



EXTREME TROPHY CHALLENGE 2015

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.

Art. 2 – Premi

In questa **disciplina** saranno assegnati tre TROFEI per ognuno dei Gruppi relativi all'Art. 1 del Regolamento Tecnico, e 6 Premi d'Onore per gli ulteriori due Classificati d'ogni Gruppo. Saranno istituiti rimborsi spese dedicati ai **piloti** vincitori di ogni singola categoria, ad ogni tappa, **consistente nella partecipazione gratuita alla tappa immediatamente successiva**, ai quali avranno accesso solo gli equipaggi che avranno versato la quota di pre-iscrizione secondo i disposti dell'art. **IV-1.2**, e semprchè i Gruppi siano formati da almeno tre concorrenti. **I piloti iscritti al Trofeo secondo i disposti dell'art. IV.1.1** vincitori del Trofeo 2015 di ogni classe godranno della partecipazione gratuita nell'anno 2016. **Per ogni manifestazione saranno previsti premi per i primi tre classificati di ogni Gruppo, i premi non ritirati dai partecipanti rimarranno acquisiti dall'organizzatore**

Art. 3 – Partecipanti

I partecipanti alle manifestazioni, conducente e passeggero devono essere in possesso di tessera UISP B1 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. I ruoli di pilota e navigatore sono interscambiabili in caso di necessità. Il navigatore potrà scendere dalla vettura per aiutarne l'avanzamento.

Art. 4 - 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. 5 – 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.6 - Veicoli ammessi

Possono essere iscritte vetture 4x4 da fuoristrada con peso complessivo massimo 3,5 ton e **quadricicli**. I Veicoli del Gruppo Super Serie devono essere regolarmente targati ai sensi del Codice della Strada. Per i veicoli del Gruppo Speciali e Preparati 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.

II NORME GENERALI DI CLASSIFICAZIONE

Art. 1 Denominazione

In conformità al Regolamento Fuoristrada 4x4 UISP è istituito l'EXTREME TROPHY CHALLENGE 4x4 2015 manifestazioni di fuoristrada atipico.

Art. 2 Tappe – gare – classifica Trofeo

2.1 Definizione tappe – gare – classifica di Tappa:

Ogni tappa sarà composta da “gara 1” e “gara 2”. Al termine della tappa, sarà redatta la classifica di “gara 1” e “gara 2” prendendo 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 avuto più bonus per il verricello. Se ancora dovessero sussistere casi di ex-aequo, si provvederà a dirimere gli ex-aequo per sorteggio.

Alla fine della tappa sarà compilata la Classifica di Tappa che prevedrà la somma dei punteggi ottenuti dagli equipaggi durante “gara 1” e “gara 2”. Questa classifica farà fede per la premiazione della singola tappa. In caso di aex-equo si procederà favorendo chi ha effettuato entrambe le gare; se l'aex-equo permanesse, si favorirà chi avrà acquisito minori penalità in “gara 2”.

2.2 Classifica del Trofeo:

Alla fine della stagione sarà compilata la Classifica Generale del Trofeo ottenuta sommando i migliori 8 piazzamenti ottenuti su 10 gare nel corso della stagione, estrapolati dalle classifiche di Tappa al netto dei concorrenti non iscritti al Trofeo, oltre ad i punti ottenuti per la partecipazione ad ogni 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 chi ha partecipato prima al Trofeo; in caso di ulteriore parità a chi ha partecipato a più gare. In caso di ulteriore parità si attribuiranno a chi ha partecipato all'ultima tappa. In caso di ulteriore parità si attribuiranno a chi ha conseguito più punti nell'ultima tappa. Eventuali premi e/o rimborsi spese spettano al pilota. In caso di “aex-equo” essi vanno divisi equamente tra i vincitori.

Art. 3 Punteggi

Per ogni Gara 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. = 16 punti
- 2° Class. = 12 punti
- 3° Class. = 10 punti
- 4° Class. = 6 punti
- 5° Class = 4 punti
- 6° Class = 2 punti

Nel caso in cui in un Gruppo non vi fossero almeno tre equipaggi, il punteggio sarà ridotto del 50% con arrotondamento per eccesso.

Ogni equipaggio regolarmente iscritto e verificato **ad ogni tappa** che abbia portato a termine almeno una prova **tra gara uno e gara due** nel tempo massimo acquisirà tre punti. Detto punteggio avrà valenza anche nel caso in cui il concorrente venga squalificato a seguito di un ricorso, purchè egli abbia comunque effettuato almeno una prova.

