Regolamento RFC SE 2023

RFC SE 2023 Gestione della manifestazione, classi dei veicoli e codice di condotta.

1. PREMESSA

1.1. In caso di incoerenza all’interno di questo regolamento, la a.s.d. Freedom Live Style (di seguito FLS) dovrà essere contattata per chiarimenti prima dell’inizio della manifestazione.

1.2. Nel caso vengano rilevate discrepanze o siano necessari chiarimenti dopo l’inizio della manifestazione, FLS utilizzerà il comitato organizzatore (di seguito CO) per fornire una risposta appropriata. Tale comitato potrà prendere una decisione, pubblicare un chiarimento, intraprendere un’azione disciplinare o una qualsiasi altra azione ritenuta necessaria al corretto svolgimento della manifestazione.

1.3. Se dovessero emergere conflitti tra ciò che è riportato in questo regolamento e quanto deciso dal CO quest’ultimo prevarrà.

1.4. FLS si riserva il diritto di modificare il presente regolamento in qualsiasi momento e a sua esclusiva discrezione, senza darne preavviso.

2. TERMINI / RINUNCE / RESPONSABILITA’

2.1. FLS si riserva il diritto di rifiutare la partecipazione alla manifestazione ad un qualsiasi richiedente, squadra, concorrente, partecipante o chiunque altro, per qualsiasi ragione.

2.2. Il lettore di questo regolamento e tutti i partecipanti alla manifestazione organizzata dalla FLS acconsentono di rinunciare, liberare, desistere, proteggere, ritenere inoffensivo, indennizzare e difendere il promotore, il responsabile dell’evento, la FLS, i loro eredi, successori, funzionari, ufficiali, impiegati, agenti, appaltatori e le loro rispettive compagnie di assicurazione, subappaltatori, sponsor commerciali e azionisti da: tutti i reclami, richieste, obblighi, perdite, costi e danni subiti, o spese per qualsiasi altra perdita o danno risultante o presumibilmente risultante dalla manifestazione e/o dall’uso di qualsiasi informazione contenuta in questo regolamento o conseguente da una non corretta informazione od omissione di informazioni, o da una negligenza apparente di questo regolamento o pertinente ad esso.

2.3. FLS non garantisce, rappresenta o certifica in nessun caso che la conformità delle norme elencate in questo regolamento possa conferire una sicurezza reale o presunta. Questo regolamento viene pubblicato senza garanzia espressa od implicita.

2.4. Tutti i partecipanti alla manifestazione e qualsiasi utilizzatore di un equipaggiamento di sicurezza, si assumono tutti i rischi connessi all’uso delle informazioni contenuti in questo regolamento, durante tutto lo svolgimento dell’evento.

2.5. FLS non garantisce, rappresenta o conforma che ciò che è scritto in questo regolamento sia adatto all’uso durante la manifestazione.

2.6. Il contenuto di questo regolamento non è concepito come consiglio professionale o competente o qualificato per progettare, costruire, fabbricare, installare o usare un veicolo, componente, pezzo, dispositivo, sistema o parti di attrezzature, inclusi sistemi di sicurezza.

2.7. Questo regolamento non fornisce alcuna garanzia che l’informazione contenuta in esso possa proteggere chi lo consulta o chi partecipa alla manifestazione, o a chi adopera qualsiasi veicolo, pezzo, sistema o attrezzatura di sicurezza (se citato o meno nel regolamento) da lesioni, danni materiali o morte.

2.8. Prendendo parte in qualunque modo alla manifestazione, tutti i partecipanti sono consapevoli e d’accordo che installare e adoperare un dispositivo di sicurezza, usare un veicolo fuoristrada, affrontare una prova, per qualsiasi motivo PUO’ ESSERE PERICOLOSO, CAUSARE DANNI MATERIALI, FISICI E MORTE.

2.9. Tutti i partecipanti SI ASSUMONO TUTTI I RISCHI associati all’uso di informazioni pubblicate in questo regolamento, nell’utilizzare sistemi di ritenuta degli occupanti o altri sistemi di sicurezza, nonostante questi rischi siano conosciuti o non conosciuti, inerenti o non.

2.10. FLS non si ritiene responsabile per ritardi, rinvii o soppressioni della manifestazione o parte di essa per

qualsiasi ragione, inclusi motivi meteorologici o condizioni di sicurezza del tracciato.

2.11. Immagini.

Tutti i partecipanti all’evento rilasciano il proprio consenso all’utilizzo di qualsiasi immagine durante la manifestazione.

3. REGOLAMENTO TECNICO

3.1. ISPEZIONE TECNICA E SEQUESTRI

3.1.1. E’ responsabilità del concorrente accertarsi che il proprio veicolo sia conforme e aderisca a tutte le regole tecniche e al regolamento della manifestazione.

3.1.2. Il concorrente dovrà fornire al Commissario Tecnico tutta la documentazione e i registri che dimostrano la conformità a tutte le regole citate nel presente regolamento, in caso di controversie.

3.1.3. FLS si riserva il diritto di limitare il numero di persone aventi accesso alle aree o al parco chiuso dove

sono in corso ispezioni o dove sostano i veicoli sequestrati.

3.1.4. FLS si riserva il diritto di bloccare o sequestrare qualunque veicolo iscritto alla manifestazione.

3.1.5 FLS non si assume la responsabilità per i veicoli posti sotto sequestro. FLS tuttavia e ragionevolmente, intende assicurare l’incolumità dei suddetti veicoli.

3.1.6. Il Direttore di gara e/o il Commissario Tecnico possono confiscare in qualsiasi momento qualsiasi veicolo o componente.

3.1.7. Uno o tutti i veicoli a fine gara potrebbero essere soggetti a sequestro e ad una ulteriore ispezione tecnica.

3.1.8. Nessun veicolo potrà essere rimosso dalla zona di ispezione o zona di sequestro senza il permesso scritto del Direttore di Gara o Commissario Tecnico. Un concorrente che rimuove un veicolo senza permesso sarà squalificato.

3.1.9. Il Direttore di gara e/o il commissario Tecnico hanno la facoltà di confiscare componenti o parti illegali rinvenute in un veicolo. Qualsiasi oggetto confiscato può non essere restituito e nessun compenso sarà attribuito da parte dell’FLS,

dai suoi funzionari o direttori, ad un concorrente che ha avuto oggetti illegali sequestrati.

3.1.10. La mancata presenza del concorrente alla registrazione ed ispezione tecnica pre-gara durante le ore proclamate ed

elencate nei bollettini informativi, potrebbe incorrere nelle seguenti penali a discrezione del Direttore di gara e/o del Commissario Tecnico.

3.1.10.1. L’assenza all’appello finale per la registrazione: DNS.

3.1.10.2. L’assenza all’appello per la partenza al primo giorno di gara: squalifica.

3.1.11. Ogni veicolo dovrà superare un’ispezione tecnica prima di ottenere il permesso di partecipare alla manifestazione. I veicoli ritenuti non adatti o non conformi al presente regolamento, durante le verifiche tecniche, non saranno ammessi alla manifestazione e la quota d’iscrizione non sarà restituita. Un segno identificativo sarà applicato al veicolo dopo aver superato con successo le verifiche tecniche.

3.1.11.1. E’ responsabilità del concorrente contattare il Commissario Tecnico per la verifica tecnica, prima di prendere parte all’evento. Nessun veicolo sarà autorizzato a partecipare all’evento senza aver superato la verifica tecnica.

3.1.11.2. Durante le Verifiche Tecniche pre-gara verranno controllati oltre al veicolo anche caschi, cassette con medicinali di pronto soccorso, estintori, cinture di sicurezza, reti di sicurezza e tutte le richieste contenute nel presente regolamento. Questo non implica che questi elementi saranno gli unici elementi sottoposti a verifica. Il Commissario Tecnico o un suo assistente possono confiscare qualsiasi equipaggiamento che ritengono pericoloso o non conforme allo svolgimento della gara. Qualsiasi materiale confiscato dal Commissario Tecnico o da un suo Assistente potrebbe non essere restituito e nessun risarcimento verrà fornito dall’ FLS, i suoi funzionari o direttori.

