



ENTE DI PROMOZIONE
SPORTIVA
RICONOSCIUTO
DAL CONI

**SPORT
E SALUTE**



CODICE DEONTOLOGICO SETTORE NAZIONALE FUORISTRADA ASI4X4

Principi fondamentali

Premessa

Il presente Codice di comportamento, specifica i doveri fondamentali, inderogabili e obbligatori, di lealtà, correttezza e probità previsti e sanzionati dagli Statuti e dai regolamenti dell'Ente Nazionale, ivi compresi quelli degli organismi rappresentativi delle Società statutarie, delle relative discipline sportive associate, e delle Associazioni benemerite.

I tesserati all'Ente, in qualità di Soci, Atleti, Tecnici, Dirigenti, Ufficiali di gara, e gli altri soggetti dell'ordinamento di appartenenza, in eventuali altre qualifiche diverse da quelle predette, comprese quelle di socio cui è riferibile direttamente o indirettamente il controllo delle società sportive, sono tenuti all'osservanza del presente Codice, e la sua violazione costituisce grave inadempimento meritevole di adeguate sanzioni.

Il Garante del Codice di comportamento sportivo istituito dall'Ente, adotta istruzioni, vigila sulla corretta attuazione del Codice e segnala ai competenti organi di appartenenza i casi di sospetta violazione, ai fini del conseguente giudizio disciplinare.

1. Osservanza della disciplina sportiva

I tesserati, gli affiliati e gli altri soggetti dell'ordinamento sportivo del Settore Fuoristrada sono obbligati all'osservanza delle norme statutarie, regolamentari e sulla giustizia, nonché delle altre misure e decisioni adottate dall'Ente di appartenenza, ivi compreso il presente Codice. Essi sono tenuti ad adire previamente agli strumenti di tutela previsti dai rispettivi ordinamenti.

Gli organi competenti adottano le misure dirette a facilitare la conoscenza e il rispetto della normativa vigente.

Le società e le associazioni di riferimento al Settore Fuoristrada rispondono dei comportamenti adottati in funzione dei loro interessi, da parte dei propri tesserati, dirigenti o soci e devono adottare codici organizzativi idonei alla prevenzione degli illeciti.

2. Principio di lealtà

I tesserati, gli affiliati e gli altri soggetti del Settore, devono comportarsi secondo i principi di lealtà e correttezza in ogni funzione, prestazione o rapporto comunque riferibile all'attività sportiva. I tesserati e gli altri soggetti dell'ordinamento sportivo cooperano attivamente alla ordinata e civile convivenza sportiva.

3. Divieto di alterazione dei risultati sportivi

E' fatto divieto ai tesserati, gli affiliati e gli altri soggetti dell'ordinamento del Settore Fuoristrada, di alterare artificiosamente lo svolgimento o il risultato di una gara, ovvero ad assicurare a chiunque un indebito vantaggio nelle competizioni sportive.

4. Divieto di forme di nocimento della salute

E' fatto divieto ai tesserati, gli affiliati e agli altri soggetti dell'ordinamento del Settore, di tenere comportamenti in violazione o in contrasto con la disciplina in vigore.

I tesserati, gli affiliati e gli altri soggetti dell'ordinamento sportivo devono astenersi da qualsiasi condotta non conforme, atta a recare pregiudizio alla salute dei Soci.

5. Principio di non violenza

I tesserati, gli affiliati e gli altri soggetti dell'ordinamento sportivo non devono adottare comportamenti o rilasciare dichiarazioni che in qualunque modo determinino o incitino alla violenza o ne costituiscano apologia.

I tesserati, gli affiliati e gli altri soggetti dell'ordinamento del Settore, devono astenersi da qualsiasi condotta suscettibile di ledere l'integrità fisica e morale altrui, adottando pertanto iniziative positive per sensibilizzare il pubblico delle manifestazioni sportive al rispetto dei piloti, delle squadre e dei relativi sostenitori.

6. Principio di non discriminazione

I tesserati, gli affiliati e gli altri soggetti del Settore, devono astenersi da qualsiasi comportamento discriminatorio in relazione alla razza, all'origine etnica o territoriale, al sesso, all'età, alla religione, alle opinioni politiche e filosofiche.

7. Divieto di dichiarazioni lesive della reputazione

I tesserati, gli affiliati e gli altri soggetti del Settore, non devono esprimere pubblicamente giudizi o rilievi lesivi della reputazione dell'immagine o della dignità personale di altri persone o di organismi operanti nell'ambito dello stesso Ordinamento Sportivo o di altri Enti.

8. Dovere di riservatezza

Salvo il diritto di adire gli organi di vigilanza e giustizia nei casi previsti dall'ordinamento dell'Ente, i tesserati, gli affiliati e gli altri soggetti di riferimento, sono tenuti a non divulgare informazioni riservate relative a procedimenti in corso prima che gli atti e i provvedimenti finali siano formalizzati e pubblicizzati.

I tesserati, gli affiliati e gli altri soggetti dell'ordinamento sportivo non devono fornire a terzi informazioni riservate relative all'Ente di appartenenza o da questi detenute.

9. Principio di imparzialità

I tesserati, gli affiliati e gli altri soggetti dell'ordinamento ,devono operare con imparzialità ed evitare disparità di trattamento nei confronti dei soggetti affiliati ,con cui hanno rapporti in funzione dell'attività che svolgono nell'ambito sportivo del Settore .

Al di fuori di rapporti contrattuali leciti e trasparenti, i tesserati, gli affiliati e gli altri soggetti dell'ordinamento non chiedono, per sé o per altri, somme di denaro, regali o altri benefici, qualora essi eccedano il modico valore e siano offerti in connessione con lo svolgimento dell'attività in ambito sportivo.

10. Prevenzione dei conflitti di interessi

I tesserati, gli affiliati e gli altri soggetti dell'ordinamento ,sono tenuti a prevenire situazioni, anche solo apparenti, di conflitto d'interesse sportivo all'interno del Settore, in cui vengano coinvolti interessi personali o di persone ad essi collegate.

11. Tutela dell'onorabilità degli organismi sportivi dell'Ente

Fermo restando la previsione di cui all'art. 5, comma 3, lett. b) e c), dello Statuto del CONI, al fine di tutelare l'onorabilità e l'autorevolezza degli organismi centrali e territoriali dediti allo Sport, nonché degli organismi delle Discipline sportive associate, degli Enti di promozione sportiva e delle Associazioni benemerite, ivi compresi anche gli organismi rappresentativi delle Società, sono immediatamente sospesi in via cautelare, secondo le modalità previste al terzo comma del presente articolo, i componenti che sono stati condannati, ancorché con sentenza non definitiva, per i reati indicati nell'allegato "A" o che sono stati sottoposti a misure di prevenzione o di sicurezza personale.

La sospensione permane sino alla successiva sentenza assolutoria o alla conclusione del procedimento penale o alla scadenza o revoca delle misure di prevenzione o di sicurezza personale. La misura cautelare della sospensione ha una durata massima di diciotto mesi, decorsi i quali cessa di avere applicazione.

Spetta agli organismi direttivi dell'Ente, in relazione al proprio specifico ambito di attività, adottare le norme attuative che individuino l'organo competente a disporre la sospensione di cui al primo comma, sulla base di un provvedimento ricognitivo delle situazioni di fatto, nonché i relativi adempimenti procedurali. Spetta ai medesimi organismi direttivi prevedere eventualmente l'applicazione della sospensione anche con riferimento a sentenze o altre misure emesse in sede giurisdizionale prima dell'entrata in vigore del presente articolo.

12. Doveri di collaborazione

I tesserati, gli affiliati e gli altri soggetti dell'ordinamento, sono tenuti a collaborare con il Garante del presente Codice di comportamento, e con gli organi ad esso associati, ai fini della corretta applicazione della normativa vigente. A tal fine, essi sono tenuti a comunicare agli uffici competenti dell'Ente di appartenenza, ogni provvedimento di autorità giudiziarie o sportive di cui siano destinatari. Ciò è di rilevante importanza ai fini dell'applicazione del presente Codice e a fornire ai medesimi tutte le informazioni relative e le integrazioni richieste.

Disposizione finale

L'Ente di promozione sportiva, tramite il Settore Nazionale Fuoristrada ASI4x4 e le Associazioni benemerite, integra con proprie disposizioni le modalità e gli ambiti di attuazione del presente Codice, con riferimento ad altre fattispecie particolarmente rilevanti in relazione al proprio specifico ambito di attività.



ENTE DI PROMOZIONE
SPORTIVA
RICONOSCIUTO
DAL CONI

**SPORT
E SALUTE**



CODICE DEONTOLOGICO DEI QUADRI TECNICI

CODICE DEONTOLOGICO DEI QUADRI TECNICI

Norme generali e premessa

PREMESSE

Il Codice Deontologico contiene le esigenze etiche di una 'professione'; costituisce un elemento di identità, è lo strumento attraverso il quale un professionista, facente parte di un'organizzazione, si presenta alla società e contestualmente lo strumento che orienta e guida il professionista nelle scelte di comportamento, nel fornire i criteri per affrontare i dilemmi etici e deontologici, nel dare pregnanza etica alle azioni professionali.

Si tratta di un Codice incentrato tutto sulla responsabilità di una figura professionale come il Formatore, l'Istruttore, il Tecnico e l'Operatore, a servizio delle persone, dei propri soci, delle famiglie, della società, dell'organizzazione di lavoro interno all'associazione, nonché dei colleghi e della 'professione' stessa.

Considerato che l'attività ludico-sportiva e socialmente utili legate al mondo del fuoristrada dell'Operatore, dell'Istruttore e del Formatore che rivestono un ruolo di rilievo, un punto di riferimento per associati che vogliono divertirsi in sicurezza e fare della propria passione motivo di avvicinamento alle risorse naturali. La responsabilità, le continue evoluzioni, i cambiamenti normativi impongono una conseguente evoluzione di questa importante figura professionale e conseguente riconoscimento.

Lo scopo del Settore Nazionale Fuoristrada ASI4x4 è quindi quello di regolare l'operato dei istruttori-formatori o tecnici iscritti sotto il profilo etico e deontologico al fine di tutelare l'utente e garantire l'impostazione di una corretta guida in sicurezza.

