

CAP. II

TRIAL 4 X 4

N.B. Il presente è un regolamento di tipo semplificato per tenere conto delle prevalenti caratteristiche amatoriali delle competizioni del "Trial 4x4". Le manifestazioni valevoli per le "Coppe C.S.A.I. di Trial 4x4" dovranno comunque essere iscritte a Calendario Nazionale secondo le prescrizioni in vigore per l'anno in corso.

1° GENERALITÀ

Art. 1 - Definizione

Il "trial 4x4" è una specialità nella quale la capacità di superare le asperità naturali presenti su percorsi in fuoristrada costituisce la base dei risultati.

Lo scopo finale delle manifestazioni "Trial 4x4" è quello di istruire, migliorare ed affinare la guida in fuoristrada.

Sono vietate le manifestazioni miste auto e moto.

Art. 2 - Partecipanti

I partecipanti alle manifestazioni devono essere in possesso di Licenza C.S.A.I. di Concorrente/Conduuttore o di Licenza di Regolarità C.S.A.I. in corso di validità.

I conduttori devono, inoltre, essere in possesso della patente di guida valida ai sensi delle Leggi Nazionali e delle Convenzioni Internazionali.

Su ogni vettura può prendere posto, durante tutta la Manifestazione un solo conducente ed un solo passeggero, che deve essere maggiorenne.

Potrà condurre il veicolo solo il conducente indicato sul modulo di iscrizione e munito della prescritta Licenza C.S.A.I., pena l'esclusione dalla Classifica.

La presenza e generalità dell'eventuale passeggero dovranno essere dichiarate all'atto dell'iscrizione; in tal caso il passeggero dovrà rimanere a bordo della vettura per tutta la durata delle varie prove, pena l'esclusione dalla Classifica. Né il conducente, né il passeggero potranno essere sostituiti dopo il termine delle verifiche, né potranno fare parte dell'equipaggio di un'altra vettura partecipante, neppure se con diversa qualifica, pena l'esclusione dalla Classifica.

Una vettura può essere iscritta una sola volta per ogni competizione, pena l'esclusione dalla Classifica di tutti coloro che la guideranno.

Art. 3 - Assicurazioni

Il Comitato Organizzatore deve stipulare un'assicurazione contro i rischi di R.C.T. secondo le prescrizioni della Legge n. 990 del 24 dicembre 1969 e tutte le altre assicurazioni obbligatorie previste dalla N.S. 3 e relative integrazioni.

Le suddette assicurazioni non sollevano i partecipanti da altre maggiori responsabilità nelle quali potessero eventualmente incorrere.

Art. 4 - Veicoli ammessi

Possono essere iscritte solo vetture 4x4 da fuoristrada con l'esclusione di quelle alimentate a GPL o metano. Le vetture da fuoristrada si differenziano da quelle stradali per le seguenti caratteristiche:

- a) angoli di attacco, di uscita e di dosso;
- b) luce a terra;
- c) presenza di riduttore o di adeguato primino;
- d) sovradimensionamento del telaio, degli organi di trasmissione e degli organi collegati alle sospensioni.

I Veicoli del Gruppo Veicoli di Serie e Veicoli Super Serie devono essere regolarmente targati ai sensi del Codice della Strada. Per il Gruppo Preparati, Prototipi e Speciali Truck non sussiste l'obbligo di immatricolazione e/o targatura.

Le vetture con targa estera sono ammesse in ogni classe, a condizione che il concorrente/conduuttore (di qualsiasi nazionalità) sia titolare di licenza C.S.A.I. e legale proprietario della vettura.

II - REGOLAMENTO TECNICO VEICOLI

Art. 5 - Suddivisione dei veicoli in gruppi

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

5.1 - Gruppo Veicoli di Serie

5.2 - Gruppo Veicoli di Super Serie

5.3 - Gruppo Veicoli Preparati

5.4 - Gruppo Veicoli Prototipi**5.5 - Gruppo Veicoli Speciali Truck**

In tutti i gruppi eccetto che nel gruppo veicoli speciali sono vietati i sistemi di frenatura atti a differenziare l'azione frenante di una o più ruote rispetto ad altre, ottenuti sia per modifica dell'impianto esistente, che per aggiunta di impianto/i supplementivo/i.

Il veicolo verrà assegnato al gruppo di appartenenza sulla base di dichiarazione sottoscritta dal concorrente, il quale, in caso di dichiarazione fraudolenta sarà escluso dalla gara e relativa classifica, e sarà passibile di provvedimenti disciplinari da parte della C.S.A.I..

Art. 6 - Gruppo veicoli di serie

Sono Veicoli di Serie prodotti in almeno 1000 esemplari identici in 12 mesi consecutivi, o i veicoli unici che sulla carta di circolazione risultino regolarmente targati, immatricolati ed omologati secondo le regole vigenti dalla motorizzazione in quella versione. Tutti i veicoli appartenenti al Gruppo Veicoli di Serie devono essere regolarmente targati ed immatricolati.

Le uniche modifiche **AMMESSE** sono:

6.1 - adozione di pneumatici omologati per la circolazione stradale (esclusione dei Bab Cross). Le gomme devono essere montate su cerchi originali come all'atto della omologazione (es. vietato il capovolgimento dei dischi, la flangiatura e l'uso dei distanziali);

6.2 - eliminazione o sostituzione del paraurti e sottoporta e pedane e degli specchietti laterali;

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

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

6.5 - asportazione della ruota di scorta;

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

6.7 - sostituzione dei sedili anteriori con sedili anatomici con appoggiatesta.

6.8 - sostituzione dei freni a tamburo con freni a disco senza che comporti modifica della carreggiata.

6.9 - adozione del bloccaggio del differenziale posteriore di qualsiasi tipo, comprensivo dei lavori atti al montaggio del medesimo.

6.10 - adozione di balestre e/o molle differenti dalle originali sempre che siano conservati gli attacchi originali. È in ogni caso vietato passare da balestre a molla e viceversa o sistemi misti.

Art. 7 - Gruppo Veicoli di Super Serie

Sono veicoli di serie prodotti in almeno 1.000 esemplari identici in 12 mesi consecutivi, regolarmente immatricolati e targati o veicoli unici che, sulla base della carta di circolazione, risultino regolarmente targati ed immatricolati e omologati secondo le regole vigenti dalla motorizzazione in quella versione. Tutti i veicoli appartenenti al Gruppo Veicoli di Super Serie devono essere regolarmente targati ed immatricolati.