III REGOLAMENTO TECNICO

A) VEICOLI

Art. 1 Gruppi

I veicoli sono suddivisi nei seguenti gruppi **1.1e 1.2** che devono essere obbligatoriamente previsti nelle singole manifestazioni e saranno sempre costituiti qualunque sia il numero degli equipaggi iscritti. **Potranno anche partecipare al trofeo veicoli e quadricicli di cui ai punti 1.3 e 1.4. Saranno predisposti i relativi percorsi ad ogni manifestazione purchè siano regolarmente pre-iscritti almeno tre equipaggi. La classifica generale e finale, con l'attribuzione degli eventuali premi e/o rimborsi spese ai vincitori dei gruppi 1.3 e 1.4 sarà stilata se nell'arco della stagione avranno partecipato almeno 6 equipaggi in ogni gruppo.**

1.1 - Gruppo Veicoli Preparati

Sono veicoli che derivano da modelli di serie. Deve essere identificabile la marca di provenienza e che devono mantenere, seppur accorciato od allungato, il telaio della vettura da cui deriva. La carrozzeria non può essere completamente rimossa. In particolare deve rimanere la struttura della cabina intesa come la porzione di carrozzeria compresa tra la paratia parafiamma anteriore ed i longheroni di sostegno del tetto alle spalle dei posti anteriori. Devono rimanere gli sportelli, seppur modificati. Il parabrezza può essere rimosso ma dovrà essere mantenuta la cornice del vetro originale. Il roll cage non potrà essere più stretto della cornice del vetro. Le uniche modifiche NON CONCESSE sono:

- montaggio ponti c.d. "a portale"
- pneumatici sporgenti oltre il limite del telaio
- montaggio riduttori tipo "atlas" o similari atti a permettere di svincolare la trazione su un singolo asse
- montaggio ponte posteriore sterzante
- montaggio di serbatoi in plastica di derivazione nautica senza omologazione
- eliminazione totale della carrozzeria, sostituzione della stessa con struttura tubolare che non sia un roll-cage protettivo

1.2 – 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.

1.3 – Gruppo Veicoli Superserie:

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, immatricolati e con carrozzeria conforme all'originale. Sono vietate le seguenti modifiche:

- asportazione o modifica di elementi di carrozzeria (ad esclusione dei paraurti e soft top e hard top plastici per i veicoli cabrio, portellone posteriore, montaggio c.d. "wing bars", rimozione parafanghini supplementari). **Le portiere possono essere modificate e sostituite con altre, ma non rimosse.**
- riposizionamento degli organi meccanici (delocalizzazione radiatore fuori da vano motore)
- sostituzione organi meccanici con quelli di altri veicoli differenti (motore, cambio, riduttore, trasmissione, ponti ecc. E' consentita la sostituzione del riduttore ai veicoli Suzuki sj-Samurai-413 con analogo riduttore Suzuki 410)
- variazione del sistema sospensivo (da balestre a molle e viceversa...)
- aggiunta di turbine, compressori volumetrici ecc dove non previsti di serie
- modifiche al telaio (vedi sbalzi)
- pneumatici sporgenti rispetto al telaio

1.4 Quadricicli

Veicoli a quattro ruote destinati al trasporto di cose con al massimo una persona oltre al conducente nella cabina di guida, ai trasporti specifici e per uso speciale, la cui massa a vuoto non superi le 0,55 t, con esclusione della massa delle batterie se a trazione elettrica, capaci di sviluppare su strada orizzontale una velocità massima fino a 80 km/h. Le caratteristiche costruttive sono stabilite dal regolamento del C.d. S.

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 supplementivo/i

Per i veicoli Speciali e Preparati il radiatore e relativa ventola, la batteria, il serbatoio e le relative tubazioni di adduzione, ed in generale qualsiasi tubazione/attrezzatura che in caso di rottura possa permettere la fuoriuscita di fluido caldo e/o freddo pericoloso per l'equipaggio, se posti all'interno dell'abitacolo od in prossimità di esso e non separati da idonea paratia antifiamma, devono essere protetti in modo da evitare proiezioni di liquidi verso l'equipaggio. Le vetture che presentino elementi di pericolosità, ad insindacabile giudizio della Organizzazione, potranno non essere ammesse alla manifestazione od escluse in qualsiasi momento.