NORME GENERALI

1. La sicurezza degli utenti è prioritario e mai subordinato a fini personali o speculativi.
2. Gli "Operatori, Istruttori, Formatori e Tecnici" devono esercitare la loro attività con professionalità e serietà, sono responsabili delle loro azioni verso gli utenti e verso la società. Il loro comportamento, oppure i loro consigli, nello svolgimento della loro professione non devono in alcun modo ledere nessuno.
3. Gli "Operatori, Istruttori, Formatori e Tecnici" non devono imporre impropriamente il loro punto di vista, o disprezzare pubblicamente l'operato, la condotta o le opinioni altrui bensì dovranno esporre il proprio pensiero cercando di aiutare, per quanto possibile, l'utente.
4. E' fatto divieto agli "Operatori, Istruttori, Formatori e Tecnici" di abusare della propria attività, devono mantenere relazioni professionali con i propri iscritti, non devono in alcun modo sfruttare tali relazioni per scopi, di qualsiasi natura, scorretti.
5. Gli "Operatori, Istruttori, Formatori e Tecnici" non devono svolgere il proprio lavoro in modo illecito o non professionale, né devono esercitare la loro professione in modo tale da mettere in cattiva luce la reputazione di ASI.
6. Gli "Operatori, Istruttori, Formatori e Tecnici" devono crescere professionalmente provvedendo al proprio aggiornamento e alla propria continua formazione.
7. Agli "Operatori, Istruttori, Formatori e Tecnici" è fatto divieto di collaborare con persone e/o aziende commerciali senza scrupoli che antepongano i loro scopi economici a scapito degli utenti, anche se questo comporta da parte del tecnico tesserato rinunciare a rientri economici, pubblicitari e quant'altro.

8. Gli “Operatori, Istruttori, Formatori e Tecnici” riconosciuti da ASI devono tenere un libro soci dove sono registrati i dati anagrafici dei soci, tali dati devono essere custoditi nel rispetto della Legge sulla privacy attualmente in vigore.
9. Gli “Operatori, Istruttori, Formatori e Tecnici” non devono mettere in pericolo mezzi ed equipaggi per alcun motivo
10. La preparazione degli “Operatori, Istruttori, Formatori e Tecnici” riconosciuta da ASI deve essere tale da consentire che tutti i soggetti presenti durante una lezione devono essere seguiti in ugual misura.
11. Gli “Operatori, Istruttori, Formatori e Tecnici” devono essere onesti nel valutare le richieste dell’utente e l’effettivo bisogno del socio, evitando di fare partecipare inutilmente questi ultimi a corsi o a lezioni superflue, dichiarando in anticipo un’effettiva stima dei costi che dovrà sostenere.
12. Gli “Operatori, Istruttori, Formatori e Tecnici” tratteranno tutti gli utenti con rispetto. Devono impegnarsi, inoltre, ad operare ad alto livello professionale e consigliare percorsi e attività a seconda delle potenzialità dell’utente.
13. Gli “Operatori, Istruttori, Formatori e Tecnici” si comporteranno in modo tale da non sminuire la fiducia che l’utente ha nei confronti di un altro collega o nei confronti di ASI o nel SETTORE FUORISTRADA stesso e non eserciteranno la loro attività se si troveranno in condizioni fisiche o psichiche non idonee.
14. Gli “Operatori, Istruttori, Formatori e Tecnici” potranno accettare le persone che richiederanno la loro prestazione professionale tramite fonti diverse o tramite la pubblicità diretta. Qualora tale pubblicità si riferisse a club o società non affiliate ad ASI, ciò non implicherà nessuna adesione da parte dell’Ente altrimenti che per certificare, se possibile, che tutti gli Istruttori siano propri “Tecnici” regolarmente iscritti.
15. Gli “Operatori, Istruttori, Formatori e Tecnici” riconosciuti ASI che lavorano con assistenti che non sono membri di questo Ente, i quali non hanno pertanto seguito l’iter formativo previsto, dovranno fare in modo e assicurarsi che gli stessi loro collaboratori agiscano in modo responsabile verso i soci e in conformità allo spirito di questo regolamento.
16. Nel progettare attività di qualsiasi natura, rispettivamente gli Operatori, gli Istruttori, Formatori, i Tecnici, devono considerare la SICUREZZA.

OBBLIGHI

A tutte le figure professionali riconosciute da ASI è richiesto di:

17. Accettare e attenersi a questo codice e, a tal scopo, di far pervenire alla Segreteria del Settore una dichiarazione firmata.
18. Rispettare e osservare le regole, i regolamenti e le dichiarazioni dell’Ente.
19. Non fare pubblicità o altra attività divulgativa che possa trarre in inganno e/o ingannare il pubblico con affermazioni artefatte.
20. Non sfruttare l’appartenenza all’Ente e, qualora si commercializzasse o si consigliasse un qualsiasi prodotto, di non spendere il nome dell’Ente medesimo inducendo l’interlocutore che si sta parlando in suo nome.
21. Non rivelare informazioni su nessun socio di cui si è a conoscenza a causa delle relazioni professionali che si sono stabilite, o rendere pubblici documenti, di qualsiasi natura, relativi ai rapporti con il cliente, salvo che non sia espressamente richiesto dalla legge o che il cliente non abbia dato il suo consenso.
22. La violazione degli obblighi previsti dal presente codice può essere causa di radiazione dall’Ente. Il CTN di ASI fornirà direttive sugli eventuali problemi interpretativi del presente disciplinare o relative alla condotta dei propri membri.
23. Qualsiasi reclamo o controversia che ne deriva, sarà dibattuta secondo le norme statutarie dell’Ente.



REGOLAMENTO TECNICO
SETTORE NAZIONALE FUORISTRADA ASI4X4



DISCIPLINARE e REGOLAMENTO FORMAZIONE per il RICONOSCIMENTO del TITOLO di TECNICO, OPERATORE, ACCOMPAGNATORE TURISTICO, ISTRUTTORE e FORMATORE in Guida Sicura in 4x4 e Fuoristrada

Norme generali e premessa

ART. 1

Il SETTORE NAZIONALE FUORISTRADA ASI4X4 nasce dalla convinta consapevolezza della necessità di rafforzare in modo concreto il mondo del fuoristrada, sviluppando ai massimi livelli passione, professionalità, divertimento, sicurezza, ponendo l'accento sull'etica in materia sportiva.

Nel pieno rispetto statutario e dei regolamenti nazionali, per assicurare la competenza e la professionalità dei propri tecnici, istruttori e formatori, istituisce un Albo di qualità nell'ambito dell'Ente, oltre a ricoprire il ruolo di Settore Tecnico, contenente tutte le figure qualificate ad operare nell'ambito del Fuoristrada, sia per favorire i processi di affiliazione, sia per creare una rete nazionale, sia per favorire l'utilizzo dei contributi referenziali nelle aree educative, assistenziali, sportive e del soccorso; lo scopo di ASI Fuoristrada è quindi quello di garantire la professionalità, regolare l'operato dei tecnici, istruttori e formatori, sotto il profilo etico e deontologico, al fine di tutelare la disciplina e il rispetto dell'ambiente e, laddove sarà necessario dare il supporto in attività di emergenza.

Per le altre figure specifiche di Direttori, Giudici, Commissari e Assistenti di Gara, Cronometristi, Navigatori, Tecnici Specializzati in particolari attività o discipline sportive motoristiche legate al 4x4 si fa riferimento ai regolamenti attuativi specifici.

ASI Fuoristrada opera nelle diverse aree delle attività sportive fuoristradistiche, nelle attività del turismo, socialmente utili, del soccorso ed emergenza nel pieno rispetto dell'ambiente e della Società Civile.

ART. 2

Riconoscimenti e qualifiche

1. Le qualifiche ASI Fuoristrada riconosciute sono le seguenti: Tecnico Base e Avanzato, Operatore di Guida Sicura in Emergenza e 4x4 (riservato ad Associazioni/Enti del terzo settore), Operatore T.R.A.M, Accompagnatore Turistico, Istruttore di 1° Livello, Istruttore di 2° Livello e Formatore Nazionale. Si acquisiscono i titoli dopo aver frequentato i corsi di formazione teorico-pratico previsti ed i cui argomenti sono riportati negli articoli specifici a seguire. Vengono consegnati dopo aver superato con esito favorevole l'esame finale di riconoscimento ed abilitazione tenuto dalla Commissione Tecnica d'Esame del Settore (CTE).

2. Le qualifiche del Settore Nazionale Fuoristrada ASI4x4 sono rilasciate direttamente dall'Ente secondo le modalità previste che tramite la segreteria provvederà al rilascio della qualifica acquisita e all'inserimento nell'apposito albo nazionale. Il rilascio della qualifica richiesta (Diploma e Tesserino Tecnico) deve comunque avvenire dopo un esame scritto e orale e dietro la corresponsione, di cui al seguente comma 5, della quota richiesta.
3. Le qualifiche acquisite nei modi previsti dal presente disciplinare implicano l'iscrizione nell'Albo ASI Settore Fuoristrada e all'Albo Nazionale tenuto dall'EPS, e sottoposto ad aggiornamenti periodici se previsti dalla figura professionale. Per mantenere il proprio nominativo negli elenchi l'iscritto dovrà provvedere al rinnovo del Tesserino Tecnico entro i termini e partecipare, dove previsto, alle attività obbligatorie di formazione per l'acquisizione di eventuali crediti formativi richiesti.
4. Per potersi iscrivere al solo esame di Riconoscimento e Abilitazione, per ottenere le qualifiche tecniche previste, il candidato deve avere i seguenti requisiti generali:
 - a. deve aver superato il 18° anno di età;
 - b. avere la patente di guida B o superiore;
 - c. non aver subito ritiri o sospensioni di licenza di guida per omicidio stradale, guida in stato di ebbrezza o sottoeffetto di sostanze stupefacenti;
 - d. non aver riportato negli ultimi cinque anni condanna definitiva per alcun reato;
 - e. non aver avuto segnalazioni o richiami scritti di alcun tipo nell'ambito dell'EPS;
 - f. aver effettuato corsi specifici per la qualifica richiesta;
 - g. aver presentato la domanda d'esame, il modulo informativa privacy, sottoscritto il codice deontologico;
 - h. dimostrare di essere tesserato ASI per l'anno in corso sia al momento della domanda per l'esame, sia durante l'attività formativa in ambito ASI,
5. **La quota d'esame del Settore Nazionale Fuoristrada ASI4x4 su tutto il territorio nazionale per le qualifiche di Tecnico di Base e Tecnico Avanzato, è fissata ad un minimo di 250,00 euro (duecentocinquanta/00 euro) a candidato, comprensiva di Diploma di Qualifica e Tesserino Tecnico Nazionale.**
6. I candidati per tutte le qualifiche riportate in codesto documento, qualora non dovessero superare l'esame teorico-pratico previsto dal presente disciplinare, NON hanno diritto al rimborso della quota versata, potranno fare domanda scritta di esame alla Segreteria del Settore e ripresentarsi senza pagamento di un ulteriore quota, solo dopo che siano trascorsi almeno 6 mesi dalla data dell'ultimo esame e per non più di 1 volta. Se il candidato non supera l'esame dovrà ripagare la quota e potrà sostenerlo entro 12 mesi. Nel caso di non superamento, superato l'anno, il candidato dovrà ripetere tutto il percorso formativo.