Le uniche modifiche **AMMESSE** sono:

7.1 - adozione di pneumatici anche non omologati per la circolazione stradale (bab - cross) (pur rimanendo valide le limitazioni dell'art 10.9), a profilo e misura liberi fino ad un massimo della misura 300 mm di larghezza e 900 mm di diametro non sporgenti dal profilo della carrozzeria e montati su cerchi di misura autorizzati dal costruttore (i cerchi devono essere fissati nella stessa posizione prevista in origine). La superficie del pneumatico (Profilo) deve essere coperta interamente dai parafranghi in linea verticale. Il parafrango può essere allargato tramite l'uso di codolini per andare a coprire interamente il profilo del pneumatico. La costruzione dei codolini deve essere di materiale plastico;

7.2 - adozione di ammortizzatori diversi dagli originali purché siano utilizzati i punti di attacco originali; Modifica degli elementi elastici della sospensione originale purché rimangano invariati gli attacchi e non sia prevista sostituzione od aggiunta del tipo di elemento o sistema misto. È vietato installare se non previsti di serie sistemi di regolazione dell'altezza da terra, idraulica, pneumatica o simile;

7.3 - aggiunta di bloccaggio del differenziale posteriore (il bloccaggio differenziale anteriore è ammesso solo se di primo equipaggiamento);

7.4 - riposizionamento dei fari e delle luci di posizione. La nuova posizione deve essere, in ogni modo, conforme alle norme del Codice della Strada;

7.5 - eliminazione dei paraurti, con obbligo di riposizionare le luci eventualmente in esso incorporate;

7.6 - asportazione sui veicoli torpedo dell'hard top o della cappotte di tela, rispettando le norme di sicurezza previste per le portiere, il parabrezza ed i finestrini;

7.7 - asportazione della ruota di scorta;

7.8 - sostituzione dei sedili anteriori con sedili anatomici con appoggiatesta;

7.9 - adozioni di qualsiasi protezione degli organi meccanici e della carrozzeria sempre che siano individuabili come tale e non abbiano altra funzione che protettiva;

7.10 - adozione di telaio uso porta e asportazione del parabrezza come da art. 11.7;

7.11 - sostituzione del collettore di scarico e di aspirazione e sostituzione del carburatore o dell'iniezione originale o montaggio della stessa al posto del carburatore;

7.12 - sostituzione dei rapporti del cambio e/o del riduttore dei differenziali anteriore e posteriore mantenendo assolutamente invariate le scatole originali, il sistema di comando e quant'altro previsto dal costruttore.

7.13 - la sostituzione o l'eliminazione della barra di accoppiamento o torsione.

7.14 - aggiunta di servosterzo anche se non previsto di serie;

7.15 - Per i veicoli costruiti prima del 1970 il motore è libero come nato dalla casa produttrice, non sovralimentato ed al massimo con quattro cilindri. La cilindrata può essere aumentata di una percentuale pari al 25% rispetto al motore originale sostituito.

7.16 - È ammesso interporre dei distanziali negli attacchi tra la carrozzeria ed il telaio in maniera tale da avere un "bodylift" (aumento dell'altezza complessiva della carrozzeria rispetto ai pneumatici) pari a 50 millimetri.

Art. 8 - Gruppo veicoli preparati

Sono veicoli preparati quelli derivati dal gruppo veicoli di serie modificati oltre i limiti consentiti nello stesso.

Le uniche modifiche non ammesse sono:

8.1 - sostituzione del tipo di propulsore;

8.2 - modifiche della sospensione tale da consentire la regolazione dell'altezza da terra, a meno che tale sistema sia previsto all'origine;

8.3 - modifica del sistema di molleggio della sospensione (esempio da balestre a molle a spirale e viceversa);

8.4 - modifiche agli elementi portanti del telaio (longherone/i) in maniera da variane la lunghezza e larghezza, ad eccezione di una tolleranza di 50 mm limitata a ciascuna delle parti terminali (anteriore e/o posteriore) del telaio medesimo. Il passo del veicolo può essere variato pur mantenendo la lunghezza del telaio variando gli attacchi dei ponti al telaio.

8.5 - modifiche agli elementi portanti del telaio (longherone/i) in maniera da variane la lunghezza e larghezza, ad eccezione di una tolleranza di 50 mm. limitata a ciascuna delle parti terminali (anteriore e/o posteriore) del telaio medesimo.

8.6 - montaggio del terzo differenziale centrale, a meno che tale sistema non sia previsto all'origine.

8.7 - montaggio di dispositivi di sterzo al ponte posteriore, a meno che tale dispositivo non sia previsto all'origine.

Art. 9 - Gruppo veicoli speciali

Sono veicoli speciali quelli costruiti in esemplare unico o quelli di produzione elaborati oltre i limiti consentiti nei gruppi precedenti.

È ammessa qualunque modifica o soluzione, eccetto quanto previsto dal precedente art. 5, purché il telaio sia collegato alle ruote mediante un sistema di sospensioni elastico.

Art. 10 – Gruppo veicoli speciali Truck

Sono veicoli speciali Truck quelli costruiti, anche in esemplare unico, con caratteristiche da autocarro. Il passo minimo deve essere di 2.700 millimetri ed il peso minimo superiore a 1.800 kg ed inferiore a 5000 kg, misurato al netto del cassone di carico e di ogni altro dispositivo ad esso connesso. Questi veicoli non possono avere in ogni caso più di due assi.

È ammesso ogni accessorio e tutti gli optional ottenibili tramite sovrapprezzo dal produttore o dall'importatore senza limitazione alcuna. È fatto obbligo al Concorrente di dimostrare che il suddetto optional è previsto di serie dal costruttore.

Le uniche modifiche permesse sono:

Pneumatici

Sono permessi pneumatici ricoperti. Sia per i pneumatici ricoperti che per i pneumatici di prima produzione misure aumentate del +/- 5% in diametro e in larghezza. Non è permesso l'uso di pneumatici da competizione tipo Alligator, Desert-dog, Bab Cross ruote chiodate, catene o mezzi simili e l'uso di ruote gemelle.

Cerchioni

La ruota di scorta può essere rimossa. Possono essere utilizzati solo cerchi con misure di serie (diametro, larghezza, etc.) e adatti al veicolo.

Freni

I veicoli con freno a tamburo possono montare freni a disco.

