganci di traino” gli anelli in lamiera stampati ed i ganci a sfera di derivazione automobilistica.

8.4 – estintore:

ogni veicolo dovrà sempre avere a bordo un estintore a polvere carico di almeno kg 2 facilmente accessibile dall'equipaggio.

8.5 – dotazioni minime di recupero:

Per ogni categoria sono obbligatori numero 2 cavi di traino non metallici (**strop**) di adeguata portata e di lunghezza non inferiore a metri 6; n° 1 cavo di ancoraggio non metallico di adeguata portata e lunghezza non inferiore a mt.4, (**la denominazione generica “strop” si riferisce a dispositivi di traino aventi una larghezza minima di mm 50, con resistenza certificata in tiro dritto di kg 1.500, coefficiente 7:1 e verificabile dalla presenza della targhetta, con norma “CE”**) ;n° 1 taglia da 9.000 lb , n° 4 grilli da 3.25 ton, n° 2 paia di guanti da lavoro, n° 1 binda, minimo 1 massimo 2 ruote di scorta , n° 1 cavo di scorta per winch. Ogni attrezzo a bordo deve essere solidamente fissato con ogni mezzo atto ad impedirne l'entrata in contatto accidentale con l'equipaggio.. L'equipaggio ha facoltà di lasciare l'attrezzatura che non prevede di utilizzare fuori dalla prova in prossimità della partenza, utilizzandole se necessario. In questo caso, ogni attrezzatura usata dovrà comunque sempre essere portata all'uscita della prova come se fosse parte integrante della vettura e non già solamente accatastata al di fuori del percorso fettucciato.

8.6 - Le vetture che presentino elementi di pericolosità, **ad insindacabile giudizio della Organizzazione**, potranno non essere ammesse alla manifestazione **od escluse in qualsiasi momento**.

8.7 – **le vetture di ogni classe che dovessero incorrere in rotture a parabrezza e/o finestrini potranno continuare la manifestazione sostituendo gli stessi con dispositivi in rete a maglia non superiore a 15x15 (parabrezza) 10x10 (finestrini) o con lastre in plexiglas o materiale plastico similare**

8.8 – Per i veicoli Speciali, il radiatore e relativa ventola, la batteria, il serbatoio e le relative tubazioni di adduzione, se posti all'interno dell'abitacolo, devono essere protetti in modo da evitare proiezioni di liquidi verso l'equipaggio.

8.9 - L'organizzatore deve predisporre un estintore brandeggiabile per ogni zona di prova.

B) VERRICELLI

I verricelli in uso potranno essere meccanici, elettromeccanici od idraulici ed avere una capacità nominale di tiro minima di 8.000 lb. Ogni verricello dovrà essere dotato di freno meccanico automatico e potrà montare cavi sia metallici che sintetici dello spessore minimo di Otto millimetri. I cavi dovranno essere in ottime condizioni all'inizio della manifestazione e potranno essere oggetto di attenta verifica da parte dell'Organizzazione in ogni momento della manifestazione. Potrà esserne richiesta la sostituzione qualora ad insindacabile giudizio dell'organizzazione non garantiscano più la necessaria sicurezza d'uso, ovvero presentino particolari e significative malformazioni (schiacciamenti, deformazioni permanenti, rottura dei trefoli, ruggine, sfilacciamenti, ecc). Qualora un cavo dovesse cedere nel corso di una prova e ne fosse richiesta la sostituzione, questa è possibile ripristinando la situazione originaria. Le riparazioni di cavi tessili

