

Estratto del regolamento RFC SE 2016

Di seguito l'estratto del regolamento di gara. Il regolamento completo verrà inviato alla ricezione del modulo di richiesta d'iscrizione (pagina **contatti** del sito www.flsoffroad.it). Solo dopo il pagamento della quota d'iscrizione verrà considerata valida la candidatura.

Per qualsiasi chiarimento potete contattarci via mail: info@flsoffroad.it o al numero 347/2290065.

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

4.1. IDENTIFICAZIONE DEI VEICOLI

Sono ammessi tutti i veicoli a quattro 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 25cm di base e 35cm 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.

4.3. 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 abbinata 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 200cm² sono obbligatori.

4.4. 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 nel caso in cui venga esercitata 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.

4.5. 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.

4.5.1 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.

4.6. AVVISATORE ACUSTICO

Tutti i veicoli devono essere provvisti di un avvisatore acustico di potenza sufficiente da essere udito anteriormente al veicolo da una distanza non inferiore a 35mt. Trombe con funzionamento ad aria non sono consentite.

4.7. 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.

4.8. 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 al giorno per occupante è raccomandato al momento della partenza di ogni giornata di gara.

4.9. CARATTERISTICHE GENERALI DEI VEICOLI

4.9.1 E' responsabilità di ciascun concorrente/conducente 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.

4.9.2 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.

4.9.3 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.

4.9.4 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 dell'occupante, 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.

4.9.5. 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. Lo scopo dei pianali è quello di proteggere gli occupanti da sabbia o pietrisco e arbusti provenienti da sotto il veicolo.

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

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

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

4.9.9. Tutte le parti di ricambio o equipaggiamento extra, trasportati nel veicolo devono essere ben 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 o equipaggiamento extra devono essere saldamente fissate e dislocate in modo da minimizzare il rischio di contatto con gli occupanti del veicolo.

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

4.9.11. ROLLBAR

4.9.11.1. 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/conducente 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.

4.9.12. MOTORE

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

4.12.2. 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.

4.12.3. 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.

4.13. TRASMISSIONE

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

4.13.2. 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.

4.13.3. La trasmissione deve avere una paratia o un pianale divisorio tra gli occupanti e la trasmissione stessa.

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

4.14. ALBERI DI TRASMISSIONE

Le crociere e gli alberi di trasmissione devono essere coperti con una paratia di alluminio o 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.

4.15. STERZO

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

4.15.2. 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.

4.16. SOSPENSIONI

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

4.17. FRENI

4.17.1. Il sistema frenante deve essere strutturato in modo da applicare una forza adeguata su tutte e 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.

4.17.2. 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

4.18. SERBATOI

4.18.1. 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.

4.18.2. 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, 1.5mm 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.

4.18.3. 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.

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

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

4.19. RACCORDI, RIEMPIMENTI E SFIATI

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

4.19.2. 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.

4.19.3. Il serbatoio deve essere riempito e sfiato al di fuori del comparto abitacolo.

4.19.4. 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.

4.19.5. 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.

4.19.6. Il condotto di sfiato, diversi da quelli dei veicoli di serie, deve seguire uno di questi percorsi:

A. Lo sfiato si deve estendere nel punto più alto del rollbar vicino al serbatoio, attraversare il veicolo in larghezza e scendere al di sotto della piastra paracolpi o almeno 75mm al di sotto del serbatoio se più basso.

B. Il condotto di sfiato deve fare un giro completo sopra il serbatoio fino ad un punto posto almeno 100mm al di sopra del serbatoio. Da questo punto deve fare un giro completo del perimetro esterno del serbatoio mantenendosi alla stessa altezza e poi scendere almeno 75mm al di sotto del punto più basso del serbatoio.

4.19.8. 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 asd 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.

4.20. 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.

4.20.1 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.

4.20.2 Smorzatore per il cavo del verricello

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

4.21. Snorkel

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

4.22. "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.

4.23. Grilli

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

4.24. Taglia

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

4.22. IMPIANTO ELETTRICO

4.22.1. 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.

4.22.2. 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.