Sterzo

Lo sterzo è libero. È ammesso il servosterzo solo se di primo equipaggiamento.

Impianto di scarico

È libero

Bloccaggio differenziale

Per l'asse posteriore il bloccaggio differenziale e il suo azionamento sono liberi. Ulteriori bloccaggi differenziali sono ammessi se di serie. Per questi anche l'unità di azionamento deve essere di serie.

Lo stesso vale per i supporti alla guida elettronici.

Sospensioni

Gli ammortizzatori ed il sistema di sospensione sono liberi a condizione di lasciare invariato l'asse previsto di serie.

Carrozzeria

Le misure devono essere conformi a quelle del costruttore.

I paraurti ed i sottoporta possono essere tolti o sostituiti con altri che siano identificabili come tali. La cabina deve essere individuata come originale anche togliendo le frecce, gli specchi, le luci e le luci di posizione e gli eventuali loro supporti.

Le porte originali e le relative maniglie devono rimanere originali, mentre la parte vetrata può essere sostituita con protezione a rete a maglia di dimensioni tali da impedire la fuoriuscita delle braccia. I veicoli eventualmente distribuiti senza porte dovranno essere equipaggiati con almeno mezza-porta rigida e rete in sostituzione per la parte finestrata. La parte rigida bassa deve essere costruita e fissata in maniera tale da impedire fuoriuscita ai piedi ed alle gambe in caso di ribaltamento. Deve avere un'altezza tale da arrivare almeno alla linea della cintola del pilota e del passeggero seduti al loro posto e deve essere costruita in lamiera, plastica o materiale equivalente; non presentare bordi taglienti o pericolosità costruttive.

Il contorno della cabina non può essere alterato. La cornice del vetro non può essere tolta. I para-branchia non possono presentare grandi ammaccature.

Motore catena cinematica

Il motore e la trasmissione devono essere originali nelle loro combinazione e nelle loro specifiche tecniche.

Art. 11 - Prescrizioni di sicurezza

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

11.1 - Roll - bar tubolare controventato ad almeno un arco posto dietro i sedili anteriori per vetture con carrozzeria aperta.

Per le vetture aperte del Gruppo Veicoli di Serie sarà considerato roll-bar ad un arco, l'arco previsto d'origine dalla casa produttrice quando imbullonato o saldato rigidamente alla carrozzeria. Il roll-bar, anche se consigliato, non è richiesto per le vetture chiuse con tetto metallico. Le vetture del Gruppo Veicoli Prototipi e Speciali Truck dovranno avere un roll-bar a sei punti d'attacco, come da Annuario CSAI N.S. 15, Cap. I°, Art. 9.1, ed un tettuccio metallico come da Annuario CSAI N.S. 15, Cap. I°, Art. 9.2.

È assolutamente vietato fissare con qualunque sistema qualsiasi elemento della vettura e segnatamente i sedili al roll-bar.

Per le vetture con scocca completamente rifatta in fibra di vetro, kevlar o altri materiali non metallici (e che, quindi, non hanno più punti di appoggio sufficientemente robusti) è obbligatorio montare due traverse sul telaio della vettura sulle quali verranno poi fissati i sedili (le traverse e i fissaggi dovranno essere sufficientemente robusti).

11.2 - Cinture di sicurezza a norma di Codice della Strada, oppure a bretella con almeno tre punti di attacco per il gruppo Veicoli di Serie e di Super Serie. Sono vivamente raccomandate le cinture di sicurezza omologate F.I.A. (vedere N.S. 8).

Per il Gruppo Veicoli Preparati e Prototipi sono obbligatorie le cinture di sicurezza a quattro punti di attacco, anche se scadute di omologazione.

11.3 - Ganci di traino anteriori e posteriore, opportunamente segnalati con triangolo giallo avente la punta rivolta verso l'attacco.

11.4 - Corda o cavo cinghia traino, non metallici di adeguata portata e di lunghezza non inferiore a metri 4.

11.5 - Gli oggetti trasportati a bordo del veicolo (come la ruota di scorta, la borsa degli attrezzi, ecc.) devono essere solidamente fissati.

11.6 - Per entrambi i componenti dell'equipaggio è **obbligatorio**: indossare nelle prove valutative un casco omologato per la circolazione stradale; - indossare una tuta ben stretta ai polsi e alle caviglie; - allacciare obbligatoriamente le cinture di sicurezza.

11.7 - Tutti i veicoli devono essere muniti di portiere, finestrini chiusi, parabrezza; è possibile la loro rimozione, con esclusione del Gruppo Veicoli di Serie, a condizione che siano sostituiti da un telaio analogo

nell'uso, munito di rete di nylon di adeguato spessore che in ogni caso impedisca la fuoriuscita, e le cui caratteristiche siano quelle della N.S. 15 - Cap. I - Art. 9.3. La sostituzione ammessa anche nel corso della manifestazione.

11.8 - Le vetture che presentino elementi di pericolosità potranno non essere ammesse alla manifestazione.

11.9 - Non sono ammessi pneumatici del tipo agricolo e con stampigliatura 27 km/h, pneumatici chiodati, catene.

11.10 - Il radiatore e relativa ventola, la batteria, il serbatoio, se posti all'interno dell'abitacolo, devono essere protetti in modo da evitare proiezioni di liquidi verso l'equipaggio.

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

III° NORMATIVA DELLE COMPETIZIONI

Art. 12 - Percorso

Il percorso dovrà obbligatoriamente essere scelto in fuoristrada.

I passaggi sulle strade statali, provinciali o comunali dovranno essere, per quanto possibile, evitati.

Il percorso deve consistere in 10 Prove Valutative in 10 zone diverse. Ogni organizzatore potrà aumentare, ove lo ritenga utile e ne abbia la possibilità, il suddetto numero di Prove Valutative fino a 16 in 16 zone diverse.

Per particolari situazioni logistiche ambientali, è consentito percorrere due volte la stessa zona invertendo, però, il senso di marcia, anche con eventuali modifiche, ed evidenziandolo sul regolamento particolare di gara.

Ogni prova deve essere costituita da ostacoli naturali di vario genere: pendenze laterali, salite e discese ripide con fondo difficoltoso, ostacoli di varia natura (scalini, buche, pietre, ecc.) e di varia difficoltà.

La zona della prova deve essere circondata da bandelle e nell'interno della zona il percorso deve essere identificato da porte costituite da due paletti di materiale flessibile plastico e/o di legno, dell'altezza di cm 120 fuori terra.