ART. 3

Esame di Riconoscimento e Abilitazione

1. Le ASD affiliate presenti sul territorio nazionale e tutti i Comitati periferici di ASI possono organizzare ed erogare autonomamente esclusivamente corsi di formazione per Tecnico Base e successivamente Tecnico Avanzato (*vedi tabelle argomenti Art. 5 e Art. 6*) previa richiesta ad ASI SETTORE FUORISTRADA (segreteria@asiliguria.it e info@4x4asi.it) che si occuperà direttamente di formale comunicazione al Direttore Tecnico di ASI Nazionale verificata la congruità e i parametri previsti e secondo i requisiti riportati negli articoli della qualifica specifica. Il rilascio dei rispettivi Diplomi e Tesserini tecnici può avvenire esclusivamente a seguito di esame finale effettuato ai discenti dalla CTE del settore (Commissione Tecnica Esaminatrice). Le spese di trasferta, vitto e alloggio degli Istruttori/Formatori che compongono la commissione esaminatrice saranno a carico del richiedente.
2. I candidati, dopo aver frequentato i corsi di cui agli articoli della qualifica specifica, rispettivamente per Tecnico Base e Avanzato, otterranno le qualifiche dopo aver superato l'esame secondo le modalità previste.

La qualifica di Operatore in Emergenza, Accompagnatore Turistico, Tecnico T.R.A.M, Istruttore e Formatore è di sola ed esclusiva erogazione e formazione diretta della Scuola del Settore Nazionale Fuoristrada ASI4x4.

3. Modalità e Requisiti della richiesta di un esame per Tecnico Base o Avanzato presso una ASD affiliata o un comitato periferico ASI:
 - a) La domanda dovrà pervenire sempre alla segreteria di ASI SETTORE FUORISTRADA (Segreteria Comitato ASI Regione Liguria segreteria@asiliguria.it e al Resp. Nazionale info@4x4asi.it) con un preavviso di almeno 3 mesi;
 - b) Invio della documentazione richiesta per ciascuno dei candidati che abbiano i requisiti come previsto dall'Art. 2 punti b,f,g,h
 - c) Raccolta di minimo 6 candidati e massimo 12
 - d) Disporre di una location idonea per lo svolgimento dell'esame:
 - Aula o struttura idonea per la prova scritta;
 - Area 4x4 sufficientemente attrezzata con ostacoli di differenti livelli di difficoltà (già dichiarata idonea dal Responsabile Nazionale)
 - e) Le spese di trasferta, vitto e alloggio degli istruttori/formatori che compongono la commissione esaminatrice saranno a carico del richiedente.
 - f) Versamento della quota corrispettiva d'iscrizione per singolo discente (***Vedi Art.2 pt. 5***)
4. La CTE, previa valutazione dell'ammissibilità della domanda, farà sostenere al candidato l'esame teorico e pratico per il riconoscimento della qualifica richiesta.
5. Le commissioni di esame saranno composte da due a cinque membri, individuati dal Responsabile Nazionale. La CTE, con proprio giudizio insindacabile, stabilirà l'idoneità del candidato per il rilascio del titolo.

ART. 4

Equiparazione Titoli Tecnici

Il Settore Nazionale Fuoristrada ASI4x4, riconosce l'esperienza acquisita di tecnici provenienti da altre realtà anche se non riconosciute dal CONI e dal Ministero dello Sport (*Dipartimento per lo Sport della Presidenza del Consiglio dei Ministri ai sensi del d.lgs. 39/2021*), ma operanti nell'ambito fuoristradistico equiparando i rispettivi titoli di livello Base, Avanzato e Istruttore, dando la possibilità di accrescere e valorizzare maggiormente la propria formazione. L'equiparazione del titolo è inglobato in un percorso che ne determina le effettive capacità tecniche, motivazione e preparazione in materia.

Il riconoscimento di ASI4x4 con Diploma Nazionale e Tesserino Tecnico per equiparazione sarà possibile esclusivamente ai Soci regolarmente tesserati presso un'Associazione che abbia regolarizzato la propria affiliazione al Settore Nazionale Fuoristrada ASI4x4 o a Comitati territoriali ASI e in possesso di attestati pregressi acquisiti o rinnovati non oltre i 5 anni, per base e avanzato, e 10 anni per Istruttore. Eventuali titoli specifici e con periodo differenti dovranno essere valutati e approvati dal Responsabile Nazionale del Settore e dalla CTE della Scuola di Formazione ASI4x4. L'equiparazione è sempre vincolata dal parere del Settore Nazionale Fuoristrada ASI4x4 e del Responsabile Nazionale.

Modalità di equiparazione

Diploma Tecnico Base

Il richiedente attraverso la propria Associazione affiliata ASI o Comitato territoriale di riferimento, deve presentare formale domanda scritta presso la Segreteria del Settore Nazionale Fuoristrada ASI4x4, allegando copia della documentazione di riferimento, quale Carta d'Identità, Tesseramento di riferimento alla propria Associazione già affiliata SETTORE NAZIONALE FUORISTRADA ASI4X4 , copia degli attestati acquisiti in precedenza e lettera di accompagnamento firmata dal Presidente dell'Associazione. Valutata la documentazione, se approvata dal Settore, dovrà essere corrisposta la quota prevista a pro di rilascio di Diploma e Tesserino Tecnico. Il diploma rilasciato sarà l'unico documento indispensabile per eventuale proseguo nella formazione presso la Scuola Nazionale ASI4x4, per acquisire i diplomi previsti dal seguente regolamento.

(Per argomenti di programma vedi Art. 6)

Diploma Tecnico Avanzato

Il richiedente attraverso la propria Associazione affiliata ASI o Comitato territoriale di riferimento, deve presentare formale domanda scritta presso la Segreteria del Settore Nazionale Fuoristrada ASI4x4, allegando copia della documentazione di riferimento, quale Carta d'Identità, Tesseramento di riferimento alla propria Associazione già affiliata ASI SETTORE FUORISTRADA ASI4X4 , copia degli attestati acquisiti in precedenza e lettera di accompagnamento firmata dal Presidente dell'Associazione. Valutata la documentazione, se approvata dal Settore, dovrà essere corrisposta la quota prevista a pro di rilascio di Diploma e Tesserino Tecnico. Il diploma rilasciato, sarà l'unico documento indispensabile per eventuale proseguo nella formazione presso la Scuola Nazionale ASI4x4, per acquisire i diplomi previsti dal seguente regolamento.

(Per argomenti di programma vedi Art. 8)

Diploma Istruttore proveniente da EPS (Enti di promozione sportiva)

L'equiparazione prevede solo la qualifica di istruttore 1° livello e non superiore