3.1.12 Il Commissario tecnico e/o il direttore di gara si riservano il diritto di sottoporre un veicolo ad un’ispezione tecnica durante l’evento. I veicoli che saranno richiamati per un’ispezione tecnica verranno posti in una zona di sequestro ove dovranno rimanere fino al verdetto dell’ispezione. Se il proprietario o concorrente o conducente del veicolo si oppongono all’ispezione, sia il veicolo che l’equipaggio saranno squalificati dalla gara. Solo i funzionari nominati dal Direttore di gara potranno accedere alla zona di sequestro. Per entrare nella zona di sequestro qualunque altro personale deve essere munito di un permesso rilasciato dal Direttore di gara. Durante un’ispezione tecnica post-gara, è compito del concorrente smontare o preparare le attrezzature da sottoporre ad ispezione. La non adempienza avrà come conseguenza la squalifica dell’equipaggio.

3.1.13. I veicoli implicati in qualsiasi protesta o lamentela saranno tenuti sotto sequestro finché il CO non si pronuncerà sulla protesta o lamentela. Tutti i veicoli sequestrati saranno rilasciati non più tardi di due ore dopo la conclusione ufficiale della manifestazione.

3.1.14. Il rifiuto di un concorrente di conformarsi alle decisioni del CO comporterà la squalifica dalla gara.

3

4. REQUISITI E DOTAZIONI DEI VEICOLI (TUTTE LE CATEGORIE).

4.1. IDENTIFICAZIONE DEI VEICOLI

Sono ammessi tutti i veicoli inferiori alle 3,5t, a quattro o più ruote, tutte motrici, esclusi i quad. Tutti i veicoli iscritti alla manifestazione saranno identificati con un numero. I numeri identificativi dei partecipanti devono essere applicati su entrambi i lati e sulla parte anteriore del veicolo (cofano). Qualsiasi numero poco leggibile, dovrà essere riposizionato prima che il veicolo sia autorizzato a prendere parte all’evento. E’ responsabilità del concorrente mantenere il proprio numero identificativo riconoscibile durante tutta la durata dell’evento. Prevedere un piano di 42cm di base e 30cm di altezza per l’applicazione del numero di gara nelle tre posizioni sopra citate.

4.2. EQUIPAGGIAMENTI, CONDIZIONI E FUNZIONI

Tutto l’equipaggiamento necessario o attrezzatura richiesta, dispositivi, apparecchiature di sicurezza e componenti del veicolo, come descritti nel Regolamento (inclusi allegati o supplementi regolamentari), devono essere in buone condizioni al momento delle verifiche tecniche. Le apparecchiature e i componenti devono funzionare durante tutto lo svolgimento della gara e, se danneggiate, devono essere riparati o sostituiti. Diversamente il veicolo non potrà proseguire nello svolgimento della gara. E’ responsabilità del concorrente mantenere il veicolo, i suoi equipaggiamenti e dotazioni in buone condizioni.

4.2.3. CINTURE DI SICUREZZA - SEDILI

Tutti i veicoli devono avere cinture di sicurezza omologate per la circolazione su strada pubblica o minimo del tipo a 4 punti per ogni occupante. Le cinture degli occupanti devono essere in nuove o perfette condizioni, non devono avere tagli, essere sfilacciate, con macchie chimiche, bruciature o eccessiva sporcizia e devono essere in condizioni flessibili (il materiale non deve essere rigido). Tutte le cinture di sicurezza devono avere una targhetta riportante il nome del produttore e il codice di omologazione. Cinture solo ventrali NON sono ammesse. Le cinture di sicurezza devono essere montate su elementi in grado di sopportare il carico massimo della cintura in caso di incidente senza rottura o cedimento del supporto. Le cinture di sicurezza devono essere installate in modo che non vengano a contatto con alcuna superficie che possa danneggiarle. Le cinture di sicurezza devono essere indossate dagli occupanti del veicolo ben strette ogni volta che il veicolo è in movimento. Le cinture di sicurezza devono essere utilizzate con un sedile che abbia il numero corretto di fessure e poste nelle posizioni appropriate per cinture. I sedili non devono essere modificati per crearvi fessure per cinture. Le cinture di sicurezza devono essere abbinate ad un sedile in ottime condizioni, montato su un sistema saldamente installato sul telaio, rollbar o carrozzeria del veicolo. Eventuali slitte di regolazione devono essere saldamente fissate al telaio o carrozzeria del veicolo.

Poggiatesta con almeno 5 cm di spessore di materiale assorbente gli urti e con una superficie di almeno 200 cm2 sono obbligatori.

4.2.4. FINESTRINI-RETI DI SICUREZZA

I veicoli dotati di finestrini alle porte, devono tenerli chiusi minimo per 2/3 della loro altezza durante tutte le prove, ad eccezione dei tratti nei quali si affrontano dei guadi dove dovranno essere aperti.

Per i veicoli sprovvisti di finestrini o porte, sono obbligatorie le reti di sicurezza e devono coprire tutte le aperture laterali dell’abitacolo del veicolo ed estese in modo che nessun lembo o parte del corpo di ciascun occupante possa sporgere dal veicolo in qualsiasi momento quando gli occupanti sono correttamente seduti, con le cinture allacciate in posizione di guida. Le reti di sicurezza devono essere fissate all'interno del rollbar per prevenirne il danneggiamento in caso di ribaltamento o collisione.

Reti ancorate all'intelaiatura interna della portiera sono ammesse. Le reti devono essere fissate in modo che entrambi gli occupanti possano sganciarle e uscire dal veicolo senza aiuto alcuno e in qualsiasi posizione del veicolo. Il bordo di contorno di fissaggio della rete deve essere resistente come, o più resistente della rete stessa. Gli ancoraggi della rete devono essere effettuati con un massimo di 15cm tra uno e l'altro. Ancoraggi accettabili sono: fascette di metallo, viti, ganci di metallo. Fascette o fissaggi in plastica non sono ammessi. Le reti devono essere sufficientemente tese in modo che, esercitando una spinta di circa 20kg, la rete abbia una flessione non superiore a 10cm, i fori delle maglie non devono superare i 10x10 cm. Per i veicoli che utilizzano portiere di serie o similari, il Lexan nei finestrini può sostituire le reti di sicurezza solo se i dispositivi di aggancio del Lexan sono fissati alle porte stesse. I finestrini laterali in Lexan devono essere agganciati in modo da permetterne la rapida rimozione nel caso in cui la porta non si apra.

4.2.5. ESTINTORI

Ogni veicolo deve essere equipaggiato con un estintore brandeggiabile approvato da almeno 1Kg (2.5 lb) o

superiore, di tipo ABC a secco o equivalente Halon. L’estintore deve avere un manometro, deve essere completamente carico e facilmente accessibile dall’interno del veicolo (è raccomandato che sia accessibile da tutti gli occupanti). Un ulteriore estintore da 1Kg (2.5 lb) o superiore, di tipo ABC, a secco o equivalente Halon, deve essere installato in una posizione facilmente accessibile dall’esterno da persone che non hanno familiarità col veicolo. Tutti gli estintori devono essere installati in modo tale che non sia necessario alcun attrezzo per essere rimossi.

4.2.5.1 Un impianto d’estinzione integrato nel veicolo, in aggiunta agli estintori portatili è ammesso. Nel caso in cui un veicolo abbia installato il sistema di estinzione integrato, la capacità degli estintori brandeggiabili deve rimanere di 1Kg (2.5lb) ciascuno come minimo. Per i veicoli a benzina sono consigliati vivamente estintori brandeggiabili da minimo 2Kg (5 lb). Tutti gli estintori installati devono avere la targhetta identificativa riportante la data di collaudo non più vecchia di un anno.