B) VERIFICHE

B 1 Verifiche sportive:

I partecipanti, all'atto dell'iscrizione, dovranno presentare i seguenti documenti: tessera UISP B1, certificato medico (in visione), modulo di iscrizione compilato per accettazione e ricevuta pagamento iscrizione manifestazione.

B.2 Verifiche tecniche:

Le verifiche tecniche avranno luogo successivamente alle verifiche sportive. Il Commissario Verificatore è tenuto unicamente al controllo dei dispositivi di sicurezza di cui al **capitolo III comma C)** Il veicolo sarà assegnato al gruppo di appartenenza sulla base di dichiarazione

sottoscritta dal concorrente, il quale, in caso di non conformità della propria vettura al gruppo dichiarato, verificata in seguito a ricorso, sarà escluso dalla Manifestazione e relativa classifica. La quota di iscrizione non sarà restituita nel caso in cui la vettura non superasse le verifiche tecniche ante-gara.

C) SICUREZZA

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

C1 - Roll – bar

SuperSerie e quadricicli: Obbligatorio una struttura di protezione, interna od esterna, ad almeno un arco controventato posto dietro i sedili anteriori (se interna). Sarà considerato roll - bar ad un arco, l'arco previsto d'origine dalla casa produttrice quando imbullonato o saldato rigidamente alla carrozzeria.

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

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

C2 - Cinture di sicurezza:

E' 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.)

C.3 ganci di traino:

Per ogni categoria sono obbligatori almeno un gancio di traino anteriori ed uno posteriore, opportunamente fissati al telaio e segnalati con triangolo giallo avente la punta rivolta verso l'attacco, o comunque evidenziati in maniera adeguata. Non sono considerati "ganci di traino" gli anelli in lamiera stampati ed i ganci a sfera di derivazione automobilistica.

C.4 estintore:

ogni veicolo dovrà sempre avere a bordo un estintore a polvere carico di almeno kg 2 facilmente accessibile dall'equipaggio. E' vivamente consigliato un impianto antincendio, seppur semplificato, per i veicoli a benzina

C5 dispositivo anti incastro

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.

D) WINCH ED ACCESSORI:

D.1 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". 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". 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.

D.2 dotazioni di recupero:

Per ogni categoria sono consigliati numero 2 cavi di traino non metallici (strop) di adeguata portata e lunghezza (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 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

E) PNEUMATICI:

Per la classe SERIE l'altezza massima consentita è 89 cm od uno sviluppo pari a 281 cm Per i veicoli della classe PREPARATI non sono ammessi pneumatici con altezza superiore a 93 cm od uno sviluppo pari a 296 cm; per la classe veicoli SPECIALI sono ammessi pneumatici con altezza massima pari a 112 cm od uno sviluppo di 358 cm Per ogni classe, non è ammesso l'utilizzo di catene, gomme chiodate o pneumatici stradali. 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

F) PERCORSO

F.1 denominazione

Per "percorso" si intende lo spazio sul terreno compreso tra i cartelli "inizio prova" e "fine prova". Può essere delimitato da bandelle e contiene tracce, sentieri, mulattiere, strade che identificano un tracciato ideale e meno invasivo per il territorio per completare il percorso della prova.

Tutte le prove saranno caratterizzate da tratti di fuoristrada molto tecnici in cui la media non sarà mai superiore a 38 km/h Il percorso dovrà obbligatoriamente essere scelto in fuoristrada. **Ogni tappa sarà composta da “gara 1” e “gara 2”, ed ogni gara dovrà consistere come minimo in due prove, con un massimo di sette, 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. 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. **Una volta superata una porta, essa non potrà essere riattraversata.** Il tracciato nell'ambito della zona è diverso, con difficoltà crescenti, per i Gruppi di veicoli. I due paletti od i numeri che delimitano i percorsi devono avere una colorazione indicante a quale Gruppo si riferisce la porta stessa:- blu = Gruppo dei Veicoli Preparati rosso = Gruppo dei Veicoli Speciali. verde = Gruppo dei Veicoli SuperSerie 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 Gruppi, ma nel tal caso dovrà essere sempre fattibile, anche se con difficoltà e maggior uso del verricello dal Gruppo Veicoli **Preparati ed eventualmente Superserie.** In corrispondenza di ciascuna Prova debbono essere collocati cartelli di inizio e fine prova, con la numerazione delle stesse. Eventuali differenti metodi di segnalazione dei percorsi, a sostituzione o completamento di quanto sopra esposto, potranno essere adottati in base a particolari situazioni logistiche, e saranno esposti nel RPM ed annunciati al briefing.