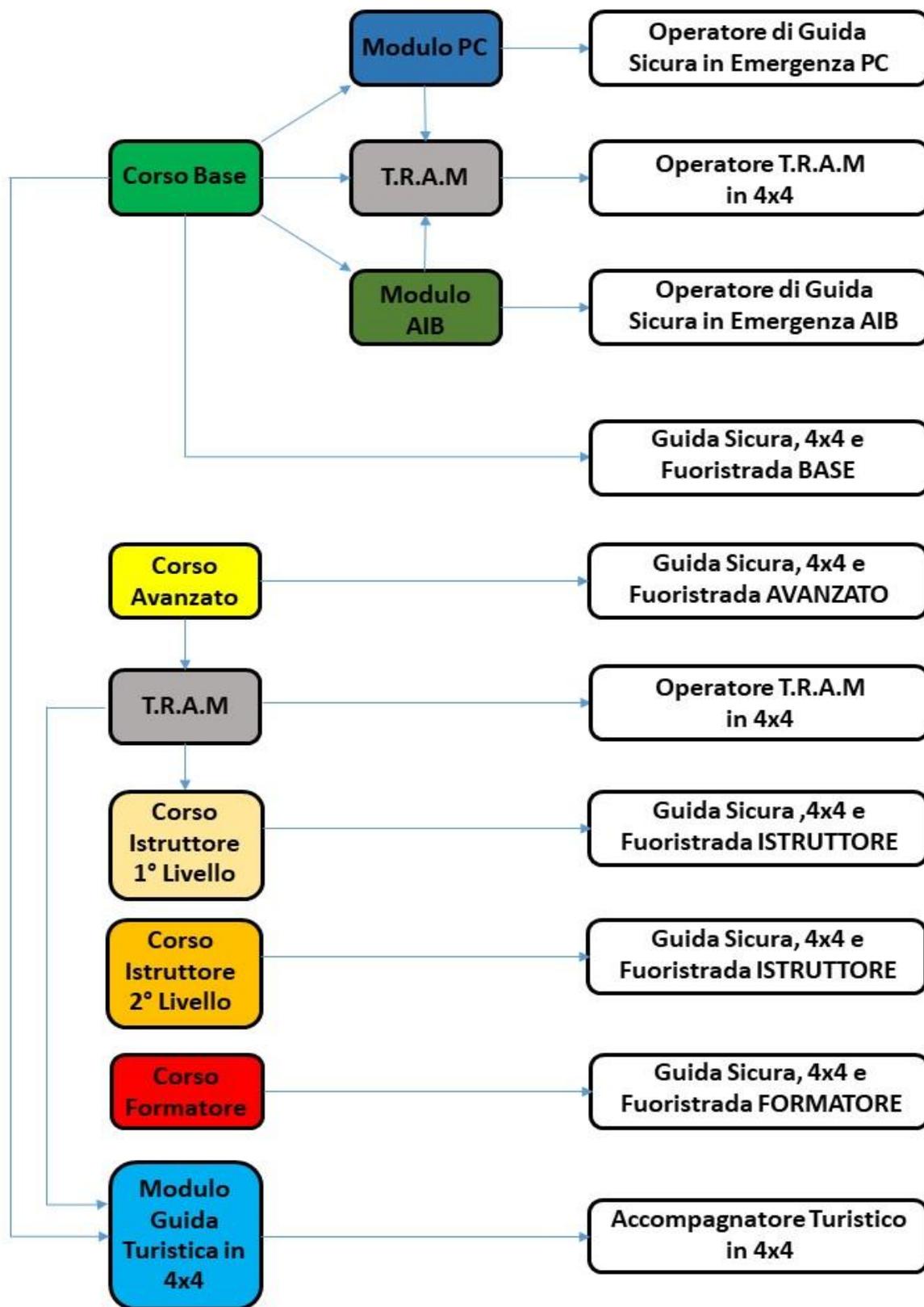
L'istruttore proveniente da altri EPS (Enti di Promozione Sportiva) o realtà riconosciute dal CONI e dal Ministero dello Sport (*Dipartimento per lo Sport della Presidenza del Consiglio dei Ministri ai sensi del d.lgs. 39/2021*) deve presentare formale domanda presso la Segreteria del Settore Nazionale Fuoristrada ASI4x4 (segreteria@asiliguria.it e per conoscenza al Responsabile Nazionale info@4x4asi.it), allegando copia della documentazione di riferimento, quale Carta d'Identità, Tesseramento di riferimento alla propria Associazione già affiliata SETTORE NAZIONALE FUORISTRADA ASI4X4, copia degli attestati acquisiti e lettera di accompagnamento firmata dal Presidente dell'Associazione. Valutata la documentazione, se approvata dalla Segreteria del Settore (ASI Liguria), il richiedente dovrà corrispondere la quota prevista e verrà convocato con la prima sessione disponibile, per sostenere l'esame di equiparazione davanti alla Commissione Tecnica del Settore. L'esame è composto da una verifica scritta a domande con risposta multipla con un massimo di 5 errori, prova orale e prove tecnico/pratiche di differente livello (*Argomenti di programma vedi Art. 14*). Il superamento dell'esame prevede il punteggio totale non inferiore a 25/30. In caso di non raggiungimento di tale punteggio, sarà possibile al discente ripetere non prima di 6 mesi, una seconda ed ultima volta l'esame. Superato l'esame previsto, il discente dovrà effettuare un periodo di tirocinio pratico gratuito in qualità di Assistente in affiancamento ad un Formatore o Istruttore Senior. La durata del tirocinio sarà valutato durante tutto il periodo da Assistente verificando il livello di apprendimento del discente e della preparazione teorica e tecnica maturata. In tale periodo egli avrà modo di allinearsi con le procedure del Settore e le regolamentazioni dell'Ente.

Diploma Istruttore non da EPS (Enti di promozione sportiva)

L'equiparazione prevede solo la qualifica di istruttore 1° livello e non superiore

L'istruttore proveniente da altre realtà non di riferimento a EPS o Realtà Tecnico/Sportive non riconosciute dal CONI e dal Ministero dello Sport (*Dipartimento per lo Sport della Presidenza del Consiglio dei Ministri ai sensi del d.lgs. 39/2021*), deve presentare formale domanda presso la Segreteria del Settore Nazionale Fuoristrada ASI4x4 (segreteria@asiliguria.it e per conoscenza al Responsabile Nazionale info@4x4asi.it), allegando copia della documentazione di riferimento, quale Carta d'Identità, Tesseramento di riferimento alla propria Associazione già affiliata al SETTORE NAZIONALE FUORISTRADA ASI4X4, copia degli attestati acquisiti, lettera di accompagnamento firmata dal Presidente dell'Associazione. Valutata la documentazione, se approvata dalla Segreteria del Settore (ASI Liguria), il richiedente dovrà corrispondere la quota prevista e verrà convocato con la prima sessione disponibile per sostenere l'esame di equiparazione davanti alla Commissione Tecnica del Settore. L'esame è composto da una verifica scritta a domande con risposta multipla con un massimo di 5 errori, prova orale e prove tecnico/pratiche di differente livello (*Argomenti di programma vedi Art. 14*). Il superamento dell'esame prevede il punteggio totale non inferiore a 25/30. In caso di non raggiungimento di tale punteggio, sarà possibile al discente ripetere non prima di 6 mesi una seconda ed ultima volta l'esame. Superato l'esame previsto, il discente dovrà effettuare un periodo di tirocinio pratico gratuito in qualità di Assistente in affiancamento ad un Formatore o Istruttore Senior. La durata del tirocinio sarà valutato durante tutto il periodo da Assistente verificando il livello di apprendimento del discente e della preparazione teorica e tecnica maturata. In tale periodo egli avrà modo di allinearsi con le procedure del Settore e le regolamentazioni dell'Ente.

Tutti i titoli di riferimento possono essere rilasciati esclusivamente dal Settore Nazionale Fuoristrada ASI4x4 con approvazione esclusiva del Responsabile Nazionale del Settore.



ART. 5

Tecnico Base Guida Sicura in 4x4 e Fuoristrada

Si istituisce la figura del Tecnico Base Guida Sicura in 4x4 e Fuoristrada per le attività fuoristradistiche, abilitato a coadiuvare come assistente per i soli corsi base. Questa figura è ESCLUSA dalla formazione di altri tecnici in modalità autonoma.

La formazione del Tecnico Base Guida Sicura in 4x4 e Fuoristrada deve essere non inferiore a 16 ore. Comprende la formazione di carattere teorico-pratico effettuata presso ASD affiliate, Comitati periferici o presso la Scuola presente sul territorio o direttamente dal Settore Nazionale. Gli argomenti oggetto della Formazione che sviluppano conoscenze, abilità e competenze specifiche per l'ottenimento della qualifica sono:

Conoscenze	Abilità	Competenze
<ul style="list-style-type: none"> • Caratteristiche del mezzo • Lettura del terreno • Angoli caratteristici • Twist • Ridotte e blocco differenziale • Salite, discese, pendenze laterali, solchi • Manovra d' Emergenza • Tecniche di guida sulle varie tipologie di fondo sconnesso 	<ul style="list-style-type: none"> • Utilizzo delle ridotte • Superamento di twist, solchi, pendenze laterali, salite e discese • Utilizzo della manovra d'emergenza • Guida su differenti tipologie di terreno 	<ul style="list-style-type: none"> • La consapevolezza del proprio ruolo • La capacità di analisi • La capacità di osservazione • Risoluzione di problemi • Gestione del panico • Predisposizione a svolgere l'attività in modo più sicuro ed efficace possibile • Utilizzo corretto di abbigliamento e DPI • Rispetto della sicurezza • Rispetto dell'ambiente

Art. 7

Tecnico Avanzato Guida Sicura in 4x4 e Fuoristrada

Tecnico Avanzato Guida Sicura in 4x4 e Fuoristrada, è la qualifica avanzata per le attività fuoristradistiche, abilitato a coadiuvare come assistente per i corsi base e avanzato. Questa figura è **ESCLUSA** dalla formazione di altri tecnici. **I tecnici con diploma Tecnico di Base per poter essere ammessi al Corso di Tecnico Avanzato, dovranno avere il titolo in corso di validità e un minimo di 3 mesi dall'acquisizione della qualifica di Tecnico Base.**

La formazione del Tecnico Avanzato Guida Sicura in 4x4 e Fuoristrada deve essere non inferiore a 16 ore. Comprende la formazione di carattere teorico-pratico effettuata presso ASD affiliate, Comitati periferici o presso la Scuola presente sul territorio o direttamente dal Settore Nazionale. Gli argomenti oggetto della Formazione che sviluppano conoscenze, abilità e competenze specifiche per l'ottenimento della qualifica sono:

Conoscenze	Abilità	Competenze
<ul style="list-style-type: none"> Integrazione delle conoscenze derivanti dal corso Base Caratteristiche del mezzo Lettura del terreno Angoli caratteristici Twist Ridotte e blocco differenziale Salite, discese, pendenze laterali, solchi Manovra d' Emergenza Tecniche di guida sulle varie tipologie di fondo sconnesso Superamento di ostacoli di difficoltà avanzata Guado e snorkel Conoscenza del verricello Attrezzatura di recupero in fuoristrada Conoscenza del Road book Guida notturna 	<ul style="list-style-type: none"> Utilizzo delle ridotte Superamento di twist, solchi, pendenze laterali, salite e discese Utilizzo della manovra d'emergenza Guida su differenti tipologie di terreno Entrata e uscita dai guadi Messa in sicurezza dei veicoli Lettura del RoadBook Lettura del terreno durante la guida in notturna Attenzione alla sicurezza durante lo svolgimento delle attività 	<ul style="list-style-type: none"> Consapevolezza del proprio ruolo Predisposizione a svolgere l'attività in modo sicuro ed efficace Capacità di gestione della classe durante tutte le fasi di lavoro Capacità di analisi Capacità di osservazione Capacità di gestione del rischio Capacità di risoluzione dei problemi Capacità decisionali Capacità di gestire il gruppo durante tutte le fasi delle attività Valutazione dei rischi durante attività di gruppo Valutazione dei rischi durante attività di eventi Gestione e organizzazione manifestazioni o tour Abbigliamento corretto e DPI Gestione e rispetto della sicurezza Rispetto dell'ambiente

ART. 8

Operatore T.R.A.M in fuoristrada

T.R.A.M., è l'acronimo di **Tecniche di Recupero con Attrezzature Meccaniche**, ed è il corso specifico e dedicato all'utilizzo di organi meccanici di recupero in tutti i loro aspetti. Serve a comprenderne l'effettiva necessità, la struttura, e il loro impiego in completa sicurezza. Il corso prevede, oltre alla parte teorica, esercizi sul campo con manovre e difficoltà sempre crescenti. Il Corso è aperto a tutte le categorie del presente regolamento. L'erogazione del Corso è riservata esclusivamente alla figura del Formatore coadiuvato da Istruttori Senior. In base al numero dei partecipanti al corso, il FORMATORE designato provvederà a nominare gli assistenti per la parte pratica che dovranno essere in regola con i rinnovi tecnici per l'anno in corso e selezionati preferibilmente tra gli ISTRUTTORI o, in mancanza di essi, tra i Tecnici con corso Avanzato da almeno 3 anni.