4.2.6. VERRICELLI

Tutti i veicoli devono essere dotati di almeno 1 (uno) verricello con capacità di tiro adeguata al peso del veicolo. I verricelli devono essere in ottime condizioni. E’ fermamente consigliato un secondo verricello installato per tirare il veicolo in retromarcia. Tutti i verricelli devono essere muniti di freno funzionante, in grado di mantenere il veicolo, con peso in ordine di marcia, su una pendenza di 80°. Motori, solenoidi e ricambi per i verricelli sono consigliati.

4.2.6.1. CAVI DEI VERRICELLI

I cavi dei verricelli devono essere in ottime o nuove condizioni. Almeno 1 (uno) cavo di scorta di almeno 25metri di lunghezza deve essere a bordo del veicolo. I cavi per i verricelli devono essere “piombati” a regola d’arte. I ganci dei cavi verricello devono essere del tipo con sicurezza, quelli aperti non sono ammessi.

4.2.6.2. SMORZATORE PER CAVO DEL VERRICELLO

Uno smorzatore per il cavo del verricello, del peso minimo di 1 (uno)Kg, dev’essere posizionato in prossimità della metà del cavo in tensione.

4.2.7. SNORKEL

Un sistema di aspirazione del motore deve essere previsto per guadi profondi.

4.2.8. “STROP” DA ALBERO

Una fascia,“strop”, a protezione del tronco deve essere utilizzata durante le operazioni di agganciamento del veicolo ad un albero. La fascia deve essere in ottime condizioni e avere una tenuta minima, in linea, di 3000kg.

4.2.9. GRILLI

Sono richiesti 4 (quattro) grilli con indice di carico minimo di 3,25t.

4.2.10. TAGLIA

E’ richiesta una taglia (snatch block), in ottime condizioni, con capacità di carico minima di 8000kg.

4.2.11. ANCORA DA TERRA

E’ consigliata un’ancora da terra.

4.2.12. KIT PRIMO SOCCORSO

Tutti i veicoli devono avere a bordo un kit di primo soccorso. Il kit deve essere accessibile

all’equipaggio del veicolo senza la necessità di dover rimuovere alcun pannello. Equipaggi con particolari necessità mediche devono evidenziare queste necessità in luoghi ben visibili come il casco o la tuta.

4.2.13. FORNITURE DI SOPRAVVIVENZA

E’ vivamente consigliato a tutti i concorrenti di portare l'acqua, il cibo, i farmaci e tutte le altre forniture necessarie per affrontare in modo sicuro tutta la durata della gara, anche senza assistenza a seconda delle proprie necessità. Come minimo, almeno un 1 litro di acqua per occupante è raccomandato al momento della partenza di ogni prova.

4.3. CARATTERISTICHE GENERALI DEI VEICOLI

4.3.1 E’ responsabilità di ciascun concorrente/conduttore presentare un veicolo sicuro al momento delle verifiche tecniche dell’evento. I concorrenti devono mantenere il proprio equipaggiamento di sicurezza durante tutto lo svolgimento della gara. Tutti i veicoli devono essere perfettamente funzionanti per tutta la durata della gara. Qualsiasi veicolo ritenuto non adatto allo svolgimento della manifestazione verrà squalificato.

4.3.2 Tutti gli occupanti del veicolo devono essere in grado di entrare ed uscire dal veicolo senza alcun aiuto con il veicolo in qualsiasi posizione. Paratie divisorie metalliche devono isolare l’abitacolo da qualsiasi fluido, liquido motore o acido.

4.3.3 Radiatori dell'olio, dispositivi di raffreddamento, di trasmissione o altri radiatori devono avere una protezione che, in caso di rottura o di perdita, impedirà ai liquidi di raggiungere gli occupanti. Tutti i tubi trasportanti liquidi che passano all’interno del veicolo devono essere protetti con una paratia. Tubi rivestiti con treccia d’acciaio non sono esenti dall’essere protetti.

4.3.4 Tutti i veicoli devono avere una paratia costruita interamente in materiale metallico che separa l’abitacolo dal pericolo di incendio nel compartimento motore e nel compartimento serbatoio. Se il serbatoio è installato posteriormente ed è più alto della spalla degli occupanti, una paratia metallica impermeabile divisoria deve estendersi almeno 5 cm sopra la parte superiore del serbatoio. Nel caso di veicoli con motore anteriore, il cofano è considerato parte della paratia divisoria e deve essere obbligatoriamente installato. I veicoli con motore posteriore, non sono tenuti ad avere alcun cofano installato.

4.3.5. Pianali abitacolo sono obbligatori in tutti i veicoli e devono essere ancorati con un minimo di 6 viti per ciascun lato del diametro minimo di 6 mm oppure saldati. I pianali devono coprire l’intera area che va dalla parte anteriore della pedaliera fin dietro i sedili e dal limite laterale esterno del veicolo fino allo stesso limite sul lato opposto.

4.3.6. Tutti I veicoli con porte apribili devono avere un sistema di chiusura che non possa essere sganciato accidentalmente.

4.3.7. Nessun tipo di frontale o paraurti anteriore o posteriore pericolosi, teste di telaio o altri oggetti sporgenti dal veicolo sono consentiti.

4.3.8. Uno specchio retrovisore per ciascun veicolo è consigliato. Gli specchi devono avere una ragionevole visione della parte posteriore del veicolo senza ostruzioni.

4.3.9. Tutte le parti di ricambio o equipaggiamento extra, trasportati nel veicolo devono essere saldamente fissate o racchiuse all’interno di appositi alloggiamenti al fine di impedirne la fuoriuscita o il distacco durante la manifestazione. Tutte le parti di ricambio devono essere dislocate in modo da evitare il rischio di contatto con gli occupanti del veicolo.

4.3.10. Tutte le parti di carrozzeria del veicolo devono rimanere sul veicolo, anche per cause accidentali durante tutta la durata dell’evento.

4.3.11. ROLLBAR

4.3.11.1. Viene considerato rollbar la struttura con almeno 1 (uno) arco sopra le teste dell’equipaggio e 4 punti di ancoraggio principali atto a proteggere gli occupanti del veicolo, per i veicoli con carrozzeria chiusa; con almeno 2 (due) archi e 6 punti di ancoraggio per i veicoli aperti. I veicoli side by side provvisti di rollbar sin dall’origine sono ammessi. FLS si riserva il diritto di non accettare alcun design di rollbar che, secondo l’opinione del Commissario Tecnico, non è idoneo alle competizioni. E’ responsabilità del concorrente/conduttore di assicurarsi delle condizioni di sicurezza del proprio veicolo incluso il design, la realizzazione, la qualità di costruzione, la manutenzione e le riparazioni alla struttura del rollbar del veicolo stesso.

4.3.11.2. Tutti i veicoli devono essere equipaggiati con un rollbar costruito con tubi di materiale con una resistenza adeguata a sopportare gli urti in caso di rovinosi ribaltamenti del mezzo. Le misure minime raccomandate riportate di seguito si riferiscono al diametro e spessore dei tubi da utilizzare per la struttura principale considerando il peso del veicolo a secco e con la dotazione di bordo inclusa, occupanti esclusi:

4.3.11.2.1. Peso a secco inferiore a 1450kg – 35mm diametro x 3mm spessore. Peso a secco da 1451kg a 1995kg – 40mm diametro x 3mm spessore. Peso a secco superiore a 1996kg – 50mm diametro x 3mm spessore. Alluminio o altri materiali non ferrosi non sono ammessi.