sono permesse, ma è facoltà del Capoprova, a suo insindacabile giudizio, valutare non idonea al proseguimento della prova la riparazione effettuata, invitando i concorrenti a procedere alla sostituzione integrale del cavo. Nel caso in cui ciò non fosse possibile la prova si considera interrotta e saranno applicate le penalità del “fuori tempo massimo” al netto delle porte eventualmente superate. La rottura del cavo in acciaio implica la sua sostituzione od il necessario accorciamento. Nel caso ciò non sia possibile, le eventuali riparazioni improvvisate con morsetti, avvolgimenti a strozzo sul tamburo, od altre tecniche simili sono ammesse, col puro scopo di liberare la prova per la via più breve e nel minor tempo possibile, fermo restando l’applicazione della penalità “fuori tempo massimo” al netto delle porte superate. Non è consentita la giuntura di un cavo in acciaio. In seguito il concorrente dovrà presentarsi alla sezione successiva col cavo in perfetto ordine. L’Organizzazione si riserva di non permettere la partenza di un concorrente ad una o più prove, applicando la relativa penalità di “rifiuto prova”, qualora questo si presentasse con il verricello ed/o i suoi accessori in condizioni di sicurezza non adeguate, ad insindacabile giudizio del Capoprova .

L’utilizzo del cavo tessile è permesso solo in abbinamento alla bocca guida cavo in alluminio o simile , è vietato utilizzare cavi tessili con la rulliera da cavo in acciaio. **E’ obbligatorio, per l’utilizzo di cavi tessili, un dispositivo da apporre sul cavo stesso che impedisca che il gancio vada ad incastrarsi accidentalmente nella guida in alluminio durante il recupero.**

C) PNEUMATICI

Per la classe SERIE l’altezza massima consentita è 86 cm od uno sviluppo pari a 272 cm Per i veicoli della classe PREPARATI non sono ammessi pneumatici con altezza superiore a 93 cm od uno sviluppo pari a 298 cm; per la classe veicoli SPECIALI sono ammessi pneumatici anche non omologati per uso stradale (cross, super cross, bab cross), con altezza massima pari a 112 cm od uno sviluppo di 358 cm Per ogni classe non sono ammessi pneumatici con disegno agricolo (tractor) o stradale e l’utilizzo di catene. La verifica dimensionale del pneumatico sarà effettuata, in caso di ricorso, tramite la misurazione della circonferenza reale del pneumatico con metro “a nastro” posizionato al centro del pneumatico stesso.

III NORMATIVA DELLE COMPETIZIONI

ARTICOLAZIONE DELLE MANIFESTAZIONI:

Art . 9 NORME DI COMPORTAMENTO:

9.1 - Per entrambi i componenti dell’equipaggio è obbligatorio indossare nelle prove valutative un casco omologato per la circolazione stradale e vivamente consigliato indossare una tuta ben stretta ai polsi e alle caviglie. Le cinture andranno sempre allacciate durante le prove. Il navigatore ha facoltà di poterle slacciare, obbligatoriamente a veicolo fermo, per poter scendere dalla vettura ed operare a terra. L’approccio all’utilizzo del materiale ed accessori di recupero (verricello, cavi, pale, piastre, ecc), la posizione ed il comportamento del navigatore durante un eventuale utilizzo del verricello, è regolamentato e sanzionato ai sensi dell’ art. 13

9.2 Capiprova:

sono i responsabili delle prove a loro assegnate. Sono delegati al controllo dei tempi, del rispetto delle norme di comportamento e sicurezza. A loro insindacabile giudizio possono fermare, sospendere o congelare la prova qualora riscontrassero situazioni di pericolo per le persone coinvolte nella prova stessa.