4.22.3. LUCI

Tutti i veicoli devono avere le luci necessarie alla circolazione stradale. Fari supplementari sono ammessi.

4.23. PNEUMATICI E CERCHI

4.23.1. 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.

4.23.2. Intagliare, scolpire o altre modifiche rivolte a rimuovere materiale dal pneumatico sono consentite.

5. CATEGORIE

5.1. CATEGORIA "PREPARATI".

5.1.1 Tutti i veicoli a 4 ruote motrici derivanti dalla produzione di serie sono idonei purché rispettino le regole descritte in questo regolamento, con le seguenti limitazioni ed eccezioni: un minimo di 1000 (mille) veicoli devono essere stati prodotti dal costruttore. E' compito del concorrente sostenere l'onere di provare la legalità, in caso di contestazione, di qualsiasi parte del veicolo incluso ma non limitato a: numero esemplari prodotti, disposizione degli organi meccanici (Motore/trasmissione, impianto di raffreddamento, passo a larghezza).

5.1.2. TELAIO

Il telaio di serie deve essere mantenuto. La parte posteriore del telaio e la traversa posteriore possono essere rimossi o rifilati per la sola ragione di installare un paraurti non originale e/o i verricelli. I telai possono essere rinforzati aggiungendo materiale.

5.1.3. CARROZZERIA

Tutti i veicoli devono assomigliare a un veicolo prodotto in serie, la carrozzeria deve essere completa con le seguenti limitazioni ed eccezioni: modifiche alla carrozzeria per migliorare le prestazioni o l'interferenza con i pneumatici sono ammesse ma l'aspetto originale deve essere mantenuto come previsto dal costruttore. E' considerata carrozzeria: la cabina completa incluse le lamiere interne ed esterne, pianali, porte, cofano, parafanghi, mascherina ecc. La carrozzeria deve essere intera, con le seguenti limitazioni ed eccezioni: fori possono essere praticati in ogni parte della carrozzeria con il solo ed esclusivo scopo di passaggio dei tubi del rollbar e leveraggi cambio/riduttore che devono passare attraverso la scocca. I fori hanno restrizioni particolari specificate nell'apposita sezione di questo regolamento.

Le portiere originali possono essere modificate per creare delle mezze porte e/o possono essere sostituite con delle porte tubolari. Le porte devono potersi aprire e chiudere, imbullonate su pannelli non sono consentite.

Il cofano può essere sostituito con uno di materiale diverso dall'originale purché ne conservi la forma, deve potersi aprire. I vetri non sono necessari ma sono consentiti provando che rispettano le normative stradali. Alternative ai tradizionali vetri di sicurezza sono ammesse, vedere l'apposita sezione di questo regolamento.

La parte interna dei parafanghi anteriori e posteriori deve essere intatta e non modificata con le seguenti eccezioni: Il parafango può essere modificato al solo e unico scopo di far passare lo pneumatico. La parte esterna dei parafanghi anteriori e posteriori deve essere intatta e non modificata con le seguenti eccezioni: Il parafango esterno può essere rifilato al solo e unico scopo di far passare lo pneumatico. La modifica del parafango esterno non può essere eccessivamente rifilata (non più di 50mm tra ogni parte del parafango ed il pneumatico in massima compressione).

I supporti originali non possono essere modificati o eliminati per alcuna ragione se non per permettere il passaggio del roll bar attraverso la carrozzeria per essere fissato al telaio.

I paraurti originali non sono richiesti e possono essere modificati o eliminati.

Eccessivi danneggiamenti di una qualunque parte del telaio o della carrozzeria (prima della partenza dell'evento) può essere considerata una modifica e una riparazione può essere necessaria e determinata dal commissario Tecnico.

5.1.4. MOTORE

Il motore originale può essere sostituito con un altro. La sua posizione deve essere rispettata.

5.1.5. CAMBIO

Il cambio originale può essere sostituito con un altro. La sua posizione deve essere rispettata.

5.1.6. RIDUTTORE

Il riduttore originale può essere sostituito con un altro. La sua posizione deve essere rispettata.