L'erogazione del Corso T.R.A.M è di esclusiva e sola erogazione della Scuola del Settore.

Il T.R.A.M è suddiviso in due livelli e la durata complessiva è di 4 ore di teoria e 20 ore di pratica :

- **T.R.A.M Base**
- **T.R.A.M Avanzato**

T.R.A.M Base

Conoscenze Tecniche	Abilità	Competenze
<ul style="list-style-type: none"> • Caratteristiche del verricello • Tipologia di verricello • Struttura meccanica • Telecomandi wireless o filo • Tipologia di cavi di recupero • Dimensionamento del verricello • Dimensionamento del cavo • Posizionamento sul veicolo • Punti di ancoraggio sul veicolo • Punti di ancoraggio in ambiente • Attrezzature base dedicate • Distanza di sicurezza • Recupero base • Autorecupero • Sicurezza in utilizzo • Segnali visivi di recupero • DPI obbligatori 	<ul style="list-style-type: none"> • Conoscenza tecnica del verricello • Utilizzo in sicurezza • Recupero base con attrezzatura specifica • Utilizzo dei punti di ancoraggio sul veicolo per auto recupero • Utilizzo dei punti di ancoraggio in ambiente • Utilizzo e dimensionamento corretto di straps, grilli e ganci • Utilizzo dei segnali visivi di recupero • Utilizzo DPI • Team Work 	<ul style="list-style-type: none"> • Utilizzo in sicurezza del verricello • Calcolo della distanza di sicurezza • Utilizzo corretto dell'attrezzatura base specifica • Utilizzo corretto dei DPI • Corretto utilizzo dei segnali visivi di recupero • Team Work

T.R.A.M Avanzato

Conoscenze Tecniche	Abilità	Competenze
<ul style="list-style-type: none"> Integrazione del T.R.A.M Base Recupero su differenti tipologie di terreno Aderenza durante il recupero Tecniche di recupero e autorecupero avanzate Utilizzo attrezzatura specifica in modalità avanzata Taglia e Campanella Ganci e catene Nodi di ritenuta principali TirFor e suo utilizzo Moltiplicatore di forza Sistema di recupero Bull-Tire Sistema di recupero Bush-Winch Segnali visivi di recupero Utilizzo di radio comunicazione per il recupero 	<ul style="list-style-type: none"> Conoscenza tecnica del verricello Utilizzo in sicurezza Recuperi avanzati con attrezzatura specifica Ricerca di aderenza durante il recupero Recuperi su differenti tipologie di terreno Utilizzo del TirFor e attrezzatura specifica Montaggio del sistema di recupero Bull-Tire Utilizzo dei segnali visivi di manovra Utilizzo DPI Team Work 	<ul style="list-style-type: none"> Integrazione del T.R.A.M Base Utilizzo dell'attrezzatura avanzata specifica Utilizzo del TirFor e attrezzatura specifica Utilizzo del sistema Bull-Tire Utilizzo corretto dei DPI Corretto utilizzo dei segnali visivi di manovra Team Work

ART. 9

Acquisizione del titolo di Operatore T.R.A.M in fuoristrada

Il T.R.A.M, può essere acquisito se si è già in possesso del Diploma Avanzato di Guida Sicura in 4x4 e Fuoristrada.

Il Diploma T.R.A.M è d'obbligo per poter accedere al Corso Istruttore di 2° Livello.

ART. 10

ISTRUTTORE di 1° Livello di Guida Sicura in 4x4 e Fuoristrada

L'ISTRUTTORE di 1° Livello di Guida Sicura in 4x4 e Fuoristrada, è la figura professionale tecnica in grado di coadiuvare la formazione di lezioni teoriche e pratiche per quanto concerne la materia fuoristradistica. Non è abilitato all'insegnamento autonomo durante i corsi organizzati dalla scuola del settore, ma funziona da supporto (durante il periodo del tirocinio) a istruttori Senior o Formatori Nazionali. E' comunque una figura tecnica idonea e in grado di fronteggiare in sicurezza i sistematici problemi di guida in offroad che si possono presentare a seconda dell'ambiente, delle condizioni meteo e caratteristiche dei veicoli. È in grado quindi di intervenire in supporto agli allievi durante i corsi, con spiegazione teorica e pratica ogni qualvolta si presenti un problema tecnico. L'Istruttore di 1° Livello può accedere al corso di Istruttore di 2° Livello e successivamente alla qualifica di Formatore Nazionale. La formazione dell'ISTRUTTORE di 1° Livello deve essere non inferiore a 30 ore, comprensive di lezioni di carattere teorico-pratico effettuate presso la scuola nazionale. Per accedere all'esame di ISTRUTTORE Guida Sicura in 4x4 e Fuoristrada il candidato deve essere in possesso da non meno di due anni della qualifica di Tecnico Avanzato Guida Sicura in 4x4 e Fuoristrada rilasciato dal Settore Nazionale Fuoristrada ASI4x4 (o titolo equipollente approvato dal Settore ASI4x4) ed essere in regola con i rinnovi delle rispettive qualifiche e il tesseramento presso una Associazione dell'Ente.

La Scuola del Settore in accordo con la CTE (Commissione Tecnica Esaminatrice) e approvazione del Responsabile Nazionale, può istituire e organizzare per necessità operativa sul territorio nazionale, corsi Istruttori con NOMINA DIRETTA esclusivamente per il titolo di Istruttore di 1° Livello e non oltre. I discenti che potranno partecipare al corso dovranno essere regolarmente iscritti da non meno di 3 anni ad una Associazione affiliata ASI Settore Fuoristrada 4x4 o altro Comitato territoriale, presentare alla scuola un CV idoneo e comprovato di riferimento ad attività svolte in ambito sportivo e/o formativo in materia e lettera referenziale da parte del Presidente dell'Associazione di appartenenza (in caso sia il Presidente stesso, una autoreferenza) . Ogni corso per nomina diretta potrà avere al massimo n° 8 discenti e non potranno essere svolti durante un anno solare (da Gennaio a Dicembre) in questa modalità più di n° 2 sessioni. La selezione dei discenti avviene tramite esclusiva valutazione della CTE. La scelta dei discenti deve essere comunque e obbligatoriamente effettuata tra le associazioni regolarmente affiliate ad ASI. Hanno la precedenza di selezione i discenti tesserati presso associazioni ASI da non meno di 3 anni e in possesso di titoli pregressi acquisiti in materia anche presso altre realtà. La scelta della CTE con il Responsabile Nazionale rimane indiscutibile e inopinabile. Eventuali e ulteriori domande con presentazione di Curriculum Vitae verranno accolte e valutate dalla CTE. I richiedenti non accolti potranno presentare ulteriore richiesta di partecipazione alla sessione successiva.

ART. 11

ISTRUTTORE di 2° Livello di Guida Sicura in 4x4 e Fuoristrada

L'ISTRUTTORE di 2° Livello di Guida Sicura in 4x4 e Fuoristrada, è la figura professionale tecnica abilitata all'insegnamento autonomo con lezioni teoriche e pratiche durante i corsi organizzati dalla scuola del settore e presenziati sempre da almeno un Istruttore Senior o Formatore quale responsabile e supervisore del corso. E' una figura tecnica in grado di fronteggiare in sicurezza i sistematici problemi di guida in offroad che si possono presentare a seconda dell'ambiente, delle condizioni meteo e caratteristiche dei veicoli. L'Istruttore di 2° Livello può accedere al percorso per diventare Formatore Nazionale. Il titolo di Istruttore di 2° Livello si ottiene dopo il superamento dell'esame e al termine del tirocinio previsto da Istruttore di 1° Livello. Per poter accedere all'esame di Istruttore di 2° Livello è obbligatorio essere in possesso del **Diploma di Operatore T.R.A.M. (Vedi art. 9 e 10)**

ISTRUTTORE Guida Sicura 4x4 e Fuoristrada di 1° e 2° Livello

Conoscenze	Abilità	Competenze
<ul style="list-style-type: none"> • Integrazione delle conoscenze derivanti dal Corso Base e Avanzato • Caratteristiche del mezzo 4x4 • Lettura del terreno • Angoli caratteristici • Twist • Ridotte e blocco differenziale • Salite, discese, pendenze laterali, solchi • Manovra d' Emergenza • Tecniche di guida sulle varie tipologie di fondo sconnesso • Superamento di ostacoli di difficoltà avanzata • Recuperi con verricello • Guado e snorkel • Attrezzatura di recupero in fuoristrada • Conoscenza del Road book • Guida in notturna • T.R.A.M • Meccanica generale del veicolo • GPS, funzionamento e utilizzo • Tecniche di comunicazione espositiva • Capacità di Team Work • Utilizzo dei social e della comunicazione on line • Utilizzo dei supporti digitali • Norme di sicurezza 	<ul style="list-style-type: none"> • Utilizzo delle ridotte • Superamento di twist, solchi, pendenze laterali, salite e discese • Utilizzo della manovra d'emergenza • Guida su differenti tipologie di terreno • Messa in sicurezza dei veicoli con attrezzatura specifica • Utilizzo dell'attrezzatura specifica di recupero • Lettura e scrittura del Road-Book • Lettura del terreno durante la guida in notturna • Utilizzo del GPS • Esposizione in aula delle materie tecniche e gestione della classe • Esposizione e spiegazione sul campo delle materie tecniche durante le lezioni pratiche • Attenzione alla sicurezza durante lo svolgimento delle attività didattiche durante lo svolgimento della pratica di guida • Capacità di comunicazione • Capacità relazionali 	<ul style="list-style-type: none"> • Predisposizione a svolgere l'attività in modo più sicuro ed efficace possibile • Gestione della classe durante tutte le fasi di lavoro • Valutazione dei rischi durante attività di gruppo o eventi della propria Associazione • Gestione e organizzazione manifestazioni, eventi o tour • Consapevolezza del proprio ruolo • Capacità di osservazione • Capacità di gestione del rischio • Capacità di risoluzione dei problemi in sicurezza • Capacità decisionali • Capacità di gestire le richieste dell'utente; • Conoscenza degli esercizi base ed avanzati nella preparazione alla guida in off-road • Abbigliamento corretto, DPI • Conoscenza approfondita delle tecniche avanzate di guida su terreni impervi • Conoscenza approfondita sulle tecniche di recupero • Conoscenza approfondita sull'utilizzo di attrezzature specifiche all'utilizzo in off-road • Realizzazione di aree specifiche dedicate agli esercizi propedeutici alla guida in off-road • Rispetto dell'ambiente • Gestione del panico • Gestione e rispetto della sicurezza