Art. 10 – Percorso

Percorsi:

tutte le prove saranno caratterizzate da tratti di fuoristrada molto tecnici in cui la media non sarà mai superiore a 30 km/h

Il percorso dovrà obbligatoriamente essere scelto in fuoristrada, i passaggi sulla strada statali, provinciali o comunali dovranno essere, evitati. Il percorso deve consistere come minimo in quattro prove valutative, con un massimo di dieci, tutte facoltative. Ogni prova deve essere costituita da ostacoli di vario genere: pendenze laterali, salite e discese ripide con fondo difficoltoso, ostacoli di varia natura (scalini, buche, pietre, ecc.) e di varia difficoltà. La zona della prova deve essere circondata da bandelle, e nell'interno della zona il percorso deve essere identificato da cartelli di “inizio prova” e “fine prova” e dovrà essere percorso interamente tra i due cartelli e le porte presenti nelle prove stesse. Il tracciato nell'ambito della zona è diverso, con difficoltà crescenti, per i tre Gruppi di veicoli. I due paletti che delimitano i percorsi devono avere una colorazione di nastro indicante a quale Gruppo si riferisce la porta stessa: - verde = Gruppo dei Vicoli SuperSerie, blu = Gruppo dei Veicoli Preparati rosso = Gruppo dei Veicoli Speciali. anche se il percorso è diverso, alcune porte possono essere comuni per più percorsi. In tal caso sui paletti vi saranno le colorazioni e le numerazioni nei colori relativi ai Gruppi che debbono passare attraverso la porta. Il percorso potrà anche essere comune a tutti i tre Gruppi, ma nel tal caso dovrà essere sempre fattibile, anche se con difficoltà e maggior uso del verricello dal Gruppo Veicoli di SuperSerie. In corrispondenza di ciascuna Prova debbono essere collocati cartelli di inizio e fine prova, con la numerazione progressiva delle stesse

Art. 10.1 – Uso del winch

All'interno delle prove valutative potranno essere necessari tiri di verricello per garantire la mobilità della vettura. I punti di aggancio dei cavi potranno in alcuni casi, essere obbligatoriamente forniti dall'Organizzazione senza possibilità di essere cambiati. Analogamente alcuni agganci potranno essere imposti obbligatoriamente per ragioni di sicurezza ad inappellabile decisione dell'Organizzatore. Potranno essere utilizzati agganci predisposti dal concorrente con l'utilizzo di ancore o sistemi equivalenti. **E' severamente vietato l'aggancio del cavo del winch, di qualsivoglia fattura, “a strozzo” intorno al punto di attacco; dovrà quindi essere predisposto un idoneo sistema che assicuri la salvaguardia del cavo e del punto di attacco stesso con utilizzo di apposita strop salva albero. Non è permesso attaccarsi ad alberi con dispositivi diversi da quanto disposto dall'art. 8.5 Nel caso in cui si usi la strop al fine di variare la direzione del cavo del winch durante l'esecuzione di un tiro avvalendosi dell'aiuto di un punto fisso (albero) essa dovrà essere assicurata con almeno due giri completi. Per il computo dei tiri si procederà come segue: sarà conteggiato “un tiro” ogni qual volta la vettura del concorrente sarà agganciata ed il cavo del verricello sarà in tensione. Ogni successiva variazione di aggancio fisso del cavo (realizzata spostando il punto di ancoraggio del gancio o inserendo rinvii fissi finalizzati a variare l'angolo di tiro) sarà conteggiata come tiro **ulteriore**. In ogni momento l'Organizzazione si riserva la facoltà di fermare l'esecuzione della prova**

senza fermare il cronometro ove, a suo insindacabile giudizio, vengano meno le indispensabili misure di sicurezza per l'equipaggio e/o il pubblico.

Trasferimenti:

Sono tratti di collegamento tra i percorsi valutativi, da percorrere con ampio margine di tempo rispettando le regole del C.d.S. I tempi occorsi in questi settori non sono validi ai fini della classifica