7

4.3.11.3. Tutte le saldature devono essere di buona qualità e con una buona penetrazione nel metallo. Tutte le parti del rollbar devono essere ad una distanza minima di 8cm dai caschi di ogni occupante del veicolo quando seduto nella normale posizione di guida. Tutte le parti del rollbar che possono entrare in collisione con il corpo o parti del corpo degli occupanti devono essere rivestite con materiali idonei ad attutirne gli impatti. Il rollbar deve essere ancorato al telaio o alla carrozzeria del veicolo. Tutte le estremità che collegano il rollbar con il telaio o la carrozzeria devono poter supportare il massimo impatto. Rollbar installati su scocca devono avere un minimo di due piastre “a sandwich” di uguali dimensioni, di spessore minimo 3,5 mm imbullonate su entrambi i lati della carrozzeria dove appoggia il rollbar. I bulloni di fissaggio devono avere un diametro non inferiore a 10mm e una classe di resistenza pari o superiore a 10.9.

Tutti i veicoli, esclusi quelli equipaggiati con portiere in metallo di serie devono avere almeno una barra laterale su ciascun lato del veicolo che possa proteggere gli occupanti da impatti laterali. Le barre laterali devono essere dello stesso materiale e delle stesse dimensioni del rollbar principale. Le barre laterali devono essere posizionate in modo da offrire la massima protezione per gli occupanti e devono essere saldate all’arco anteriore e a quello centrale del roll bar. La posizione delle barre laterali non deve causare difficoltà nell’entrata o nell’uscita dal veicolo.

Una lamiera metallica di materiale ferroso dello spessore minimo di 1.0 mm o di alluminio dello spessore minimo di 3mm deve coprire la parte superiore del rollbar, immediatamente sopra le teste degli occupanti nella zona che interessa l’abitacolo del veicolo.

4.3.12. MOTORE

4.3.12.1 Il motore deve essere privo di perdite di liquidi. Vedere la sezione AMBIENTE per maggiori informazioni riguardo le

considerazioni ecologiche.

4.3.12.2. Tutti gli sfiati del motore devono terminare all’interno di un contenitore di fluidi e le aste di livello devono avere un

sistema di bloccaggio. Vedere la sezione AMBIENTE per maggiori informazioni riguardo considerazioni ecologiche.

4.3.12.3. Sistemi di rompi-fiamma approvati devono essere installati nel sistema di scarico su tutti i veicoli. L’uscita finale dello scarico si deve estendere lontano dagli occupanti, dal serbatoio del carburante e dai pneumatici. Veicoli eccessivamente rumorosi non sono ammessi. Vedere la sezione AMBIENTE per maggiori informazioni riguardo considerazioni ecologiche.

4.3.13. TRASMISSIONE

4.3.13.1 Cambio e riduttore devono essere privi di perdite di liquidi. Vedere la sezione AMBIENTE per maggiori informazioni riguardo considerazioni ecologiche.

4.3.13.2. Tutti gli sfiati della trasmissione devono terminare all’interno di un contenitore di fluidi e le aste di livello devono avere un sistema di bloccaggio. Vedere la sezione AMBIENTE per maggiori informazioni riguardo considerazioni ecologiche.

4.3.13.3. Tutti i veicoli devono avere la possibilità di trasmettere potenza a tutte quattro le ruote e devono essere equipaggiati con un sistema funzionante di riduzione. Viene considerato riduttore un sistema di ingranaggi che agisce dopo il cambio e riduce il rapporto (numericamente più alto) rispetto 1:1.

4.3.13.4. Le crociere e gli alberi di trasmissione devono essere coperti con una paratia di metallo ferroso di

spessore minimo 1mm o di alluminio di spessore minimo 3mm in modo da prevenire che pezzi di metallo delle crociere siano scagliati contro gli occupanti in caso di rottura. I materiali di protezione devono essere installati solamente tra gli occupanti e gli alberi di trasmissione. Il pianale del veicolo è considerato come paratia.

4.3.14. STERZO

4.3.14.1. Sistemi di sterzo idro assistiti devono essere privi di perdite di liquidi. Vedere la sezione AMBIENTE per maggiori informazioni riguardo considerazioni ecologiche.

4.3.14.2. I tubi di sfiato dei sistemi di sterzo idro assistiti devono essere collegati a un contenitore che prevenga qualsiasi fuoriuscita di liquido. Vedere la sezione AMBIENTE per maggiori informazioni riguardo considerazioni ecologiche.

4.3.15. SOSPENSIONI

Gli ammortizzatori devono essere privi di perdite. Vedere la sezione AMBIENTE per maggiori informazioni riguardo

considerazioni ecologiche.

4.3.16. FRENI

4.3.16.1. Il sistema frenante deve essere strutturato in modo da applicare una forza adeguata su tutte 4 le ruote in modo da arrestare il veicolo. I freni devono essere in condizioni sicure e privi di perdite di liquido durante l’intero evento. Nel caso fosse riscontrato un problema al sistema frenante, questo deve essere sistemato prima del proseguimento dell’evento. Vedere la sezione AMBIENTE per maggiori informazioni riguardo considerazioni ecologiche.

4.3.16.2. Ogni veicolo deve avere un sistema di freno di stazionamento attivo che mantenga il veicolo quando è parcheggiato e gli occupanti sono fuori dal veicolo.

4.3.17. SERBATOI

4.3.17.1. Serbatoi originali, costruiti in acciaio o in poliuretano sono tutti accettati. Tutti I serbatoi in alluminio

devono avere un serbatoio di sicurezza interno di tipo “a vescica” (Bladder) senza eccezioni. Serbatoi costruiti senza omologa devono soddisfare le specifiche per i serbatoi ausiliari.

4.3.17.2. Serbatoi ausiliari omologati su veicoli di serie possono essere aggiunti. Eventuali serbatoi ausiliari costruiti senza omologa devono essere serbatoi di sicurezza. Un serbatoio di sicurezza consiste in un sacco (bladder) racchiuso in un contenitore rigido. Il contenitore deve essere costruito con uno spessore minimo di 1mm di acciaio, 2mm di alluminio o 3.1mm di polietilene Marlex, il Magnesio è proibito. Deve essere presente una paratia divisoria tra il serbatoio e gli occupanti del veicolo. Il serbatoio deve essere installato in modo da essere protetto da danni provocati da collisioni con altri veicoli, impatti con detriti o pietrisco provenienti dal sotto del veicolo, danneggiamento in caso di ribaltamento del veicolo o possibile danneggiamento dovuto a flessioni o torsioni del telaio. Il contenitore deve essere saldamente fissato al veicolo con bulloni o fasce metalliche. Sistemi anti scuotimento del carburante (baffling) sono obbligatori all’interno di ogni serbatoio. Il foam è considerato un sistema anti scuotimento accettabile. Serbatoi omologati FIA FT3 o SFI sono accettati.

4.3.17.3. Accumulatori di carburante sono consentiti purché seguano queste linee guida: Devono essere costruiti in alluminio con uno spessore minimo di 3mm o in acciaio 1mm, devono essere fissati al telaio utilizzando degli isolanti in gomma e non possono avere una capacità superiore a 1lt. Gli accumulatori devono essere installati in modo da essere protetti da danneggiamento in caso di impatti come per i serbatoi.

4.3.17.4. Nessun canestro o altro contenitore portatile di carburante è consentito in ogni veicolo durante l’evento.

4.3.17.5. Carburanti alternativi (GPL o gas naturale) devono avere un serbatoio approvato di tipo stradale.

4.3.18. RACCORDI, RIEMPIMENTI E SFIATI

4.3.18.1. Tutti i raccordi e relative componenti originali sono accettati.

4.3.18.2. Il design e l’installazione del serbatoio e delle relative componenti deve prevenire la fuoriuscita di carburante dal condotto di pescaggio, dalle tubazioni e dal bocchettone di riempimento se il veicolo è parzialmente o totalmente ribaltato sotto sopra. Valvole isolanti sul tubo di mandata del carburante, sul tubo di ritorno e sul tubo di sfiato sono accettate. Valvole a sfera o una combinazione di valvole a sfera e valvole di non ritorno sui tubi di mandata, ritorno e sfiato sono accettate. Le valvole isolanti devono essere collocate in modo che siano facilmente accessibili per essere chiuse anche nel caso il veicolo sia ribaltato. Vedere la sezione AMBIENTE per maggiori informazioni riguardo considerazioni ecologiche.