F.2 vegetazione:

Si intende “vegetazione” alberi, arbusti, ecc con un diametro del fusto misurato ad 1 metro da terra pari o superiore ad una circonferenza di cm.....In deroga a questa misura si intende “vegetazione” ogni altro albero, arbusto, ecc opportunamente segnalato da bandelle e/o dichiarato tale dal Capoprova

IV NORMATIVA DELLE COMPETIZIONI

ARTICOLAZIONE DELLE MANIFESTAZIONI:

Art. 1 – Iscrizioni

La partecipazione alle manifestazioni “Extreme Trophy Challenge (XTC) è libera e garantita a tutti coloro in regola con i disposti del presente Regolamento. E’ facoltà dei concorrenti iscriversi al Trofeo.

1.1 Iscrizione al Trofeo:

Per poter partecipare al Trofeo è necessaria l’iscrizione, che può avvenire anche a Trofeo iniziato, versando la medesima quota indipendentemente dal numero di manifestazioni già svolte. Ai fini della classifica finale verranno considerate le sole manifestazioni avvenute a quota versata. Al momento dell’iscrizione il concorrente riceverà un numero che verrà mantenuto per tutto il campionato, è data facoltà di richiedere un particolare numero a condizione che questo sia ancora disponibile. Per l’anno 2015 la quota di iscrizione è fissata in Euro ad equipaggio (pilota) e comprende:

- Premi e rimborsi del trofeo sulla base della classifica generale finale
- Cartella stampa personalizzata
- N° 4 T-shirt XTC
- Dvd di ogni tappa

1.2 Iscrizione alla manifestazione:

L'iscrizione è obbligatoria per poter partecipare alla manifestazione, anche per gli iscritti al Trofeo. 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. I concorrenti dovranno accettare la pubblicità dell'organizzatore applicando le tabelle porta numero da apporre, sul cofano, portiere e/o sul tettuccio 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. 2 Norme di comportamento:

11.1 - 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.

Art. 3- Svolgimento della **tappa (manifestazione)**

L'ordine di partenza all'interno delle classi sarà determinato in base al sorteggio, **al prologo**, 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. Le partenze saranno date sempre a pista libera dal Capoprova, **salvo situazioni particolari regolamentate nel RPM**. Alla partenza sarà consegnata ad ogni equipaggio la Tabella di Marcia, che dovrà custodire per tutta la durata della **tappa**, 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. Potranno essere previste, inoltre, ove le condizioni lo permettano, partenze di concorrenti schierati in linea, divisi per classe. La perdita della Tabella di Marcia comporta la esclusione dalla Manifestazione del conducente, **qualora non fosse possibile ricostruire le penalità attraverso le schede dei Commissari**. E' vietata la prova del percorso con la vettura, ma è ammessa la sola ricognizione a piedi

Art. 4-Tempo Massimo **prove valutative**

Gli organizzatori devono prevedere 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. Sarà contemplato anche un "fuori tempo massimo" della prova come da Regolamento. 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 ed il navigatore usciranno dalla porta di fine prova.**

Art. 5 Tempo massimo chiusura gara 1 e gara 2

Il Direttore di Gara annuncerà al briefing antecedente gara 1 e gara 2 il tempo di chiusura prove. Esso potrà venire prolungato, a sua discrezione e con comunicazione tempestiva a tutti gli equipaggi in gara, in caso di gravi intoppi su una o più prove occorsi durante la manifestazione.

Art. 6 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 COPILOTA-
- 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 **le sanzioni previste**

Art. 7– 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. 10.5 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.

Art. 8– 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 **di 150 punti** che verrà scalato dalle penalità eventualmente accumulate all'interno della prova stessa.

- nelle prove con partenza "in gruppo" gli equipaggi conquisteranno un bonus in base all'ordine di arrivo, da scalare dal tempo impiegato per la prova. Il valore di detto bonus sarà meglio specificato nel RPM e nel briefing

Art. 9 – Regolamento Particolare di Manifestazione (RPM)

E' documento redatto dal Direttore di Gara all'inizio della manifestazione o tappa.. Regola ed integra la manifestazione con norme particolari, anche in deroga al Regolamento Generale. E' letto al briefing ed esposto in direzione gara a disposizione dei piloti.