Le porte in numero da 0 a 9 sono poste in corrispondenza dell'ostacolo da superare e la loro larghezza deve essere non inferiore a mt 2,7 (43,0 mt. per il percorso riservato al Gruppo Veicoli Speciali Truck) (misurata da paletto a paletto) tale da consentire agevolmente il passaggio anche ai mezzi più larghi, anche se dopo alcune manovre.

Il percorso, nell'ambito della zona, è diversificato per i cinque Gruppi di veicoli: più facilitato per la Serie, mentre per i Veicoli Prototipi deve essere notevolmente più difficoltoso.

I due paletti che delimitano ogni porta devono avere una colorazione di nastro indicante a quale Gruppo si riferisce la porta stessa:

- blu = Gruppo dei Veicoli di Serie
- bianco = Gruppo dei Veicoli di Super Serie
- giallo = Gruppo dei Veicoli Preparati
- rosso = Gruppo dei Veicoli Prototipi
- neri = Gruppo dei Veicoli Speciali Truck

Il paletto di sinistra dovrà riportare il numero della porta anche se il percorso è diverso, alcune porte possono essere comuni per più percorsi. In tal caso sui paletti vi saranno le colorazioni e le numerazioni nei colori relativi ai Gruppi che debbono passare attraverso la porta. È ammesso il caso che la porta n 1 dei veicoli di serie corrisponda per esempio alla porta n 2 dei Preparati e alla n 3 dei Preparati e così via. Il percorso potrà anche essere comune a tutti i tre Gruppi, ma nel tal caso dovrà essere sempre perfettamente fattibile, anche, se con molte manovre dal Gruppo Veicoli di Serie.

Dentro la zona il conduttore deve passare, nel senso della marcia normale, nelle porte previste per il suo Gruppo e non deve passare attraverso le porte previste solo per gli altri Gruppi, pena l'esclusione dalla Zona. È data la facoltà al conduttore dei Veicoli Serie, Super Serie e Preparati di scegliere il percorso della zona riservato ai veicoli del Gruppo immediatamente superiore, dichiarandolo al facente funzioni di Capoprova prima di partire.

Per ogni prova valutativa è obbligatoria la presenza di un incaricato con funzioni di Capoprova. In corrispondenza di ciascuna Prova debbono essere collocati cartelli di inizio e fine prova, con la numerazione progressiva delle stesse.

Art. 13 - Iscrizioni

Le iscrizioni vanno inviate all'Organizzatore singolarmente a mezzo lettera raccomandata o assicurata convenzionale corredate della tassa di iscrizione prevista.

È data facoltà all'Organizzatore di accettare l'iscrizione di un concorrente fino all'ora delle verifiche tecniche ante-gara.

La tassa di iscrizione per vettura ad ogni competizione sarà stabilita dall'Organizzatore ed indicata sul regolamento particolare di gara e non dovrà essere, comunque, superiore a quella stabilita dalla N.S. 2.

I concorrenti che non accettano la pubblicità dell'Organizzatore devono versare una tassa supplementare di importo pari alla tassa di iscrizione.

È data facoltà agli Organizzatori di limitare il numero massimo degli iscritti, con precisazione di ciò nel regolamento particolare di gara.

Art. 14 - Svolgimento della manifestazione

14.1 L'ordine di partenza viene determinato, per la prima prova valutativa, in base al sorteggio dei conduttori, e nelle successive spostando il primo partito all'ultimo posto del Gruppo e così via di Prova in prova.

In ogni prova valutativa i Gruppi partiranno nel seguente ordine:

- veicoli di serie
- veicoli preparati
- veicoli Prototipi
- veicoli Speciali Truck

Le partenze saranno date ogni due minuti primi, salvo diversa decisione del Giudice Unico.

Il conduttore dovrà percorrere a velocità moderata il primo tratto di collegamento e dovrà presentarsi alla Prova valutativa n.1, che dovrà percorrere secondo le proprie capacità; dopodiché dovrà presentarsi alla Prova Valutativa n. 2 e così di seguito fino all'ultima. Il conduttore si considera entrato nella Prova Valutativa quando i mozzi anteriori avranno superato la linea del cartello di Inizio Prova e si considera uscito quando entrambi gli assi avranno superato il cartello di Fine Prova.

La partenza può essere data una sola volta ed il transito con i mozzi anteriori sulla linea di partenza può avvenire una sola volta.

Il conduttore dovrà essere ammesso in ogni singola prova valutativa esclusivamente a percorso libero.

Alla partenza sarà consegnata ad ogni conduttore la Tabella di Marcia, che egli dovrà custodire per tutta la durata della gara, consegnare ad ogni inizio di Prova Valutativa ai Commissari di Percorso preposti e ritirarla da questi ad ogni Fine Prova, verificando l'esatta trascrizione delle penalità assegnate. Il conduttore dovrà, infine, riconsegnare la tabella di marcia al Commissario di Percorso preposto all'ultima Prova Valutativa.

La perdita o la manomissione della Tabella di Marcia comporta la esclusione dalla gara del conduttore.

È vietata la prova del percorso con la vettura, ma è ammessa la sola ricognizione a piedi.

14.2 A scopo sperimentale e a scelta rispetto al paragrafo precedente, ogni organizzatore, segnalando sul Regolamento Particolare di Manifestazione o sulle circolari annesse, potrà prevedere il seguente svolgimento:

Dopo le verifiche sportive e tecniche sarà previsto un briefing alla fine del quale i conduttori riceveranno dal Giudice Unico la Prima Tabella di Marcia riportante le Prove previste in senso di marcia normale. I Conduttori, solamente alla riconsegna di questa Tabella di Marcia completa con la firma dei Capiprova, relativa all'effettuazione (od eventuale rifiuto) di tutte le Prove effettuate in senso normale, riceveranno dal Giudice Unico la Seconda Tabella di Marcia riportante le Prove in senso di marcia opposto. (È ovvio che nel caso le Prove siano disposte tutte nel senso di marcia normale, non sarà prevista la distribuzione delle Seconda Tabella di Marcia).

Tutte le Prove dovranno essere simultaneamente aperte nei due sensi di marcia eventualmente previsti, disponendo i cartelli di inizio e fine prova ed i numeri in maniera che ne sia possibile l'effettuazione nell'ordine di porte previsto. Al fine di rendere possibile questo ed evitare possibili confusioni, le porte dovranno riportare un cartellino di indicazione delle porte spostati da sinistra a destra (Porta 1-2-3 e così via). L'effettuazione del percorso in senso di marcia sarà prevista in ordine di porte crescente; in senso di marcia opposto sarà prevista in ordine decrescente (dal numero più alto previsto a scendere) e con i cartellini di indicazione delle porte spostati da sinistra a destra.