Art. 11 – Iscrizioni

Le preiscrizioni si aprono 30 giorni prima del giorno di inizio della manifestazione e verranno effettuate versando la quota di iscrizione tramite bonifico bancario sul conto della associazione organizzatrice entro 7 giorni antecedenti la data della gara. E' data facoltà all'organizzatore, segnalandolo sul Regolamento Particolare di Manifestazione, di accettare l'iscrizione di un conducente fino all'ora delle verifiche tecniche ante - Manifestazione. In questo caso la tassa di iscrizione verrà maggiorata di 50 euro. La quota di iscrizione non sarà restituita nel caso in cui la vettura non superasse le verifiche tecniche ante-gara. I concorrenti dovranno accettare la pubblicità dell'organizzatore applicando le tabelle porta numero da apporre, sul cofano, portiere e/o sul tettuccio metallico di protezione della cabina. E' data facoltà agli organizzatori di limitare il numero massimo degli iscritti, con precisazione di ciò nel Regolamento Particolare di Manifestazione. E' data facoltà all'organizzatore di rifiutare l'iscrizione a qualsiasi partecipante senza necessità di documentazione alcuna

Art. 12 - Svolgimento della manifestazione

L'ordine di partenza all'interno delle classi sarà determinato in base al sorteggio o, ove le condizioni tecnico organizzative lo permettano, saranno aperte tutte o parte delle prove simultaneamente ed i concorrenti all'interno delle proprie classi potranno scegliere di impegnare i settori di prova a propria scelta, senza un ordine prestabilito e senza ricorrere al sorteggio. **Potranno essere previste, ove le condizioni lo permettano, partenze di concorrenti schierati in linea, divisi per classe.**

Le partenze saranno date sempre a pista libera dal Capoprova . L'equipaggio potrà essere ammesso in ogni singola prova valutativa esclusivamente a percorso libero. Alla partenza sarà consegnata ad ogni equipaggio la Tabella di Marcia, che dovrà custodire per tutta la durata della Manifestazione, consegnare ad ogni inizio di Prova Valutativa ai Commissari di Percorso preposti prenotando così l'ordine di partenza sulla singola prova e ritirarla da questi ad ogni Fine Prova, verificando l'esatta trascrizione delle penalità assegnate. Il conducente dovrà, infine, riconsegnare la tabella di marcia al Commissario di Percorso preposto all'ultima Prova Valutativa. La perdita o la manomissione della Tabella di Marcia comporta la esclusione dalla Manifestazione del conducente. E' vietata la prova del percorso con la vettura, ma è ammessa la sola ricognizione a piedi.

Art. 13 – Penalità

PENALITA' = 1

Per ogni minuto secondo impiegato per percorrere il tratto intercorso tra la porta di entrata e quella di uscita

PENALITA' = 50

Nel caso nel quale per motivi di sicurezza una prova debba essere sospesa definitivamente dopo che è stata completata anche da un solo conducente, a tutti i rimanenti conducenti non transitati in quella prova sarà attribuito un punteggio di 50 punti oltre al peggiore conseguito tra coloro che l'hanno regolarmente portato a termine.

PENALITA' = 50

- Bandella o paletto di delimitazione percorso: si intende quando la bandella viene effettivamente rotta od il paletto abbattuto

- PENALITA' = 100

- Mancato uso dei guanti

- Errata posizione del navigatore: la posizione del navigatore durante l' utilizzo del verricello, dovrà essere obbligatoriamente: a) nel veicolo con cinture allacciate; b) oltre il punto di aggancio del cavo; c) in posizione intermedia al fine di guidare il pilota lungo l'ostacolo purchè non in posizione di evidente pericolo. Sarà facoltà del capoprova, a suo insindacabile giudizio, interrompere o sanzionare la posizione del navigatore qualora vengano meno le condizioni di sicurezza mentre il verricello sarà in funzione in modalità "recupero cavo"

- contatto col cavo: col verricello in funzione, tranne che nella fase di svolgimento, è vietato al navigatore toccare il cavo, sia esso metallico o sintetico. E' consentito intervenire sullo stesso cercando di modificarne la direzione di tiro agendo manualmente tramite l'interposizione di una strop o sistema equivalente, fermo restando la possibilità di intervento del capoprova secondo i disposti dell'art.9.2