4.3.18.3. Il serbatoio deve essere riempito e sfiatare al di fuori del comparto abitacolo.

10

4.3.18.4. Bocchettoni di riempimento muniti di tappi con sistema di bloccaggio positivo e senza sfiato devono essere posizionati in modo da prevenirne l’apertura mentre il veicolo è in movimento o durante un ribaltamento od un impatto accidentale. Tappi serbatoio di tipo Monza sono strettamente proibiti.

4.3.18.5. Tutti i bocchettoni di riempimento ancorati al telaio o alla carrozzeria devono essere collegati al serbatoio utilizzando un condotto flessibile. Tutti i bocchettoni di riempimento devono essere contornati da una paratia (il pannello della carrozzeria può essere considerato accettabile se sigillato. Questa paratia deve indirizzare l’eventuale carburante in eccesso direttamente fuori dal veicolo, lontano dagli occupanti, dal compartimento motore e dagli scarichi.

4.3.18.6. Tappeti o teli impermeabili sono necessari durante tutti i rifornimenti. Nessun veicolo può essere rifornito di carburante al di fuori degli spazi approvati per le assistenze. Lo stoccaggio di carburante nelle zone di assistenza deve essere considerata una sicurezza prioritaria. FLS raccomanda vivamente l’utilizzo di nastro di sicurezza e cartelli di divieto di fumo/No fiamme libere nelle aree adibite allo stoccaggio del carburante. Vedere la sezione AMBIENTE per maggiori informazioni riguardo considerazioni ecologiche.

4.3.19. IMPIANTO ELETTRICO

4.3.19.1. STACCA BATTERIE

Uno stacca batteria generale di colore vivace, ben visibile e facilmente distinguibile deve essere posizionato nell’abitacolo. Deve essere facilmente raggiungibile da tutti gli occupanti. Lo stacca batteria o gli stacca batteria, in caso di sistemi con più batterie, devono disabilitare l’intero impianto elettrico del veicolo.

4.3.19.2. BATTERIE.

Tutte le batterie devono essere installate e fissate in sicurezza con supporti metallici o fasce a cricchetto in modo da prevenirne il dislocamento in caso di urto o ribaltamento. Tutte le batterie contenenti acido devono essere racchiuse in un contenitore ermetico. Il contenitore deve essere sufficientemente grande da contenere una quantità di acido pari a quella contenuta nelle batterie. Le batterie non devono essere collocate nell’abitacolo. Le batterie sono considerate nell’abitacolo quando non è presente una paratia isolante tra la batteria e gli occupanti del veicolo. Tutte le batterie devono essere di tipo sigillato, senza manutenzione. Batterie di tipo “gel” sono altamente consigliate.

4.3.19.3. LUCI

Tutti i veicoli devono avere le luci necessarie ad affrontare percorsi in notturna.

4.3.20. PNEUMATICI E CERCHI

4.3.20.1. Tutti gli pneumatici e cerchi devono essere in buone condizioni e non devono essere considerati insicuri da parte del commissario tecnico. Gli pneumatici devono avere almeno 12mm di battistrada. Pneumatici per agricoltura, catene, chiodi e cingoli sono vietati.

4.3.20.2. Intagliare, scolpire o altre modifiche rivolte a rimuovere materiale dal battistrada dello pneumatico sono consentite.

5. CATEGORIE

5.1 CATEGORIA “preparati”.

5.1.1 Tutti i veicoli a 4 ruote motrici, con motore benzina o diesel fino a 2000cc, sono idonei purché rispettino le regole descritte in questo regolamento. E’ compito del concorrente sostenere l’onere di provare il tipo e la cilindrata del motore in caso di contestazioni.

5.1.2 TELAIO

Qualsiasi modifica al telaio è consentita. Telai costruiti in esemplare unico sono consentiti. Telai tubolari sono consentiti.

5.1.3. MOTORE – CAMBIO – RIDUTTORE - ASSALI

Qualsiasi motore, cambio, riduttore, assale è consentito purché rispetti le norme descritte nel presente regolamento.

5.1.4. STERZO

Qualsiasi componente e configurazione di sterzo sono consentiti purché rispettino le norme descritte nel

presente regolamento. Sterzo posteriore è consentito.

16

5.1.5. SOSPENSIONI

Lo schema delle sospensioni deve garantire l’ancoraggio delle ruote al telaio. Qualsiasi componente e configurazione sono consentiti purché rispettino le norme descritte nel presente regolamento. Sistemi manuali di controllo delle sospensioni (idraulicamente forzate ecc.) sono consentiti.

5.1.6. PNEUMATICI E CERCHI

Gli pneumatici possono avere un diametro esterno massimo di 40” (102cm), come specificato sul fianco del pneumatico dal produttore originale. Qualsiasi tipo di pneumatico è consentito purché rispettino le norme descritte nel presente regolamento. Per ulteriori chiarimenti vedi l’apposita sezione di questo regolamento.

5.2 CATEGORIA PROTOTIPI

5.2.1 Tutti i veicoli a 4 ruote motrici, con motore benzina o diesel oltre i 2000cc, sono idonei purché rispettino le regole descritte in questo regolamento. E’ compito del concorrente sostenere l’onere di provare il tipo e la cilindrata del motore in caso di contestazioni.

5.2.2 Stesse prescrizioni per TELAIO, MOTORE-CAMBIO-RIDUTTORE-ASSALI, STERZO, SOSPENSIONI, PNEUMATICI E CERCHI, della categoria “preparati”.

6. VEICOLI DI ASSISTENZA

6.1 Tutti i veicoli di assistenza devono avere esposto il numero corrispondente al numero di iscrizione alla manifestazione posto su entrambi i lati del veicolo, nell’angolo lato passeggero del parabrezza anteriore e sul lunotto posteriore.

7. EQUIPAGGIAMENTO DI SICUREZZA

7.1. Tute in un unico pezzo sono obbligatorie. Si consiglia vivamente la tuta ignifuga e che sia ricamata nella parte pettorale superiore destra con il nome per esteso del concorrente, gruppo sanguigno, allergie e qualsiasi altra informazione medica importante.

7.2. I caschi devono essere omologati e devono avere l'adesivo di una delle seguenti specifiche: Snell M2005/SA2005/M2010/SA2010 DOT/ECE22-05/BSI, FIA 8858-2010. La parte interna ed esterna del casco deve essere priva di difetti (strappi o danneggiamenti). FLS raccomanda vivamente che i partecipanti usino caschi specificamente progettati per l'automobilismo.

7.3. Visiere od occhiali resistenti, di protezione degli occhi sono necessari per tutti i concorrenti i cui veicoli sono sprovvisti di vetri.

7.4. Sistemi di ritenuta per il collo (dispositivi Hans) sono altamente raccomandati per tutti i concorrenti. Questi collari dovrebbero fornire un sostegno adeguato e avere un rivestimento resistente al fuoco in buono stato o in condizioni pari al nuovo.

7.5. Un paio di guanti da lavoro è obbligatorio per ogni membro dell’equipaggio.

7.6. Abbigliamento di ricambio è raccomandato.

8 REGOLE E REGOLEMENTO DELL’ EVENTO

8.1 Il CO si riunisce per decidere su questioni riguardo l’infrazione di regole, sportività e condotta durante la manifestazione, soprattutto quelle individuate dagli Ufficiali di Gara.