Sarà previsto un tempo di "FINE MANIFESTAZIONE" deciso dal Giudice Unico e comunicato al briefing e sottoscritto da tutti i partecipanti. Il Giudice Unico potrà decidere nel corso dello svolgimento della manifestazione un aumento del tempo di "FINE MANIFESTAZIONE", comunicandolo a tutti i partecipanti.

Non esisterà più un ordine di partenza ad estrazione. Spetterà al conduttore della vettura di qualsiasi categoria, scegliere in quale ordine disputare le Prove, e così anche per le Prove da effettuare in senso di marcia opposto.

Il Capoprova d'ogni prova stabilirà l'ordine d'ingresso delle vetture, secondo la presentazione d'ogni conduttore alle medesime. Non appena il Capoprova assegnerà la partenza ad un'autovettura di un partecipante, questo avrà non oltre due minuti per entrare nella Prova. Ove ritardi, e subentri alla partenza un'altra autovettura, il conduttore, precedentemente autorizzato, sarà considerato "rifiutante la zona", avendo comminate le relative penalità (vedi Art. 13).

La partenza può essere data una sola volta ed il transito con i mozzi anteriori sulla linea di partenza può avvenire una sola volta.

Il conduttore si considera entrato nella Prova Valutativa quando i mozzi anteriori avranno superato la linea del cartello di Inizio Prova e si considera uscito quando entrambi gli assi avranno superato il cartello di Fine Prova.

Il conduttore dovrà essere ammesso in ogni singola Prova valutativa esclusivamente a percorso libero.

Ogni conduttore una volta ritirate le proprie Tabelle di Marcia, dovrà custodirle per tutta la durata della Manifestazione, consegnarla ad ogni inizio di Prova Valutativa ai Commissari di Percorso preposti e ritirarla da questi ad ogni Fine Prova, verificando l'esatta trascrizione delle penalità assegnate, attraverso la sua controfirma, che dovrà obbligatoriamente apporre pena l'esclusione dalla manifestazione.

Il conduttore, una volta effettuate le Prove nell'ordine da lui prescelto sia in senso di Marcia normale ed eventualmente opposto, alla fine dell'ultima Prova, dovrà recarsi, infine, a riconsegnare la Tabella di Marcia al Giudice Unico entro il tempo previsto di "FINE MANIFESTAZIONE".

Il supero del tempo previsto di "FINE MANIFESTAZIONE" comporterà l'applicazione delle Penalità descritte nel successivo Art. 13.

La perdita o la manomissione della Tabella di Marcia comporta l'esclusione dalla manifestazione del conduttore.

È vietata la prova del percorso con la vettura, ma è ammessa la sola ricognizione a piedi.

14.3 Nel caso che per motivi di forza maggiore una prova debba essere sospesa definitivamente dopo che sia stata completata anche da un solo conduttore, a tutti i rimanenti conduttori non transitati in quella prova sarà attribuito un punteggio di 50 punti o, se maggiore, quello peggiore conseguito tra coloro che l'hanno regolarmente portata a termine.

Art. 15 - Penalità

Nelle Prove valutative saranno attribuite ai conduttori dal Capoprova proposto, che le scriverà sulla Tabella di marcia, le seguenti penalità:

- PENALITÀ = 0 - Percorso netto
- PENALITÀ = 1 - Fermata

La fermata viene attribuita solo in caso di effettiva fermata superiore a 3 secondi circa.

La fermata deve essere conteggiata quando questa è evidente e al di fuori dell'azione di superamento di difficoltà, ad insindacabile giudizio del Capoprova preposto.

- PENALITÀ = 6/5/4/3/2/1 - Retromarcia.

Per tutti i veicoli Prototipi, Speciali Truck e Preparati il valore della penalità è 2. Sarà aumentata a 4 per i veicoli Prototipi che presentino contemporaneamente almeno due delle seguenti caratteristiche:

- sbalzo anteriore, misurato da centro mozzo anteriore al paraurti, inferiore ai 450 mm.
- possibilità di staccare in corsa alternativamente e/o indipendentemente la trazione posteriore e/o l'anteriore;
- freni con possibilità di comando o solo per l'anteriore o solo per il posteriore o a destra o a sinistra;
- ruote scoperte lateralmente in posizione di allineamento dai parafranghi misurati con eventuali codoli oltre 50 mm. Il parafrangente potrà essere considerato tale ove abbracci un arco della ruota pari ad almeno 120 gradi.

Queste caratteristiche dovranno essere dichiarate alle Verifiche Sportive e in caso di mendace dichiarazione il conducente sarà tolto automaticamente di classifica.

Per il Gruppo Veicoli di Serie è quello stabilito dall'apposita Tabella di cui all'Art. 24 del presente regolamento, mentre per il Gruppo di Super Serie e Preparati il valore è stabilito nell'apposita tabella di cui all'art. 24 del presente regolamento, dipendendo tale valore dal tipo di veicolo, **con la seguente nota: nel Gruppo Veicoli di Serie il valore 4 dovrà essere attribuito come 6, e il valore 3 dovrà essere attribuito come 5.**

- PENALITÀ = 3 - Spegnimento del motore (non deve essere sommato alla fermata causata dallo spegnimento);

- PENALITÀ = 10 - Paletto o bandella toccato dal veicolo o dagli occupanti il veicolo;

- PENALITÀ = 30 - Paletto abbattuto o rotto (si intende, a insindacabile giudizio del Commissario preposto, abbattimento o rottura del paletto, anche, quando questo, toccato dal veicolo, raggiunga un angolo con la verticale pari a 45°).

N.B. al secondo paletto abbattuto si incorre nella penalità 80 meno tre punti per ogni porta superata!

- PENALITÀ = 50 - Adeguamento massimo dei punti per coloro usciti dalla prova che abbiano superato tale limite, e non siano incorsi nelle penalità di rifiuto zona 70 meno un punto per porta.

- PENALITÀ = 80 - meno tre punti per ogni porta effettivamente superata.

- Secondo paletto abbattuto o rotto (s'intende, ad insindacabile giudizio del Commissario preposto abbattimento o rottura del paletto, anche quando questo, toccato dal veicolo, raggiunga un angolo con la verticale pari a 45°).