PENALITA' 250: abbattimento paletto o rottura fettuccia di percorso, chiaramente identificabile con fettuccia XTC e/o paletto abbondantemente fasciato da fettuccia XTC; e/o in mancanza di fettuccia adeguata, dichiarato dal Capoprova quale avente penalità 250

PENALITA' = 500

- Abbattimento vegetazione opportunamente segnalata da bandelle

PENALITA' = 500

- Aiuto esterno inteso a risolvere il ribaltamento del veicolo, qualora il Capoprova ritenga ci sia da risolvere una situazione di pericolo

PENALITA' = 500 più il tempo massimo.

Fuori tempo massimo

PENALITA' = 1000 più il tempo massimo.

- Rifiuto di Prova.

- salto porte nel percorso o errato senso di percorrenza;

- uscita dal percorso fettucciato (considerando una lunghezza pari o superiore alla metà della vettura)
- mancata controfirma della scheda al Commissario
- mancato raggiungimento del primo AVANZAMENTO

Art. 14 – Bonus

- Bonus per tiri di winch: Per ogni singola prova sarà indicato dagli organizzatori il numero di tiri di verricello di riferimento. Qualora il concorrente riuscisse a portare a termine la prova con un minor utilizzo del verricello, esso ha diritto ad un bonus che verrà scalato dalle penalità eventualmente accumulate all'interno della prova stessa. Il valore di detto bonus sarà stabilito di volta in volta in funzione della difficoltà della prova e meglio specificato sull'RPG.

Art. 15 –Tempo Massimo

Gli organizzatori devono prevedere nel Regolamento Particolare di Manifestazione un tempo massimo di percorrenza d'ogni Prova valutativa, commisurato alle difficoltà della prova stessa. In base al tempo impiegato al conducente saranno attribuite la relativa penalità. (vedi art. 13) Sarà contemplato anche un “fuori tempo massimo” della prova come da RPM .La rilevazione dei tempi sarà affidata al Capoprova preposto alla prova, con rilevamento al minuto secondo.

Il via sarà dato con l'equipaggio (pilota e navigatore) posizionato nel veicolo con le cinture allacciate.

Il navigatore deve attraversare la porta di inizio e quella di fine prova , all'interno della prova è libero di uscire dal percorso (ferme restando le penalità di rottura fettuccia)

Il tempo verrà fermato quando il veicolo , il navigatore e tutta l'attrezzatura utilizzata usciranno dalla porta di fine prova.

Art. 16 - Parco chiuso

Subito dopo l'effettuazione dell'ultima prova valutativa le vetture devono essere portate al parco chiuso, nel quale rimarranno fino a trenta minuti primi dopo l'affissione delle classifiche, pena l'esclusione dalla classifica medesima.

Art. 17 - Esclusioni dalla Prova:

Saranno esclusi dalla **Singola Prova** i partecipanti che:

- Non indosseranno il casco e le cinture di sicurezza durante la prova, anche solo per pochi metri;
- Non seguiranno le indicazioni del personale preposto e intralceranno volontariamente il percorso.
- Useranno dispositivi non conformi all'art. 8.5 al posto della strop salva albero;
- Causeranno, ad insindacabile giudizio del Capoprova, evidenti ed irreparabili danni agli alberi in seguito ad uso di una fune o di una tecnica inadeguata

Art.18 - esclusioni dalla Classifica

Saranno esclusi dalla Classifica i partecipanti che:

- Proveranno con la vettura anche una sola parte del percorso.
- Non avranno a bordo il passeggero iscritto o lo sostituiranno dopo le verifiche.
- Denunceranno la vettura in un gruppo errato.
- Non presenteranno la vettura al parco chiuso.
- Smarriranno o manometteranno la Tabella di Marcia.
- Non riconsegneranno la Tabella di Marcia.
- Incorreranno in reiterate violazioni di cui all'art.13 (norme di comportamento);
- Rifiuteranno la partenza di n° 2 prove sulle 4 minime previste ed in proporzione, fino alle 10 massime previste
- in qualità di navigatore si appenderanno alla vettura per agire da contrappeso,
- collegheranno il cavo del verricello "a strozzo" direttamente ad un albero od altro punto di aggancio senza l'interposizione di adeguata fascia di protezione (strop)
- non si atterranno alle disposizioni degli Organizzatori riguardo il posizionamento della tabella porta numero e dell'eventuale materiale promozionale.
- **incorreranno in reiterate violazioni (oltre due per ogni tipo) di cui all'art. 17**
- **guideranno una vettura dotata di elementi di pericolosità, in seguito a sinistro o ad ogni altra causa, in ogni momento verificata, ad insindacabile giudizio della Organizzazione**

Art. 19 – Classifiche

Al termine della manifestazione, sarà redatta una classifica per ognuno dei Gruppi. Al fine della compilazione delle classifiche saranno prese in considerazione le penalità riportate da ciascun conducente nelle varie Prove Valutative. La graduatoria seguirà l'ordine crescente della somma delle penalità.

Qualora esistessero degli ex-aequo, sarà data la precedenza al concorrente che avrà usato meno il verricello. Se ancora dovessero sussistere casi di ex-aequo, prevarrà il conducente con minori penalità nell'ultima prova, quindi nella prova precedente e così via. In caso d'ulteriore parità si provvederà a dirimere gli ex-aequo per sorteggio.

Art. 20 – Premi

Dovranno essere previsti premi per i primi tre classificati di ogni Gruppo, I premi non ritirati dai partecipanti, rimarranno acquisiti dall'organizzatore

Art. 21 – Reclami

I reclami devono essere presentati al Giudice Unico entro 30 minuti dalla esposizione delle classifiche in forma scritta. accompagnati da una tassa pari al doppio della tassa di iscrizione, con il limite stabilito dalle Norme del R.N.S. Le decisioni del Giudice Unico sono inappellabili. In caso di presentazione di ricorso, saranno verificate le vetture di chi presenta e di chi subisce il ricorso stesso

Art. 22 – Direttore di Gara

Ad ogni manifestazione sarà nominato un Direttore di Gara nominato dalla Lega Nazionale Automobilismo Uisp. Al Direttore di Gara spetteranno i compiti previsti dalla Lega Nazionale Automobilismo Uisp (LNAU) e le sue decisioni sono inappellabili

Art. 23 - Numeri di partecipazione

Ad ogni vettura sarà assegnato un numero che sarà indicato anche sulla Tabella di Marcia. L'Organizzatore fornirà a tutti i partecipanti due placche portanumero con il numero e gli sponsor da applicarsi in posizione ben visibile ed identificabile come meglio specificato nell'art. 11 La mancata applicazione del materiale di cui sopra, o un diverso posizionamento non autorizzato dall'organizzatore, in qualsiasi momento accertati, comportano l'esclusione dalla classifica finale.

Art. 24 - Tabella di Marcia

Ogni partecipante riceverà all'atto del briefing la Tabella di Marcia, sulla quale sarà indicato il numero di partecipazione e verrà completata con l'ausilio del partecipante con i seguenti dati:

- NOME DEL CONDUCENTE-
- NOME DEL PASSEGGERO-
- MARCA, TIPO, TARGA DELLA VETTURA (ove prevista)
- GRUPPO AL QUALE APPARTIENE.
- DOVRA' ESSERE CURA DEL PARTECIPANTE CONTROLLARE L'ESATTEZZA DEI DATI RIPORTATI, OVE LO OMETTESSE NE SARA' COMUNQUE RESPONSABILE .

La perdita o manomissione della tabella di marcia, la infedele dichiarazione e le eventuali correzioni non convalidate dal personale dell'Organizzatore, determineranno l'immediata esclusione dalla manifestazione