5.1.7. ASSALI

Qualsiasi tipo di assale è consentito purché rispetti la larghezza massima dell'originale. Possono essere installati dei distanziali con un massimo di 30mm per ruota. Assali con riduzione al mozzo non sono ammessi.

5.1.8. STERZO

Componenti dello sterzo possono essere eliminate o modificate e tiranti di sterzo possono essere installati in qualsiasi posizione ed in qualsiasi inclinazione con le seguenti limitazioni: Tutti i veicoli devono mantenere un sistema di sterzo meccanico (ad esempio sistemi completamente idraulici non sono ammessi, se non equipaggiati di serie) ed il sistema di sterzo deve essere in grado di controllare la direzione del veicolo senza l'ausilio di sistemi come servo sterzo. Lo sterzo posteriore non è ammesso.

5.1.9. SOSPENSIONI

Lo schema delle sospensioni può essere modificato. Deve garantire l'ancoraggio delle ruote al telaio. Il passo deve rimanere entro i 50mm dalla misura originale. Fine corsa comprimibili in gomma, bump stop, spugna/foam o altro materiale simile sono ammessi.

Ammortizzatori di qualsiasi marca e modello sono ammessi e possono essere installati in ogni posizione e direzione. Gli ammortizzatori devono essere in buono stato. Gli ammortizzatori devono essere collegati direttamente all'assale e al telaio. Sistemi manuali di controllo delle sospensioni (idraulicamente forzati) non sono consentiti.

5.1.10. PNEUMATICI E CERCHI

Gli Pneumatici devono avere un diametro esterno massimo di 37" (94cm), come specificato sul fianco del pneumatico dal produttore originale. Per ulteriori chiarimenti vedi l'apposita sezione di questo regolamento.

5.2. CATEGORIA PROTOTIPI

5.2.1. Tutti i veicoli a 4 ruote motrici derivanti dalla produzione di serie e non sono idonei, purché rispettino le regole descritte in questo regolamento, con le seguenti limitazioni ed eccezioni.

5.2.2. TELAIO

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

5.2.3. MOTORE – CAMBIO – RIDUTTORE - ASSALI

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

5.2.4. STERZO

Qualsiasi componente e configurazione di sterzo sono consentiti purché rispettino le norme descritte nel presente regolamento. Sterzo posteriore è consentito.

5.2.5. 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) sono consentiti.

5.2.6. 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.

6. VEICOLI DI ASSISTENZA

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 anteriore lato passeggero del parabrezza anteriore e sul lunotto posteriore.

8 REGOLE E REGOLAMENTO 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 asd. 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 asd. 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 asd.

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 di sana e robusta costituzione 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.

9. SVOLGIMENTO DELL'EVENTO

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

9.2. Il percorso è contrassegnato con fettucce e con frecce direzionali (rosse per la categoria prototipi; gialle per la categoria preparati) che indicano la corretta direzione del tracciato di gara. Lungo il tracciato verranno disposte delle porte da superare nell'ordine crescente (1,2,3,4...). 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, pena l'annullamento della prova.

Il salto di una porta comporta l'annullamento dello stato di avanzamento raggiunto, oltre ad una penalità per ogni porta saltata. Ad esempio 1,2,4,5,6,7,8 (salto della porta n°3) verranno annullate tutte le porte acquisite dalla terza in poi (verranno annullate le porte 4,5,6,7,8) e verrà addebitata una penalità per la porta n°3. Il conteggio dei punti assegnati alle porte ripartirà dalla prima porta, con le stesse modalità. Tutti i concorrenti sono responsabili della propria tabella di marcia, dove verranno annotati gli stati di avanzamento, i tempi e le penalità.

FLS asd non è responsabile dei segnali danneggiati o rimossi.

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. Questo verrà valutato positivamente dai commissari di gara. 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.

Ogni equipaggio che deve interrompere la partecipazione all'evento, deve riferire di persona ad un commissario di gara il proprio ritiro.

Le procedure di partenza saranno annunciate ai briefing.