- Bandella abbattuta.

- Passaggio di una ruota o di parte della carrozzeria sopra o sotto la bandella anche senza toccarla od abatterla.

- Passaggio di una ruota o di parte della carrozzeria attraverso le porte non in sequenza o in senso di marcia errato.

- Passaggio di una ruota o di parte della carrozzeria dentro una porta non prevista per il percorso corretto.

- Prova non superata o superata con aiuto esterno (compreso il ribaltamento del veicolo in condizione tale da non riprendere la marcia senza aiuto esterno).

- Più di tre tentativi (al terzo tentativo infruttuoso il concorrente è obbligato ad uscire dalla zona).

N.B. Al briefing l'organizzatore e il Giudice Unico dovranno segnalare se i tentativi saranno considerati validi nel superamento di una porta o anche nel superamento di qualsiasi ostacolo presente nel percorso.

- Discesa del conducente o del passeggero dalla vettura.

- Conducente e passeggero con le cinture di sicurezza slacciate, anche per un breve tratto.

- PENALITÀ DI SUPERAMENTO DEL TEMPO DI FINE MANIFESTAZIONE = 2 punti di penalità per ogni minuto o frazione di ritardo, rispetto al tempo di "FINE MANIFESTAZIONE" previsto.

N.B. nel caso questo tempo venga superato di oltre 30 minuti, il conducente sarà escluso dalla Classifica della manifestazione.

- PENALITÀ = 85 - Rifiuto di zona. La partenza di un concorrente in una prova determina la penalità del rifiuto di zona per i concorrenti precedenti che non si sono presentati: l'addetto alla partenza dovrà dare la precedenza al concorrente che ne ha diritto purché nelle vicinanze e pronto per la partenza. Dopo quattro rifiuti di zona il concorrente sarà escluso dalla competizione.

N.B. - Se un palo, albero o altro, all'interno di una zona è fasciato con la bandella, esso viene considerato alla stregua della bandella di delimitazione zona, quindi, in caso di contatto con esso, anche se non proprio sulla fascia di bandella, o di abbattimento, valgono le stesse penalità previste per il contatto o abbattimento della bandella di delimitazione.

Il punteggio massimo di penalità, escluso il caso del rifiuto di zona e dell'attribuzione delle penalità 85 meno tre punti per ogni porta superata, è di 50 punti per ogni zona. Ciò significa che se è riportato un punteggio superiore a 50, la penalità è automaticamente adeguata a questo valore massimo.

Art. 16 - Tempo massimo

Gli organizzatori devono prevedere nel regolamento particolare di gara un tempo massimo di percorrenza di ogni Prova valutativa, commisurato alle difficoltà della prova stessa. Trascorso tale tempo al conduttore verrà attribuita la penalità per rifiuto di zona. La rilevazione dei tempi sarà affidata al Commissario preposto alla prova.

Art. 17 - Parco chiuso

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

Art. 18 - Esclusioni dalla Classifica

Saranno esclusi dalla classifica i partecipanti che:

- Guideranno una vettura diversa da quella iscritta o addirittura iscritta in gara da un altro conduttore.
- Faranno condurre, durante l'effettuazione delle Prove Valutative, la vettura ad altro conducente o al passeggero anche per un breve tratto.
- Proveranno con la vettura anche una sola parte del percorso.
- Non avranno a bordo il passeggero eventualmente iscritto o lo sostituiranno dopo le verifiche.
- Denunceranno la vettura in un gruppo errato.
- Non indosseranno il casco e le cinture di sicurezza durante le prove.
- Non seguiranno le indicazioni del personale preposto e intralceranno volontariamente il percorso.
- Non presenteranno la vettura al parco chiuso.
- Non applicheranno il materiale obbligatorio sulla vettura o non pagheranno la relativa tassa, o altresì non avranno cura del medesimo materiale.
- Smarriranno o manometteranno la Tabella di Marcia.
- Denunceranno comunque dati errati.
- Riprenderanno il via in una prova già svolta.
- Non riconsegneranno la Tabella di Marcia.
- Rifiuteranno di controfirmare la Tabella di Marcia all'uscita della Prova, ove previsto.

Art. 19 - Classifiche

Al termine della manifestazione sarà redatta una classifica per ognuno dei Gruppi previsti.

Al fine della compilazione delle classifiche saranno prese in considerazione le penalità riportate da ciascun conduttore nelle varie Prove Valutative. La graduatoria seguirà l'ordine crescente della somma delle penalità. Saranno classificati soltanto i conduttori che avranno percorso almeno la metà delle Prove Valutative previste. Qualora esistessero degli ex-aequo, sarà data la precedenza alla vettura più larga tra

quelle in ex-aequo (per larghezza della vettura si intende quella del veicolo compreso ruote, carrozzeria e codolini, escludendo specchietti, antenne e simili). Se ancora dovessero sussistere casi di ex-aequo, prevarrà il conduttore con minori penalità nell'ultima prova, quindi nella prova precedente e così via.

In caso di ulteriore parità si provvederà a dirimere gli ex-aequo per sorteggio.

Le classifiche diventeranno definitive 30 minuti primi dopo l'esposizione.

Art. 20 - Premi

Dovranno essere previsti premi per lo meno per i primi tre classificati di ogni Gruppo, che dovranno essere, anche, precisati su regolamento particolare di gara.

I premi non ritirati dai partecipanti cui spettano in sede di premiazione ufficiale, rimarranno acquisiti dall'Organizzatore.

Art. 21 - Reclami

I reclami devono essere presentati al Giudice Unico in forma scritta secondo le Norme del R.N.S. accompagnati da una tassa pari al doppio della tassa di iscrizione, con il limite stabilito dalle medesime Norme.

Le decisioni del Giudice Unico sono inappellabili.

Art. 22 - Regolamento particolare di gara - incartamento semplificato di chiusura

Per ogni manifestazione prevista dovrà essere compilato un regolamento particolare di gara redatto sulla base della N.S. 15 Cap. III e presentato per l'approvazione secondo le medesime Normative all'Automobile Club competente per territorio e suo Delegato Sportivo C.S.A.I. di Automobile Club per l'approvazione.