8.2. Tutti i concorrenti devono avere compiuto i 18 anni di età per partecipare all’evento. Qualsiasi partecipante che non completi o non firmi il modulo d’iscrizione e i suoi allegati non verrà ammesso alla gara. I moduli d’iscrizione devono essere firmati di persona in presenza di un ufficiale della FLS. Nessun concorrente può entrare nell’area dell’evento, area prove o ricevere la mappa ufficiale dell’evento prima di aver firmato il modulo d’iscrizione e i suoi allegati. Il concorrente deve aver sottoscritto tutte le richieste della FLS. Nessuna persona può firmare i moduli di iscrizione ed i suoi allegati per un’altra persona, nemmeno se provvista di delega scritta. Qualsiasi concorrente che avesse un modulo d’iscrizione con una firma falsificata sarà squalificato, inoltre può essere sospeso per futuri eventi organizzati da FLS.

Tutti i piloti dovranno avere una patente di guida in formato europeo o internazionale, di categoria “B” o superiore riconosciuta, in corso di validità e dovrà essere presentata alle verifiche. Entrambi i membri dell’equipaggio (pilota e co-pilota) dovranno presentarsi alle verifiche provvisti di certificato medico per attività sportiva.

Tutti i concorrenti devono avere un’assicurazione per danni verso terzi. Nessun concorrente può essere iscritto come conduttore per più di un veicolo. I concorrenti formanti il team non possono essere cambiati, con la sola eccezione per il co-pilota che può essere sostituito con un altro concorrente già iscritto all’evento.

8.3. Condizioni speciali di iscrizione possono essere consentite previa approvazione della FLS.

8.4. Un numero di gara viene assegnato ad ogni team, questi deve iniziare e terminare l’evento con il veicolo che porta il suo numero assegnato. Il veicolo in uso non può essere modificato, migliorato o sostituito.

8.5. Tutti i concorrenti devono partecipare a tutti i briefing. La mancata partecipazione può comportare penalizzazioni, negazione alla partenza a una o più prove, o la squalifica. Registri firmati o altri metodi di verifica potrebbero essere utilizzati ai briefing.

8.6. La condotta scorretta nei confronti di un ufficiale di gara prevede una penalizzazione, un’ammenda da 100,00 euro a

500,00 euro, la squalifica, o la combinazione di più dei suddetti provvedimenti.

8.7. Qualsiasi partecipante all’evento, staff evento, volontario, spettatore o altro tipo di partecipante all’evento che utilizza un linguaggio improprio, offese verbali e/o abuso fisico o altro tipo di offese, assillante o molesto o con comportamento umiliante, può essere immediatamente soggetto a squalifica o denunciato al CO. Il CO prenderà le dovute misure per il corretto svolgimento della gara. I concorrenti sono responsabili per il comportamento di tutti i partecipanti a loro seguito incluso ma non limitato a: il suo personale di assistenza, il suo personale di supporto e sponsor. Atti di abuso fisico o verbale saranno riportati alle autorità competenti che prenderanno i provvedimenti necessari.

Una condotta antisportiva nelle aree assistenza, sul percorso, prima durante e dopo l’evento, può essere punita con la squalifica nei confronti del concorrente.

8.8. L’assunzione di sostanze che alterano le capacità psico-fisiche durante tutto l’evento, incluse iscrizione e premiazioni finali, è severamente proibito. Ogni partecipante che manifesta evidentemente di aver assunto delle sostanze sopra descritte sarà immediatamente squalificato e sospeso da futuri eventi della FLS.

8.9. La mancata comparizione dinnanzi al CO, quando richiesto, può tradursi in una lettera di rimprovero e/o

penalità e/o squalifica, a discrezione del CO.

8.10. I concorrenti non devono scegliere intenzionalmente di uscire dal veicolo per alcuna ragione se, fermando il

veicolo, essi possano impedire il flusso di traffico della manifestazione a meno che il proprio veicolo sia incapace di muoversi con i propri mezzi. La violazione di questa norma verrà punita con una penalità per un team o un partecipante e può includere anche l’annullamento della prova o la squalifica.

9. SVOLGIMENTO DELL’EVENTO

9.1. FLS stabilirà il tempo massimo e la durata dell’evento. FLS stabilirà il tempo massimo per la durata di ogni prova speciale (SS).

9.2. Il percorso è contrassegnato con fettucce e con frecce direzionali che indicano la corretta direzione del tracciato di gara. Le fettucce costituiscono un limite invalicabile, in caso di rottura da parte di un veicolo verrà assegnata la squalifica dalla prova. FLS non è responsabile dei segnali danneggiati o rimossi. Tutti i veicoli devono seguire il percorso assegnato durante l'evento, pena la squalifica della prova. Anche quando il tempo a disposizione sarà scaduto, l’equipaggio dovrà uscire dal tracciato completando il giro, senza intralciare il percorso agli altri concorrenti, pena l’annullamento della prova. **E’ severamente vietato abbattere o danneggiare alberi e vegetazione in genere, pena la squalifica dalla prova o squalifica dell’evento.**

Eventuali riparazioni ai mezzi possono essere effettuate fuori dal tracciato, seguendo le disposizioni dei commissari di percorso. Il tempo non verrà fermato (tutte le riparazioni devono essere effettuate senza il minimo rischio di inquinamento dell’ambiente, con tutte le procedure illustrate nel presente regolamento). Non è consentita alcuna assistenza esterna sul, o fuori del percorso durante la prova. Qualora si incontri un qualsiasi incidente sul percorso: un ribaltamento, una rottura, o veicolo impossibilitato a procedere, tutti gli equipaggi che sopraggiungono devono compiere sforzi ragionevoli per valutare la condizione dei concorrenti interessati e prestare aiuto, pena la squalifica dalla prova. I concorrenti che sono coinvolti in un incidente, ribaltamento, rottura, o il cui veicolo è impossibilitato a procedere, devono fare ogni sforzo per segnalare la loro condizione ai concorrenti che passano (ad esempio mostrare il pollice alzato) e sgomberare il percorso, pena la squalifica dalla prova.

Ogni equipaggio che deve interrompere la partecipazione all'evento, deve riferire di persona al direttore di gara o a un commissario di percorso il proprio ritiro, pena la squalifica dall’evento.

Le procedure di partenza saranno annunciate ai briefing.

9.3. TRASFERIMENTO

Durante il trasferimento dal “parco chiuso” ai campi di gara e viceversa, tutti gli equipaggi viaggeranno in convoglio nell’ordine stabilito dal direttore di gara. Le posizioni non potranno cambiare, verrà assegnata una penalità agli equipaggi che, lungo il tragitto o all’arrivo non si trovano nella posizione assegnata alla partenza. Tutti i team dovranno mantenere un contatto visivo con l’equipaggio che segue, se questo viene perso il team dovrà fermarsi ed attendere un breve tempo. Se questi ancora non sopraggiunge, il team deve tornare sui suoi passi (a piedi se in luoghi con difficoltà di avanzamento e/o manovra, o con il mezzo) per prestare aiuto agli equipaggi che seguono. Il team che non si comporterà come sopra descritto sarà punito con una o più penalità.

Se un concorrente non giunge in tempo utile alla zona di partenza, verrà assegnato DNS (Do Not Start) per la sessione di prove attribuita. Il concorrente che si dirige dal “parco chiuso” ai campi di gara e viceversa senza avvertire il direttore di gara o un commissario di percorso, lo fa a proprio rischio e pericolo, sotto la propria responsabilità. Inoltre potrà ricevere una o più penalità.