Art. 10 – Penalità

PENALITA' = partenza del tempo

Qualora un concorrente, avendo consegnato la scheda al Capoprova, non parta entro 3 minuti dalla pista libera

PENALITA' = 1

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

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

- 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.I-4

- Qualora il concorrente uscisse dal percorso in seguito a ribaltamento. E' obbligatorio il rientro dal punto in cui si è usciti. Non si applica la penalità per la vegetazione.

PENALITA' 250 più peggior tempo

- Nel caso nel quale per motivi di sicurezza di una prova decisa dal Direttore di Gara 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 250 punti oltre al peggiore conseguito tra coloro che l'hanno regolarmente portato a termine.

- 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' = 300 più il tempo massimo.

Fuori tempo massimo

PENALITA' = 500

- Abbattimento vegetazione

- Aiuto esterno inteso a risolvere il ribaltamento del veicolo

- uscita dal percorso fettucciato (considerando una lunghezza pari o superiore alla metà della vettura)

PENALITA' = 500 più il tempo massimo.

- Rifiuto di Prova.
- mancata controfirma della scheda al Commissario
- mancato raggiungimento dell'AVANZAMENTO

PENALITA' = 600

- salto porta, riattraversamento porta già superata, sequenza porte non corretta

Art. 11- 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. 12 - 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. III 1.5 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
- 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)

Art. 13 - 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.
- manometteranno la Tabella di Marcia.
- 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. 14
- 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. 14- 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. Le decisioni del Giudice Unico e della LNAU (Lega Nazionale Automobilismo Uisp) sono

inappellabili. In caso di presentazione di ricorso, saranno verificate le vetture di chi presenta e di chi subisce il ricorso stesso, per il particolare oggetto di ricorso

Art. 15– 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. 16- 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 **su fiancate e/o cofano della vettura**. 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. 17 - Codice di comportamento sportivo

A) PRINCIPIO DI LEALTÀ

Tutti i titolari di una licenza e/o tessera UISP devono comportarsi secondo i principi di lealtà e correttezza in ogni funzione, prestazione o rapporto comunque riferibile all'attività sportiva.

B) DIVIETO DI ALTERAZIONE DEI RISULTATI SPORTIVI

È fatto divieto a tutti i titolari di licenza e/o tessera UISP di compiere, con qualsiasi mezzo, atti diretti ad alterare artificialmente lo svolgimento o il risultato di una gara ovvero di assicurare a chiunque un indebito vantaggio nelle gare stesse. La frode in competizioni sportive è soggetta alle disposizioni di cui alla Legge 401 del 13 dic. 1989.

C) DIVIETO DI DOPING E DI ALTRE FORME DI NUOCIMENTO DELLA SALUTE

È fatto divieto a tutti i titolari di una licenza e/o tessera UISP di tenere comportamenti comunque in violazione o in contrasto con le norme sportive Antidoping.

La UISP promuove la tutela della salute dei conduttori, la prevenzione e la repressione dell'uso di sostanze o di metodi che alterano le naturali prestazioni dei conduttori nelle attività agonistiche e promozionali, anche a garanzia del regolare e corretto svolgimento delle competizioni, in conformità alle disposizioni di legge ed in linea con le disposizioni in materia adottate dal CONI

D) PRINCIPIO DI NON VIOLENZA

Tutti i titolari di licenza e/o tessera UISP devono astenersi da qualsiasi condotta intenzionalmente diretta a ledere l'integrità fisica e morale di altri soggetti in occasione dello svolgimento delle manifestazioni sportive automobilistiche.

E) DIVIETO DI DICHIARAZIONI LESIVE DELLA REPUTAZIONE

Tutti i titolari di licenza e/o tessera UISP non devono esprimere pubblicamente giudizi o rilievi lesivi della reputazione, dell'immagine o della dignità personale di altri soggetti o di organismi operanti nell'ambito dell'ordinamento sportivo.

A chiunque violi i principi di cui agli articoli precedenti sono applicate le sanzioni disciplinari, dall'ammonizione alla squalifica, comminate dalla Lega Nazionale Automobilismo Uisp

Art. 18 Disposizioni diverse

Per tutto ciò non espressamente previsto nel presente Regolamento farà fede il Regolamento Nazionale Uisp ed, in ultima analisi, le valutazioni e le decisioni della Lega Nazionale Automobilismo Uisp. **L'organizzatore si riserva la possibilità di variare il presente Regolamento Generale per quanto riguarda le dotazioni di sicurezza dei veicoli anche durante lo svolgimento della stagione in corso.**