Per ogni manifestazione prevista dovrà essere compilato un incartamento di chiusura ridotto, anche non su moduli predefiniti, comprendente Elenco degli iscritti, Classifiche, Relazione del Giudice Unico ed eventuali suoi provvedimenti. Una copia di questo deve essere obbligatoriamente inviata alla Sottocommissione Fuoristrada C.S.A.I. Corso Venezia 45, 20121 Milano.

Art. 23 - Giudice unico

Ad ogni manifestazione deve essere previsto obbligatoriamente un Giudice Unico, titolare di Licenza di Commissario Sportivo Regionale C.S.A.I. oppure di Commissario Nazionale o di Direttore di Gara, indipendentemente dalla loro qualifica, nominato dal Delegato Sportivo C.S.A.I. di Automobili Club del territorio nel quale si svolge la competizione.

Al Giudice Unico spetteranno i compiti previsti dalla R.N.S. e sue N.S. e le sue decisioni sono inappellabili.

Art. 24 - Disposizioni diverse

Le competizioni dovranno essere organizzate ed effettuate, per quanto qui non specificato, secondo le disposizioni del N.S. 15 Cap. III e del R.N.S. e sue N.S.. In particolare ciascun Organizzatore dovrà, comunque, essere in possesso della prescritta licenza di Organizzatore C.S.A.I. in corso di validità ed uniformarsi alle disposizioni della N.S. 6 per quanto riguarda il servizio medico di gara.

Art. 25 - Suddivisione dei veicoli ai fini del valore delle penalità da attribuire alla retromarcia

SOLO PER I GRUPPI SERIE E SUPERSERIE

- PENALITÀ = 6

Jeep: CJ3 - SUZUKI: L50 - L80 - SJ410 - SJ413 - SAMURAI - SANTANA

- PENALITÀ = 5

- Daihatsu: TAFT F10 / F20 / F50 - Suzuki JIMNY -

- Jeep: M38 - MB - M38A1 -CJ5 -

- PENALITÀ = 4

Amc: MIGHTY MITE - Delta: MINI CRUISER - MEDITERRANEA - Steyer Puch: HAFLINGER - Volin - Yeti - Alfa Romeo: MATTA

- PENALITÀ = 3

- Amc: MUTT M151 A1/A2 - Daihatsu: ROCKY - RUGGER - BLIZZARD - FERROZA

- Fiat: CAMPAGNOLA AR 51 / 59 - Jeep: CJ7 - WRANGLER - Lada: NIVA - Suzuki: VITARA CORTO

- PENALITÀ = 2

- Asia Motors: ROCSTA - Auto Union: MUNGA - Bertone: FREECLIMBER - DAIHATSU TERIOS - Fiat: CAMPAGNOLA NUOVA CORTA - Fnm.: PEPPER - Greppi: ALPINA - Isuzu: TROOPER CORTO - Mercedes Benz: G CORTO - ML 320 - ML 430 - Mahindra - Ssaangyong: KORANDO - Mitsubishi: PAJERO CORTO

- PININ - Toyota: LAND CRUISER PASSO CORTO - RAV 4 - Kia: PASSO CORTO

- Opel: FRONTERA PASSO CORTO Uaz: PASSO CORTO - Nissan: TERRANO - GR PASSO CORTO Rover: LAND ROVER 88/90 -HALF TON - FREELANDER Ligerò - Honda: HR-V Hyundai: GALLOPPER - Suzuki: SJ 410 - 413 - VITARA e GRAN VITARA PASSO LUNGO

- PENALITÀ = 1

Aro: ISCHIA - 240 - 241 - 243 - 244 - Austin: CHAMP - Autoland - Carribe - Chevrolet: BLAZER - Citroen: MEHARI 4x4 - Countril Dallas 4x4 - Dodge: RAMCHARGER - Fiat: NUOVA CAMPAGNOLA LUNGA

Ford: BRONCO Gmc: JIMMY - Greppi: SAVANA - International harvester: SCOUT - Isuzu: TROOPER LUNGO - Jeep: CJ6 - CJ8 - CJ10 - HONCHO - COMMANDO - CHEROKEE - Nissan: TERRANO - GR PASSO LUNGO Rover: LAND ROVER 109-110 - RANGE - DISCOVERY Mercedes Benz: G LUNGO - Toyota: PASSO LUNGO - Uaz PASSO LUNGO - Mitsubishi. PAJERO PASSO LUNGO - Opel: FRONTERA PASSO LUNGO - Kia: PASSO LUNGO Peking - Portaro - Rayton Fissore: MAGNUM - Laverda 4x4 Hyundai: GALLOPPER PASSO LUNGO - TATA.

CAP. III**NORME APPLICATIVE DELL'ACCORDO C.S.A.I. - F.I.F.****Relativamente alla gestione del settore non agonistico 4x4**

Gli articoli seguenti sono applicativi dell'Accordo C.S.A.I.- F.I.F.. Sono stati redatti, in accordo con la Sottocommissione Fuoristrada, al fine di fornire le norme comportamentali per una corretta applicazione del medesimo.

Per opportuna premessa si consiglia la lettura dell'Accordo C.S.A.I. - F.I.F. reperibile nel sito www.csai.org (News, Aggiornamenti dalle Sottocommissioni, Fuoristrada). Il suddetto affida la gestione del settore amatoriale fuoristradistico 4x4 alla Federazione Italiana Fuoristrada, sotto il controllo della Sottocommissione Fuoristrada e RTT; pertanto le norme della Norma Supplementare n. 19 relative ai veicoli fuoristrada si intendono a tutti gli effetti sostituite con le seguenti.

Art. 1 - LICENZE

I partecipanti alle manifestazioni non agonistiche di fuoristrada devono essere titolari di licenza CSAI di Regolarità o superiore. Sono previsti due tipi di documenti per manifestazioni non agonistiche di fuoristrada: Licenza di Regolarità e Certificato di Organizzatore.

Art. 1.1 - Licenze di Regolarità

Validità, Documentazioni richieste, Rilascio, Tasse: vale quanto pubblicato nella N.S. 3.

Art. 1.2 - Certificato di Organizzatore

Applicazione, Validità, Documentazioni richieste, Rilascio, Tasse: vale quanto emanato con la Norma Supplementare n. 3

Art. 2 - DEFINIZIONI E CLASSIFICAZIONI

Sono previste le seguenti specialità fuoristradistiche non agonistiche.