9.3. PROLOGO

Il prologo assegna i primi punteggi della gara e decide l'ordine di partenza delle prove successive. Verrà svolto in notturna con partenza a coppie, in parallelo, su percorsi distinti per le due categorie. 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).

9.4. TRASFERIMENTO

Nelle prove di trasferimento tutti gli equipaggi viaggeranno in convoglio nell'ordine stabilito da FLS asd. 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 di 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. I commissari di percorso valuteranno positivamente la disponibilità nel prestare aiuto. Se un concorrente non giunge in tempo utile alla zona di partenza della prova, verrà assegnato DNS (Do Not Start) e non potrà prendere parte alle prove seguenti, previste per la giornata.

9.5. PROVE DI ABILITA'

Nelle prove di abilità ogni equipaggio avrà a disposizione un tempo massimo per accumulare più punti (porte) possibili. 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 10 (dieci) 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 saranno fatti partire con cadenza stabilita e comunicata al briefing e dal commissario di percorso.

L'equipaggio può uscire a suo piacimento dalla prova di abilità per affrontare la prova di ammissione, esclusivamente quando transita in prossimità della zona di partenza della prova di ammissione. L'equipaggio può uscire dalla prova di abilità per la pausa pranzo, per la quale è prevista una sospensione del tempo di 30 (trenta) minuti, registrando l'uscita dal commissario di percorso altrimenti non verrà fermato il tempo. L'equipaggio dovrà registrare l'ingresso in gara dal commissario di percorso al termine della pausa, pena l'annullamento dei successivi stati di avanzamento.

9.6. PROVE DI AMMISSIONE

La prova di ammissione è OBBLIGATORIA e convalida i punteggi accumulati durante la prova di abilità, inoltre aggiudica un'ulteriore punteggio per la classifica finale. La prova di ammissione sarà affrontata da un equipaggio per volta. Nelle prove di ammissione ogni equipaggio ha a disposizione un tempo massimo per concludere la prova. Se un concorrente non giunge in tempo utile alla zona di partenza della prova, verrà assegnato DNS (Do Not Start) e l'annullamento degli eventuali stati di avanzamento accumulati. Se il concorrente non termina la prova in tempo utile deve uscire dalla prova. Gli verrà assegnato DNF (DO Not Finish) e gli verrà ridotto di 1/3 (1:3) il punteggio accumulato nella prova di abilità. 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. Il concorrente deve registrare la presenza alla partenza dal commissario di percorso per assicurarsi la partenza, e attendere il suo turno.

9.7. 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 partecipante deve inoltre soddisfare tutti gli altri criteri e non deve essere squalificato per essere dichiarato vincitore ufficiale dell'evento.

12. INFRAZIONI E PENALITA'

12.1. Il seguente elenco di infrazioni e penalità è una linea guida utilizzata da FLS asd 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 asd 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 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 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. SALTO PORTA = -15 punti.

Il salto di una porta comporta l'annullamento dello stato di avanzamento raggiunto, oltre ad una penalità per ogni porta saltata. Ad esempio 1,2,4,5,7,8 (salto della porta n°3 e n°6) verranno annullate tutte le porte acquisite dalla terza in poi (verranno annullate le porte 4,5,7,8) e verrà addebitata due penalità (una per la porta n°3 e una per la porta n°6). Il conteggio dei punti assegnati alle porte ripartirà dalla prima porta, con le stesse modalità.

12.12. TRASFERIMENTO = -120 punti.

Il team che non si comporterà come descritto al punto 9.4. del presente regolamento, sarà punito con una o più penalità.

12.13. AIUTO ESTERNO = squalifica dalla prova.

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

12.14. 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 riceve 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.

12.15. 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.

12.16. CONDOTTA ANTISPORTIVA = da -10.000 (diecimila) a -30.000 (trentamila) punti, o squalifica dalla prova. Comportamento o condotta incompatibile con i principi di correttezza e sportività internazionali, a giudizio insindacabile del CO. Verrà applicata una penalità che tra i -10.000 e i -30.000 punti, fino anche alla squalifica dalla prova.

12.17. ABBANDONO DELLA MANIFESTAZIONE = squalifica

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