ART. 12

Operatore di Guida Sicura in 4x4 Emergenza e Fuoristrada

Si istituisce la figura dell'Operatore Guida Sicura in 4x4 Emergenza e Fuoristrada per le attività nell'ambito associazionistico di Protezione Civile e Anti Incendio Boschivo, abilitato a guidare automezzi speciali preparati per le attività di soccorso. Questa figura è ESCLUSA dalla formazione di altri tecnici e operatori.

La formazione di Operatore di Guida Sicura in 4x4 Emergenza e Fuoristrada è riservata ad Associazioni ed Enti del Terzo Settore regolarmente iscritti al RUNTS che operano sul territorio Nazionale e che abbiano necessità di una preparazione tecnica inerente al proprio ruolo. Sono corsi specifici mirati, teorico e pratici, a partire da un minimo di 16 ore, con una o più verifiche finali teoriche o pratiche. Possono iscriversi ai corsi tutte le Associazioni ed Enti (Pubblici o Privati), ma potranno avere un'unica qualifica tecnica.

Al termine del Corso la Segreteria del Settore potrà riconoscere la qualifica di Operatore di Guida Sicura in 4x4 Emergenza e Fuoristrada ai singoli partecipanti. La somministrazione del corso per gli Operatori di Guida Sicura in 4x4 Emergenza e Fuoristrada è riservata esclusivamente alla figura dei FORMATORI ASI della Scuola del Settore. In base al numero dei partecipanti al corso, il FORMATORE ASI designato provvederà a nominare gli Assistenti per la parte pratica che dovranno essere in regola con i rinnovi tecnici per l'anno in corso e selezionati tra gli ISTRUTTORI Senior o in caso, tra i Tecnici con corso Avanzato da almeno 3 anni.

Le ore di formazione e programma per gli operatori del settore possono variare a seconda delle esigenze dell'Ente richiedente, ma dovranno essere sempre concordate preventivamente con la scuola del settore e il Responsabile Nazionale. Le formazione non potrà comunque essere inferiore a 16 ore.

Operatore di Guida Sicura in 4x4 Emergenza e Fuoristrada

Conoscenze Tecniche	Abilità	Competenze
<ul style="list-style-type: none"> • Caratteristiche del mezzo • Lettura del terreno • Angoli caratteristici • Twist • Ridotte e blocco differenziale • Salite, discese, pendenze laterali, solchi • Manovra d' Emergenza • Tecniche di guida sulle varie tipologie di fondo sconnesso • Utilizzo dei mezzi speciali 	<ul style="list-style-type: none"> • Utilizzo delle ridotte • Superamento di twist, solchi, pendenze laterali, salite e discese • Utilizzo della manovra d'emergenza • Guida su differenti tipologie di terreno • Manovre con mezzi speciali su terreni impervi • Attenzione alla sicurezza durante lo svolgimento delle attività 	<ul style="list-style-type: none"> • Consapevolezza del proprio ruolo • Capacità di valutazione dell'Emergenza • Capacità di osservazione • Capacità decisionali • Capacità di valutazione dei rischi e del territorio • Capacità valutativa del mezzo operativo durante la guida • Utilizzo DPI specifici • Utilizzo dell'attrezzatura di recupero • Gestione del panico • Gestione e rispetto della sicurezza • Rispetto dell'ambiente • Team Work

ART. 13

Accompagnatore Turistico in 4x4

Si istituisce la figura di Accompagnatore Turistico in 4x4, per le attività nell'ambito organizzativo di tour escursionistici in aree, regioni e paesi che necessitano di preparazione per l'utilizzo di veicoli a trazione integrale e attrezzature specifiche. Questa figura è ESCLUSA dalla formazione di altri tecnici e operatori.

CONOSCENZE TECNICHE E COMPETENZE DELL' ACCOMPAGNATORE TURISTICO

Conoscenze	Abilità	Competenze
<ul style="list-style-type: none"> • Caratteristiche del veicolo 4x4 • Lettura del terreno • Angoli caratteristici • Twist • Ridotte e blocco differenziale • Salite, discese, pendenze laterali, solchi • Manovra d' Emergenza • Tecniche di guida sulle varie tipologie di fondo sconnesso • Superamento di ostacoli di media difficoltà • Recuperi con verricello • Guado e snorkel • Attrezzatura di recupero in fuoristrada • Conoscenza del Road book • Guida in notturna • Meccanica generale del veicolo • GPS, funzionamento e utilizzo • Bussola, funzionamento e lettura • Punti cardinali , rosa dei venti • Nozioni base di metereologia • Utilizzo dei principali sistemi di comunicazione • Lettura delle carte stradali • Orientamento cartografico • Tecniche di comunicazione espositiva • Capacità di Team Work • Tecniche base di primo soccorso • Utilizzo dei social e della comunicazione on line • Utilizzo dei supporti digitali • Norme di sicurezza • Conoscenza base di sistemi per la sopravvivenza in ambienti impervi • Conoscenza della lingua inglese 	<ul style="list-style-type: none"> • Utilizzo delle ridotte • Superamento di twist, solchi, pendenze laterali, salite e discese • Utilizzo della manovra d'emergenza • Guida su differenti tipologie di terreno • Messa in sicurezza dei veicoli con attrezzatura specifica • Utilizzo dell'attrezzatura specifica di recupero • Lettura e scrittura del Road-Book • Lettura del terreno durante la guida in notturna • Utilizzo del GPS e della bussola • Esposizione in aula delle materie tecniche e gestione della classe • Esposizione e spiegazione sul campo delle materie tecniche durante le lezioni pratiche • Attenzione alla sicurezza durante lo svolgimento delle attività didattiche durante lo svolgimento della pratica di guida • Capacità di comunicazione • Capacità relazionali • Utilizzo di risorse per la sopravvivenza • Verifica delle condizioni meteo • Conoscenza della lingua inglese parlata e scritta 	<ul style="list-style-type: none"> • Predisposizione a svolgere l'attività in modo più sicuro ed efficace possibile • Gestione del gruppo durante tutte le fasi di del tour • Valutazione dei rischi durante attività di gruppo o eventi del gruppo • Gestione e organizzazione manifestazioni, eventi e tour • Consapevolezza del proprio ruolo • Capacità di osservazione • Capacità di gestione del rischio • Capacità di risoluzione dei problemi in sicurezza • Capacità decisionali • Capacità di gestire le richieste dell'utente; • Conoscenza degli esercizi base ed avanzati nella preparazione alla guida in off-road • Abbigliamento corretto, DPI • Conoscenza approfondita delle tecniche avanzate di guida su terreni impervi • Conoscenza approfondita sulle tecniche di recupero • Conoscenza approfondita sull'utilizzo di attrezzature specifiche all'utilizzo in off-road • Rispetto dell'ambiente • Gestione del panico • Gestione e rispetto della sicurezza • Qualifica di soccorritore • Sopravvivenza di base in ambienti impervi • Conoscenza della lingua inglese parlata e scritta.

La formazione di Accompagnatore Turistico è riservata ad Associazioni, Agenzie e personale che operano sul territorio Nazionale ed Estero e abbiano la necessità di una preparazione tecnica inerente al proprio ruolo di accompagnatore. Sono corsi specifici mirati, teorico e pratici, a partire da un minimo di 24 ore, con una o più verifiche finali teoriche o pratiche. L'iscrizione e superamento del corso, prevede un'unica qualifica tecnica. Al termine del Corso la Segreteria del Settore potrà riconoscere la qualifica di Accompagnatore Turistico in 4x4 ai relativi partecipanti. La somministrazione del corso per gli operatori nel settore turistico è riservata esclusivamente alla figura di FORMATORI Senior ASI del settore. In base al numero dei partecipanti al corso, il FORMATORE Senior ASI designato provvederà a nominare gli Assistenti per la parte pratica che dovranno essere in regola con i rinnovi tecnici per l'anno in corso e selezionati tra gli ISTRUTTORI Senior o in caso, tra i Tecnici con corso Avanzato da almeno 3 anni.

ART. 14

Formatore ASI in Guida Sicura in 4x4 e Fuoristrada

Si istituisce la figura del FORMATORE ASI in Guida Sicura in 4x4 e Fuoristrada, quale figura professionale abilitata alla didattica. Il formatore è, nella fase iniziale, un Istruttore di 2° Livello con esperienza, valutato e selezionato dal Responsabile Nazionale con l'ausilio del CTN. Il FORMATORE ASI in Guida Sicura in 4x4 e Fuoristrada si occupa di processi formativi e didattici per tutte le figure riconosciute in ambito fuoristradistico da ASI. Contribuisce attivamente nella costruzione della formazione e della didattica ogni qual volta si renda necessario.

Rimane stabilito che i corsi per formatori verranno erogati esclusivamente dalla sede centrale ASI SETTORE FUORISTRADA (Art.3 comma 3).

I livelli di formazione sono due: **Assistente alla formazione e Formatore dei docenti ("senior")**.