9.4. PROLOGO

Il prologo assegna i primi punteggi della gara e decide l’ordine di partenza delle prove successive. Il prologo è composto da più prove e la somma dei punteggi acquisiti darà la prima classifica per l’ordine di partenza. Al briefing verrà comunicato il tempo massimo a disposizione per concludere la prova. L’ordine di partenza al prologo verrà deciso per estrazione. Se un concorrente non giunge in tempo utile alla zona di partenza della prova, verrà assegnato DNS (Do Not Start).

9.5. PROVE DI ABILITA’

Il percorso è contrassegnato da fettucce e frecce direzionali (con colori diversi per ogni sessione di gara). Le fettucce costituiscono un limite invalicabile, in caso di rottura da parte di un veicolo verrà assegnata la squalifica dalla prova. Nelle prove di abilità ogni equipaggio avrà a disposizione un tempo massimo per effettuare tre giri nel minor tempo possibile.

Se un team non giunge in tempo utile alla zona di partenza per il suo turno, verrà spostato in coda e verrà fatto partire dopo l’ultimo equipaggio. Il commissario di percorso chiuderà la prova 5 (cinque) minuti dopo che l’ultimo equipaggio, presente alla zona di partenza, sarà partito. Se un team si presenta alla partenza dopo che la prova sarà chiusa gli verrà assegnato DNS (Do Not Start). I veicoli partiranno con cadenza stabilita e comunicata al briefing e dal commissario di percorso. Anche quando il tempo a disposizione sarà scaduto, l’equipaggio dovrà uscire dal tracciato completando il giro o seguendo le indicazioni del commissario di percorso, senza intralciare il percorso agli altri concorrenti, pena l’annullamento della prova.

La prova verrà convalidata a tutti i team componenti di una squadra solo se tutti i veicoli di questa saranno fuori dalla prova entro il tempo utile, che sarà comunicato al briefing e dal commissario di percorso, al netto dei concorrenti ritirati.

E’ severamente vietato abbattere o danneggiare alberi e vegetazione in genere, pena la squalifica dalla prova o squalifica dall’evento.

9.6. PROVE CRONOMETRATE

Il percorso è contrassegnato da fettucce e frecce direzionali (di colore blu). Le fettucce costituiscono un limite invalicabile, in caso di rottura da parte di un veicolo verrà assegnata la squalifica dalla prova. Nelle prove cronometrate ogni equipaggio avrà a disposizione un tempo massimo per completare la prova che verrà comunicato ai briefing e dal commissario di percorso. I veicoli partiranno non appena la prova risulterà libera e comunicato dal commissario di percorso.

Il tempo verrà fermato quando il veicolo, tutti i membri dell’equipaggio e tutte le attrezzature usate durante la prova saranno nel “garage” allestito all’arrivo, l’equipaggio dovrà avere le cinture di sicurezza regolarmente allacciate e sollevare le mani in alto. Se un team non è in grado di procedere non deve in alcun modo intralciare il percorso agli altri concorrenti, pena la squalifica dalla prova. Se un concorrente non giunge in tempo utile alla zona di partenza della prova, verrà assegnato DNS (Do Not Start).

E’ severamente vietato abbattere o danneggiare alberi e vegetazione in genere, pena la squalifica dalla prova o squalifica dall’evento.

9.7. E’ prevista una pausa pranzo.

9.8. Il vincitore della manifestazione sarà il concorrente che: terminata la gara accumulerà meno penalità, si aggiudicherà più punti nelle prove e quindi riceve il miglior punteggio dell'evento. Il concorrente deve inoltre soddisfare tutti gli altri criteri e non deve essere squalificato per essere dichiarato vincitore ufficiale dell'evento.

9.9. Nessun veicolo iscritto alla gara può essere trainato, spinto, tirato, spostato o trasportato da un veicolo non partecipante, o da un gruppo spettatore sul percorso ufficiale, mentre l’evento è ancora in fase di svolgimento. Nessun equipaggio può accettare un aiuto esterno di nessun tipo per avanzare sul tracciato di gara, pena la squalifica dalla prova. Eventuali eccezioni possono essere fatte dai commissari di gara se il veicolo ostacola il flusso del traffico di gara. Se necessario e richiesto da un commissario di gara, un assistente del team può assistere il commissario per far ripartire o spostare il veicolo, in questo caso verrà assegnata una penalità al concorrente. Gli occupanti di un veicolo che è spinto, tirato o trainato fuori dal percorso, devono provvedere alle riparazioni necessarie per poter lasciare la zona in cui si trovano, come descritto in questo regolamento. 21

9.10. L’equipaggio può recarsi a piedi alla zona di assistenza designata da FLS, in modo da recuperare le apparecchiature o le parti necessarie per la riparazione del veicolo danneggiato. Se qualsiasi altra persona offre apparecchiature o parti del veicolo partecipante, ad esclusione degli altri concorrenti, durante la gara, l’equipaggio stesso sarà soggetto alla squalifica dalla prova.

La riparazione deve avvenire nelle modalità descritte in questo regolamento, senza rischio di inquinamento dell’ambiente.

**9.11. Le prove sono sotto la completa responsabilità di ogni partecipante all’evento e devono essere affrontate in modo sicuro e ragionevole. Guida pericolosa e/o irresponsabile durante le prove può sottoporre i concorrenti a sanzioni fino alla squalifica. La partecipazione alle prove è libera e a proprio rischio e pericolo. I concorrenti impegnati nelle prove devono essere consapevoli, e rispettare le regole e le norme relative all'utilizzo dell’area. I partecipanti impegnati nelle prove devono considerare sempre la sicurezza come la massima priorità ed essere a conoscenza del fatto che altri concorrenti, staff o pubblico possono essere presenti nelle immediate vicinanze.**

10. AREE DI ASSISTENZA

10.1. Allestire aree assistenza o seguire il proprio equipaggio al di fuori delle aree designate o accedere ad aree

riservate comporta la squalifica del team.

10.2. Guida pericolosa nelle aree riservate alle assistenze o in qualsiasi strada di accesso, da parte del veicolo

concorrente o dei veicoli di supporto, comporta la squalifica del team.

10

10.3. Nessun veicolo è autorizzato ad accedere alle zone assistenza o qualsiasi altra zona del percorso senza un valido pass, debitamente esposto come richiesto in questo regolamento.

10.4. Tutti i bambini e gli animali domestici devono essere tenuti sotto stretta sorveglianza. Gli animali devono essere tenuti al guinzaglio. Sono severamente vietati i fuochi, durante tutta la manifestazione. Eventuali infrazioni verranno segnalate alle autorità competenti e comportano la squalifica del team.

10.5. Ogni equipaggio è responsabile della pulizia della propria area nel parco chiuso, utilizzata durante l’evento. Deve essere lasciata com’è stata consegnata. Pena la squalifica dall’evento e da futuri eventi organizzati da FLS.

10.6. Tutte le taniche di carburante non devono essere poste a contatto con il suolo e devono essere posizionate su una barriera impermeabile. Il rifornimento dei veicoli deve avvenire su un telo che agisca come una barriera impermeabile ed impedire sversamenti sul terreno. Prodotti specifici per l’assorbimento di fluidi, sono altamente raccomandati. Le squadre, responsabili di un’eventuale fuoriuscita di carburante sul suolo possono essere **multate e responsabili delle spese di bonifica.**

Ogni team che compie rifornimento al di fuori dell’area assistenza designata, o senza un apposito telo per carburante, può essere soggetto all’annullamento della prova, fino alla squalifica.

11. SICUREZZA AMBIENTALE

11.1. Ogni veicolo deve avere a bordo un sacco di plastica usa e getta di almeno 50 lt di capacità o più.

11.2. Ogni veicolo deve avere a bordo un tappetino o telo cerato per i rifornimenti ed eventuali riparazioni.

11.3. Ogni veicolo non deve presentare nessuna perdita di fluidi del veicolo come ad esempio del motore, del fluido refrigerante, dell’olio freni ecc. come specificato in questo regolamento. In caso di bonifica dell’area le spese verranno addebitate all’equipaggio in gara.