- 1) Caccia al tesoro svolta con veicolo fuoristrada.
- 2) Gymkane fuoristradistiche
- 3) Raduno fuoristradistico senza prove
- 4) Raduno fuoristradistico con prove
- 5) Regolarità fuoristradistica
- 6) Trofei regionali interregionali di Trial 4x4 by F.I.F.
- 7) Criterium italiano amatoriale di Trial 4x4 by F.I.F.
- 8) Challenge italiano di regolarità 4x4 by F.I.F.
- 9) Altre manifestazioni non agonistiche svolte con veicolo fuoristrada e non previste in questo elenco.

Resta fermo per tutte le manifestazioni l'obbligo di ottemperare alle prescrizioni della Legge 990 sull'Assicurazione R.C.T.

Art. 2.1 - Caccia al tesoro svolta con veicolo Fuoristrada

Manifestazione amatoriale incidentalmente svolta con veicoli fuoristrada, anche su percorsi aperti alla normale circolazione, dove non deve essere prevista classifica per prove di tipo fuoristradistico, ma la sola ricerca di oggetti o raggiungimento di luoghi o altro anche se con l'uso di veicolo fuoristrada e dove la presenza di tale veicolo e la guida del medesimo risultano completamente ininfluenti ai fini della Classifica.

Potrà essere previsto un tempo massimo di fine manifestazione oltre il quale si sarà esclusi dalla medesima. Tutto il personale impiegato potrà essere personale dell'organizzazione, al quale spetta anche il controllo del Fuori Tempo Massimo.

L'unica incombenza prevista per gli Organizzatori è la comunicazione entro e non oltre 10 giorni dall'effettuazione all'Automobil Club provinciale di competenza e alla Federazione Italiana Fuoristrada - Strada S.Anna 580/A 41100 Modena, cui spetterà il compito dell'analisi della congruenza a questa norma e immediata segnalazione alla Sottocommissione Fuoristrada e RTT C.S.A.I. della esistenza di eventuali problemi.

I Partecipanti sono esentati dall'obbligo della Licenza di Regolarità.

Art. 2.2 - Gymkane Fuoristradistiche

a) Sono manifestazioni di ridotta distanza su percorsi fuoristradistici il più possibile naturali e segnalati con birilli o paletti e bandella ed interamente controllabili a vista dalla linea di partenza e di arrivo, e la cui classifica è determinata sommando algebricamente al tempo impiegato a percorrere l'intero percorso, le penalità (o gli abbuoni) derivanti dall'abbattimento dei paletti o birilli, dal toccare la bandella e dai giochi inseriti lungo il percorso. Di questi ultimi, due devono essere congegnati in maniera tale da comportare un momentaneo arresto delle vetture. Durante l'effettuazione di questi giochi potrà anche essere prevista la discesa del conducente e/o del passeggero, purché sia istituito un controllo della ripartenza del veicolo che la garantisca, pena l'esclusione della classifica, con le cinture allacciate e con i caschi indossati. Questi giochi non potranno coincidere con la partenza e l'arrivo della gymkana.

In questo tipo di manifestazione non si deve avere assolutamente mai contemporaneità in pista di due autovetture, ne si deve prevedere la ripetizione del percorso ne totale ne parziale. E inoltre vietato predisporre altri ulteriori tracciati da percorrere.

b) Il percorso deve avere lunghezza massima di 2.500 metri, deve essere delimitato da birilli o paletti e/o bandella. Non deve in nessun caso avere larghezza superiori a metri 3,5 e deve essere organizzato in modo che la media di percorrenza finale non superi i km/h 25. I conducenti che superassero tale media dovranno essere obbligatoriamente penalizzati in modo tale da essere classificati alle spalle di coloro che l'hanno rispettata.

La competizione potrà svolgersi su più manches purché il percorso abbia le caratteristiche definite sopra.

c) Su ogni vettura può prendere posto, oltre al conducente iscritto, un solo passeggero maggiorenne e che non guidi. Il passeggero dovrà essere in possesso della prescritta Licenza di Regolarità C.S.A.I. Durante la prova sia il conducente, sia il passeggero dovranno indossare il casco e avere le cinture allacciate.

d) Sono ammesse tutte le vetture fuoristrada 4x4, purché regolarmente targate ed immatricolate.

e) L'organizzatore può prevedere suddivisioni in base alla cilindrata, l'ingombro del veicolo e/o altri parametri.

f) La tassa di iscrizione non può in nessun caso superare Euro 57,00.

g) Tutto il personale impiegato, compreso anche quello preposto al rilevamento dei tempi, può essere personale dell'organizzatore.

Art. 2.3 - Raduno fuoristradistico senza prove

Qualsiasi raduno senza prove necessita per l'approvazione di una comunicazione scritta da inviarsi alla Sottocommissione Fuoristrada e RTT Corso Venezia 45, 20121 Milano almeno 15 giorni prima dell'effettuazione (farà fede il timbro postale di arrivo). La comunicazione dovrà contenere l'indicazione anche sintetica del tipo di manifestazione che si intende effettuare e dovrà contenere la garanzia dell'assoluta mancanza di classifica basata su prestazioni automobilistiche.

La Sottocommissione Fuoristrada e RTT, di concerto con la Federazione Italiana Fuoristrada, controllerà la documentazione inviata e, una volta accertata la congruità e la presenza della garanzia scritta, autorizzerà la manifestazione attraverso gli organismi periferici della C.S.A.I., senza alcun'altra incombenza relativamente a quanto riguarda il Certificato di Organizzazione per l'Organizzatore e la licenza C.S.A.I. di Regolarità o superiore per i partecipanti. Al fine del controllo delle manifestazioni, aventi avuta la suddetta autorizzazione, la Federazione Italiana Fuoristrada ha diritto di inviare un proprio rappresentante sul luogo di manifestazione. Questo rappresentante, cui spetterà il medesimo "status" del Giudice Unico dei Raduni con prove (e al quale l'organizzatore dovrà rimborsare le spese sostenute per tale missione), avrà il compito di controllare l'effettiva congruità della manifestazione con quanto dichiarato e di relazionare per iscritto alla Sottocommissione Fuoristrada e RTT.

I Raduni che non inviassero alcuna documentazione o per i quali la documentazione non fosse ritenuta congrua, o priva della garanzia scritta, dovranno essere autorizzati solo con il rispetto della Normativa dell'Art. 2.4 Raduno fuoristradistico con prove.

Sono in ogni caso esenti da tutta questa normativa i Raduni previsti all'Art. "E" Raduni dell'Accordo C.S.A.I. - F.I.F., per i quali vale quanto previsto nel suddetto Accordo.