Il **livello di Assistente** per l'istruttore qualificato quale assistente alla formazione, viene ottenuto dopo aver seguito 4 giornate formative e aver superato tutte le prove necessarie.

È facoltà di ASI Settore Fuoristrada e del Responsabile Nazionale, fare prove preliminari per comprenderne il grado di maturazione per ammettere il discente al secondo livello.

Il **secondo livello**, quale **Formatore Senior**, si ottiene dopo almeno 6 mesi dall'ottenimento del primo livello e dopo aver effettuato 8 giornate formative e aver superato le prove annesse. Eventuali elementi di tirocinio del formatore presso la struttura dove opera l'istruttore, possono essere inseriti nel percorso se ritenuti necessari dal CTN di ASI SETTORE FUORISTRADA o dal Formatore di riferimento.

È consentito, sempre a discrezione del CTN e del formatore, ammettere ai livelli successivi gli allievi che pur non superando l'esame, siano meritevoli della conoscenza ad hoc conseguente, come semplici uditori, senza per questo ottenere altresì il titolo, né partecipare all'esame se non quale prova facoltativa.

Le scuole riconosciute dovranno, al proprio interno, avere almeno un FORMATORE ASI in Guida Sicura in 4x4 e Fuoristrada.

La formazione del FORMATORE, deve essere di minimo 120 ore.

Per accedere all'esame per FORMATORE ASI in Guida Sicura 4x4 e Fuoristrada, quale corso sulla costruzione dei processi formativi, il candidato deve aver superato l'idoneità di ISTRUTTORE ASI in Guida Sicura, 4x4 e Fuoristrada di 2° Livello da almeno tre anni.

Possono essere ammessi come uditori, a discrezione del CTN e di concerto con il formatore, istruttori e tecnici degni di nota, che ne facessero diretta richiesta o tramite l'associazione affiliata, sempre con un massimo di uno ogni dieci istruttori.

La metodologia proposta è di tipo misto ed è caratterizzata da:

- Realizzazione di un bilancio di competenze che consentirà a ciascun partecipante di individuare il livello di conoscenze e competenze didattiche e formative di cui è in possesso. Questa attività sarà realizzata nella fase preliminare del percorso al fine di supportare ciascun partecipante e di orientarlo nella sua attività di auto-formazione e lavorativa.
- Formazione in presenza: è prevista l'alternanza tra lezioni frontali, per il trasferimento di contenuti teorici e tecnici, per lo svolgimento di esercitazioni e simulazioni, per la sperimentazione di casi di studio, gruppi di lavoro a tema, per approfondire specifici argomenti e gruppi di lavoro destrutturati, per facilitare la decodifica dell'esperienza e la trasformazione in azione finalizzata.
- Ogni partecipante dovrà individuare un progetto da approfondire individualmente e che dovrà essere collegato ad una ASD individuata/concordata con il Responsabile Nazionale del Settore o alla propria.

Gli argomenti sui quali il candidato dovrà essere preparato e sarà esaminato, saranno i seguenti:

- Procedure tecniche di organizzazione dei corsi
- visione dei bisogni per cui la formazione viene richiesta dal discente, facendone una scala valoriale di priorità, almeno conscia
- aspetti relativi i requisiti della professione di formatore che hanno a che fare con le passioni e le emozioni che si provano di fronte alla possibilità di cambiare il corso delle cose attraverso l'apprendimento (il ruolo della consapevolezza come stimolo)
- analisi dei temi inerenti l'analisi organizzativa, gli scenari competitivi e collaborativi, elaborazione di piani di sviluppo e auto sviluppo rispetto alla fonte di provenienza (organizzazione e comunità di appartenenza)
- modulazione dei contenuti
- il ruolo della formazione e dei formatori: lettura dei bisogni e delle interconnessioni recondite (perché). Il senso della responsabilità dinamica;
- sviluppo progettuale: comprendere i processi tramite i sistemi. La comunicazione efficace e il rapporto.
- definizione di piani di sviluppo e auto sviluppo.

- focalizzare l'attenzione sul processo formativo rispetto al settore specifico;
- arrivare ad un obiettivo: la capacità di superare ostacoli e obiezioni, anche interne al sé o al contesto
- come la consapevolezza può diventare applicazione pratica: l'evoluzione emotiva da passiva ad attiva
- gestione di dinamiche e processi applicativi
- analisi del contesto formativo e suoi sviluppi
- strategie per rinforzare l'apprendimento;
- flessibilità e ascolto: ascoltare il contesto, il committente, gli allievi;
- iniziativa personale: "darsi da fare" per trovare le soluzioni e attivare mondi possibili;
- comunicazione e negoziazione: comunicare e negoziare obiettivi e strumenti;
- lavoro in gruppo e lavoro cooperativo;
- il processo della formazione
- analisi della domanda e diagnosi dei fabbisogni;
- progettazione della formazione e gestione e organizzazione della formazione;
- valutazione e monitoraggio
- progettazione del corso
- project work: progettare un intervento formativo
- organizzazione e gestione dei processi d'aula
- parlare in un contesto didattico
- costruire una "lezione"
- animare gruppi e dinamiche d'aula
- progettare e utilizzare casi, simulazioni, esercitazioni, role playing, giochi e pianificazione delle attività associative;
- l'arte del feedback: il gruppo come sistema che apprende;
- project work: micro progettare un intervento formativo
- valutazione del gradimento e dell'apprendimento;
- outdoor: strumento ludico di apprendimento;
- web: blog, social media, piattaforme collaborative
- formazione one to one
- aspetto psicologico formativo e risolutivo

CONOSCENZE TECNICHE E COMPETENZE DEL FORMATORE NAZIONALE

Conoscenze Tecniche	Abilità	Competenze
<ul style="list-style-type: none"> • Integrazione delle conoscenze derivanti dal Corso Base, Avanzato, T.R.A.M, Istruttore di 1° e 2° Livello • Caratteristiche del mezzo 4x4 • Lettura del terreno • Angoli caratteristici • Twist • Ridotte e blocco differenziale • Salite, discese, pendenze laterali, solchi • Manovra d' Emergenza • Tecniche di guida sulle varie tipologie di fondo sconnesso • Superamento di ostacoli di difficoltà avanzata • Utilizzo e recuperi con verricello • Tecniche avanzate di recupero con verricello e attrezzatura • Nuove attrezzature di recupero • Conoscenza, sviluppo e lettura del Road book • Guida in notturna • Guida su sabbia • Meccanica generale del veicolo • GPS, funzionamento e utilizzo • Ricetrasmittenti • Tecniche di comunicazione espositiva • Capacità di Team Work 	<ul style="list-style-type: none"> • Utilizzo delle ridotte • Superamento di twist, solchi, pendenze laterali, salite e discese • Utilizzo della manovra d'emergenza • Guida su differenti tipologie di terreno • Messa in sicurezza dei veicoli con attrezzatura specifica • Utilizzo dell'attrezzatura specifica di recupero • Lettura e scrittura del Road-Book • Lettura del terreno durante la guida in notturna • Utilizzo del GPS • Esposizione delle materie tecniche e gestione della classe • Esposizione e spiegazione sul campo delle materie tecniche e teoriche durante le lezioni • Attenzione alla sicurezza durante lo svolgimento delle attività didattiche durante lo svolgimento della pratica di guida. 	<ul style="list-style-type: none"> • Predisposizione a svolgere attività in modo più sicuro ed efficace possibile • Consapevolezza del proprio ruolo • Capacità di gestire e organizzare programmazioni tecniche e teoriche specifiche • Gestione della classe durante tutte le fasi di lavoro • Capacità di analisi • Capacità di osservazione • Capacità di gestione del rischio • Capacità di risoluzione dei problemi in sicurezza • Capacità decisionali • Conoscenza degli esercizi base ed avanzati nella preparazione alla guida in off-road • Conoscenza dei diversi metodi di spiegazione • Tecniche di acquisizione informazioni • Realizzazione di aree specifiche dedicate agli esercizi propedeutici alla guida in off-road • Abbigliamento corretto, DPI • Conoscenza approfondita delle tecniche di guida su terreni impervi • Conoscenza approfondita sulle tecniche di recupero • Conoscenza approfondita sull'utilizzo di attrezzature specifiche all'utilizzo in off-road • Gestione del panico • Gestione e rispetto della sicurezza • Rispetto dell'ambiente • Conoscenza approfondita delle linee guida dell'Ente Nazionale e del Settore • Conoscenza delle procedure qualitative dell'Ente • Conoscenza del Codice Deontologico del Settore e dell'Ente • Rispetto dei Ruoli all'interno dell'Ente

ART. 15

Il Comitato Tecnico Nazionale (CTN)

Il Responsabile Nazionale del Settore in accordo con la Direzione tecnica di ASI, nomina i membri del "Comitato Tecnico Nazionale" (CTN), con durata quadriennale, **salvo revoca inappellabile per i singoli membri**:

- a) quale organo preposto per regolamentare le diverse attività (nazionali, regionali e locali) che compongono il settore;
- b) quale organo di controllo sul territorio che garantisca la massima serietà dei propri iscritti;
- c) per definire la conformità dei progetti formativi che le diverse scuole propongono agli allievi;
- d) per definire programmi di valutazione ed esame;
- e) partecipa al rilascio riconoscimenti, qualifiche;
- f) tratta questioni eminentemente tecniche e deontologiche;
- g) relaziona, per le rispettive competenze, al Responsabile Nazionale;
- h) ha anche il compito di valutare l'adeguatezza delle tecniche e degli strumenti di training utilizzati;
- i) provvederà a concordare con le scuole presenti sul territorio programmi idonei per la formazione e l'educazione continua della professione di educatore e di quelle di istruttore;
- j) nomina i membri del coordinamento.