11.4. L’abbandono di sporcizia o immondizie, qualsiasi sversamento, perdita di fluidi nelle aree interessate dall’evento come il parco chiuso, i tracciati, le zone di accesso ecc., anche da parte di membri che seguono un concorrente vedrà punito l’equipaggio in gara con una penalità, un’ammenda da 500,00 (cinquecento,00) a 1000,00 (mille,00) euro, la squalifica o la combinazione di più sanzioni sopra indicate. In caso di bonifica del terreno le spese verranno addebitate all’equipaggio in gara.

11.5. Sono severamente vietati fuochi, ogni infrazione verrà punita con la squalifica del team dalla manifestazione. Inoltre verrà segnalata all’autorità competente.

11.6. E’ vietato danneggiare coltivazioni, colture, alberi e vegetazione in generale, pena la squalifica dalla prova fino alla squalifica della manifestazione. Inoltre verrà segnalato a chi di competenza per eventuali risarcimenti.

12. INFRAZIONI E PENALITA’

12.1. Il seguente elenco di infrazioni e penalità è una linea guida utilizzata da FLS per valutare le sanzioni. Queste linee guida non contemplano le uniche infrazioni possibili e nemmeno le uniche sanzioni possibili che potranno essere valutate durante l’evento.

12.2. Il CO, il Direttore di gara, e il Direttore Tecnico hanno l'autorità per sanzionare, squalificare, o sospendere qualsiasi equipaggio per violazioni delle norme tecniche o per condotta dannosa per l’evento. Qualsiasi azione ritenuta dannosa comporterà la squalifica automatica dall’evento, con riserva di richiesta di risarcimento per eventuali danni patiti da FLS o terzi collaboratori all’evento.

12.3. DNS = -120 punti.

Do Not Start – Gli equipaggi che non avranno iniziato una prova, perché non ne fossero in grado o perché vietato loro per decisioni legate al regolamento, riceveranno una penalità.

12.4. DNF = +20 punti.

Do Not Finish - Gli equipaggi che non avranno completato una prova entro il tempo massimo consentito, riceveranno il punteggio assegnato.

12.5. TAGLIO PERCORSO = squalifica dalla prova.

Qualsiasi deviazione dal percorso segnalato, per qualunque ragione diversa dal ritiro dalla prova, sarà sanzionato. In caso di ritiro, prima di lasciare il percorso, deve essere data comunicazione al commissario di percorso che indicherà le modalità per l’abbandono.

12.6. CINTURE = -30 punti o squalifica dalla prova.

Le cinture di sicurezza devono essere allacciate da tutti i concorrenti che occupano il veicolo quando questo è in movimento. Si intende in movimento anche quando lo spostamento del veicolo è minimo (qualche centimetro è sufficiente per assegnare la penalità). Ogni volta che un concorrente viene richiamato per le cinture, gli viene assegnata la penalità e dovrà provvedere immediatamente ad allacciarle, pena la squalifica dalla prova.

12.7. FINESTRINI/RETI = -25 punti o squalifica dalla prova.

I veicoli dotati di finestrini alle porte, devono tenerli chiusi minimo per 2/3 della loro altezza durante tutte le prove, ad eccezione dei tratti nei quali si affrontano dei guadi dove dovranno essere aperti.

I veicoli dotati di reti di sicurezza devono presentare reti che coprano tutte le aperture laterali dell’abitacolo del veicolo ed estese in modo che nessun lembo o parte del corpo di ciascun occupante possa sporgere dal veicolo in qualsiasi momento quando gli occupanti sono correttamente seduti, con le cinture allacciate in posizione di guida. Le reti devono essere sufficientemente tese in modo che nel caso in cui venga esercitata una spinta di circa 20kg, la rete abbia una flessione non superiore a 10cm. Ogni volta che un concorrente viene richiamato per i finestrini/reti, gli viene assegnata la penalità e dovrà provvedere immediatamente al ripristino come sopra descritto, pena la squalifica dalla prova.

12.8. GUANTI = -30 punti o la squalifica dalla prova.

Ogni volta che si lavora durante l’evento, ad esempio maneggiare il cavo del verricello, usare attrezzi come la binda, l’ancora da terra o le strops ecc., bisogna indossare i guanti protettivi. Quando il commissario assegna una penalità per i guanti, bisogna immediatamente provvedere ad indossarli, pena la squalifica dalla prova.

12.9. CAVO DEL VERRICELLO = -40 punti o la squalifica dalla prova.

Il cavo del verricello non può essere ricoverato all’interno dell’abitacolo. Lo smorzatore per il cavo del verricello deve essere posizionato a metà della lunghezza del cavo in tensione. Quando il cavo del verricello è in tensione non può essere toccato con le mani, non si può oltrepassare né al di sopra, né al di sotto. Quando un commissario assegna una penalità per il cavo del verricello, bisogna prestare molta attenzione a non ripetere questa infrazione. Il commissario di percorso, a sua discrezione, può assegnare la squalifica dalla prova.

12.10. STROP DA ALBERO = squalifica dalla prova.

Quando si rende necessario agganciare il veicolo ad un albero si deve usare una strop per non danneggiare la pianta. La non ottemperanza di questa misura comporterà la squalifica immediata dalla prova.

12.11. AIUTO ESTERNO = squalifica dalla prova.

Qualsiasi aiuto esterno ricevuto da un equipaggio, comporterà la squalifica dalla prova.

12.12. SQUALIFICA DA UNA PROVA

L’equipaggio che riceve la squalifica da una prova, nel momento stesso in cui viene informato, deve lasciare immediatamente il tracciato nel modo più sicuro e più rapido possibile senza interferire con altri concorrenti ancora in gara.

L’equipaggio che risulta squalificato, non ricevere i punti accumulati fino a quel momento in quella prova. La squalifica da una prova può essere decisa anche al termine dell’evento dal CO o dal Direttore di Gara.

12.13. SQUALIFICA = Squalifica dall’evento.

L’equipaggio che riceve la squalifica dall’evento, nel momento stesso in cui viene informato, deve lasciare immediatamente il tracciato nel modo più sicuro e più rapido possibile senza interferire con altri concorrenti ancora in gara.

L’equipaggio che risulta squalificato dall’evento, non riceve punti in classifica. Gli equipaggi che vengono squalificati non ricevono i tempi di chiusura gara, il punteggio, o il posizionamento in classifica per l'evento. La squalifica può essere decisa anche al termine dell’evento dal CO o dal Direttore di Gara.

12.14. CONDOTTA ANTISPORTIVA = da -10.000 (diecimila) a -30.000 (trentamila) punti, o squalifica dalla prova, osqualifica dall’evento.

Comportamento o condotta incompatibile con i principi di correttezza e sportività internazionali, a giudizio

insindacabile del CO. Verrà applicata una penalità tra i -10.000 e i -30.000 punti, la squalifica dalla prova, fino alla squalifica dall’evento.

12.16. ABBANDONO DELLA MANIFESTAZIONE = squalifica

L’abbandono della manifestazione da parte di un equipaggio, senza dare avviso al Direttore di gara, sarà punito con la squalifica dell’intero team.

13. PROTESTE E RICORSI

Ogni concorrente può presentare reclamo al CO durante l'evento. I reclami possono essere presentati contro partecipanti o per contestazioni sul proprio stato di gara presso l’HQ. La presentazione di ogni singolo reclamo dovrà pervenire per iscritto, non sono ammessi reclami multipli o di più partecipanti, e deve essere accompagnato dal versamento cauzionale di euro 300,00 (duecento,00) che verranno restituiti solo nel caso di verdetto positivo per l’appellante. Il termine ultimo per la presentazione di un reclamo è 30 (trenta) minuti dopo l’esposizione della classifica finale.