Il CTN sarà composto da:

- k) Responsabile Nazionale del Settore (presidente);
- l) un delegato facente parte del Comitato ASI Liguria (vice presidente);
- m) un segretario (membro della segreteria di Settore del Comitato ASI Liguria);
- n) due formatori già membri di ASI SETTORE FUORISTRADA da almeno 3 anni;
- o) un Coordinatore Tecnico Regionale in rappresentanza di una o più regioni, nominato direttamente da Responsabile Nazionale del Settore

1. Il CTN si potrà convocare in seduta plenaria, almeno una volta l'anno, nel primo trimestre.
2. Il CTN potrà autoconvocarsi, con la maggioranza più uno, dei componenti con richiesta motivata al Responsabile Nazionale.
3. Le riunioni del CTN sono valide quando sono presenti almeno la metà più uno dei componenti in prima convocazione. In seconda convocazione la riunione è valida qualsiasi sia il numero dei membri presenti. Le riunioni del CTN hanno carattere consultivo.
4. Il CTN, attraverso il Responsabile Nazionale, ha altresì:

a) l'obbligo di riferire alla DIREZIONE NAZIONALE di ASI sul comportamento degli operatori, tecnici, istruttori, formatori, sull'espletamento dei loro compiti e su quanto riguarda il decoro ed il prestigio degli stessi, proponendo eventuali sanzioni disciplinari a carico di quelli che abbiano tenuto comportamenti in tal senso non confacenti o che contravvengano al codice deontologico, a seguito di denuncia pervenuta al CTN medesimo, o comunque dei quali si ha comprovata conoscenza.

Il CTN, attraverso il Responsabile Nazionale può proporre alla DIREZIONE NAZIONALE di ASI, i seguenti provvedimenti disciplinari, che comunque potranno essere decisi e applicati dalla COMMISSIONE ETICA di primo grado e COLLEGIO DEI PROBIVIRI, DI PRIMO E SECONDO GRADO:

- a. richiamo;
 - b. censura;
 - c. sospensione fino a tre anni;
 - d. cancellazione dall'albo degli operatori tecnici-istruttori-formatori;
 - e. espulsione definitiva senza possibilità di riammissione.
5. Il Responsabile Nazionale, qualora ne ravvedesse la necessità, ha la facoltà di nominare dei Comitati Tecnici Regionali che dipenderanno direttamente dal CTN.
6. Il CTN, nominerà annualmente la COMMISSIONE DI ESAME (CE) la quale avrà il compito di valutare la preparazione delle figure professionali di cui ai precedenti articoli del presente disciplinare, assegnare i crediti formativi, promuovere o rimandare ad altra sessione i candidati.
- a. La CE potrà essere composta da tre a cinque membri interni ad ASI Settore Fuoristrada scelti secondo il seguente criterio:
 - FORMATORI (o istruttori riguardo il livello d'esame) ASI SETTORE FUORISTRADA di cui uno delegato direttamente dal responsabile nazionale del settore;
 - Il Presidente stesso, che, di norma, corrisponde con la figura del COORDINATORE ESAMI, per sovrintendere il buon andamento della prova d'esame e riferisce alla Direzione nazionale qualsiasi anomalia e/o comportamenti poco consoni da parte dei candidati, ove lo ritenga opportuno.

Nelle scuole accreditate, con cui il Responsabile del Settore ha sviluppato accordi, firmati e depositati presso la sede del Comitato ASI Liguria, l'esame ai candidati è previsto presso la sede della scuola e potrà essere inviato, dal Presidente, un solo membro della commissione che ne certifichi il buon andamento. Il COMMISSARIO D'ESAME potrà decidere se respingere il candidato e potrà intervenire in ogni momento durante l'esame.

La decisione della CE e del Commissario d'Esame è inappellabile

ART. 16

Il Coordinatore Tecnico Regionale e Interregionale (CTR o CTiR)

IL COORDINATORE TECNICO REGIONALE o INTERREGIONALE :

- Viene nominato direttamente dal Responsabile Nazionale del Settore;
- Può ricoprire tale ruolo per una o più Regioni, su decisione del Responsabile Nazionale
- Se accetta l'incarico, entra a far parte del comitato tecnico nazionale e si interfaccia sempre con il Responsabile Nazionale;
- Tutte le iniziative dei coordinatori devono essere approvate dal Responsabile Nazionale del settore;
- L'incarico di cui sopra non prevede nessuna remunerazione, ma se accettato verrà svolto con il sano spirito del volontariato sportivo e sociale previsto dalla nostra organizzazione.
- La nomina non ha limite di tempo. La modifica o la revoca di tale incarico potrà avvenire per richiesta esplicita dell'incaricato, o su decisione motivata del Responsabile Nazionale.

ART. 17

Il Comitato Tecnico Specifico (CTS)

Il Comitato Tecnico Specifico:

- procede alla proposta di nomina, da presentare al CTN, del coordinatore dei giudici, laddove siano necessari, che a sua volta diventa parte integrante del comitato stesso;
- si riunisce insieme a tutte le associazioni regionali abilitate per il settore, con le quali può redigere un calendario per i corsi e le gare della disciplina stessa;
- dovrà rispettare l'organigramma tecnico e il regolamento tecnico nazionale;
- attraverso il CT dovrà informare sempre il Responsabile nazionale del settore di tutte le iniziative programmate, così come previsto anche per i coordinatori giudici, e i membri costituenti il comitato tecnico. Il CT verrà convocato alle riunioni del Comitato Tecnico per relazionare sulle attività svolte, quanto in programma e sulle proposte del Comitato Tecnico stesso.

ART. 18

Elenco/Albo ASI

ASI istituisce e tiene depositato presso la sua sede centrale l'elenco degli Operatori, Tecnici, Istruttori, Formatori, Steward, Assistenti di Gara, Navigatori, Cronometristi, Tecnici Specializzati e provvede all'iscrizione ufficiale nel medesimo elenco, del candidato risultato idoneo dietro versamento di una quota di iscrizione. Il candidato per poter essere iscritto all'elenco di cui sopra deve sottoscrivere il codice deontologico ed accettare di rendere di pubblica fruibilità i propri dati anagrafici e curriculari oltre ad essere in regola con le quote di rinnovo previste e/o eventuali crediti formativi se previsti dalla figura specifica.

ASI provvederà alla pubblicazione dell'elenco, con i relativi aggiornamenti, con cadenza annuale o biennale.

ART. 19

Per quanto non specificato dal presente disciplinare si fa riferimento:

- allo statuto e ai regolamenti ASI;
- al codice deontologico;
- ai regolamenti CONI;
- alle normative vigenti, nonché alle Ordinanze ministeriali.
-

Per necessità di carattere normativo dovesse essere necessario rivedere il presente disciplinare, è facoltà del Responsabile del Settore operare in tal senso, a sua piena discrezione. Per quanto non è espressamente descritto in questo regolamento si fa riferimento al Disciplinare - Codice Deontologico, a tutti i regolamenti ASI, e al CONI in vigore.

Il presente regolamento è redatto in conformità a tutti i regolamenti interni ASI (a titolo esemplificativo e non esaustivo Statuto, Regolamento Organico, Linee Guida) e a tutte le disposizioni legislative e regolamentari, sia comunitarie che nazionali o locali. La ratifica da parte della Giunta Esecutiva del presente regolamento si intende per sola presa visione ed il fiduciario si impegna a rispettare le istruzioni della competente Direzione Tecnica, garantendone l'esecuzione secondo quanto sopra descritto.



ENTE DI PROMOZIONE
SPORTIVA
RICONOSCIUTO
DAL CONI

SPORT
E SALUTE



Campionato Italiano C.F.A 4X4 ASI Settore Fuoristrada

GENERALITA'

ART. 1

Il Campionato

Il Campionato Italiano C.F.A 4x4 del Settore Fuoristrada Nazionale ASI 4x4 , e' un Campionato ufficiale di riferimento all'EPS ASI Nazionale aperto a tutti i possessori di veicoli fuoristrada uniti dalla stessa passione per l'OffRoad, e che prevede la capacità di superare in maniera cognitiva e tecnica, ostacoli sia naturali che artificiali che si presentano lungo il percorso.

Il suo scopo è quello di permettere a piloti e navigatori di mettere alla prova le proprie capacità di guida in fuoristrada , utilizzando sia veicoli completamente originali, sia elaborati in versione soft, sia estremamente preparati.

Il Campionato è stato ideato per permettere a tutti gli appassionati, sia neofiti che più esperti, di cimentarsi in prove tecniche mirate ad accrescere la propria esperienza nel campo del fuoristrada.

ART. 2

Iscrizione

L'iscrizione alle gare previste a calendario e suddivise in Campionati e Trofei Interregionali e/o Regionali , deve pervenire alle ASD di riferimento e organizzatrici della tappa di volta in volta al massimo 72 ore prima dell'evento, con apposito modulo d'iscrizione con i dettagli di riferimento, rilasciato dall'ASD organizzatrice del Settore Nazionale Fuoristrada ASI 4x4 . Il numero massimo di iscrizioni, ai fini organizzativi, verrà deciso anticipatamente dal Settore in accordo con le ASD organizzatrici.

La quota fissa di partecipazione prevista per accedere alla tappa , dovrà essere versata dai partecipanti al momento dell'iscrizione nelle modalità che verranno comunicate dall' ASD organizzatrice al momento della richiesta di adesione dal parte del partecipante. La quota comprende :

- Iscrizione alla gara in calendario in riferimento alla categoria scelta
- Licenza ASI Settore Fuoristrada comprensiva di Tesseramento e Assicurazione (obbligatoria)
- Organizzazione e Assistenza sul tracciato
- Premiazioni

ART. 3

Idoneità

Tutti i piloti e navigatori partecipanti alle gare ufficiali organizzate dal Settore Nazionale Fuoristrada ASI 4x4, dovranno avere i seguenti requisiti :

- Essere maggiorenni (obbligo per il pilota)
- Licenza Fuoristradistica del Settore Nazionale Fuoristrada ASI 4x4 (da richiedere all'ASD)
- Certificato medico sportivo d'idoneità all'attività agonistica automobilismo-regolarità
- Non essere in stato di alterazione psicofisica durante la manifestazione.
- **Per i navigatori è prevista un'età non inferiore a 16 anni con consenso genitoriale scritto**

ART. 4

Organizzazione delle gare

Il Campionato Italiano C.F.A 4x4 ASI è composto da almeno 3 Campionati Interregionali con un minimo di 2 Regioni ciascuno composto da 4 gare. In aggiunta ai Campionati Interregionali previsti, possono essere aggiunti Trofei Regionali/Interregionali in numero non vincolante, sempre composti da 4 gare ognuno. Le gare di ogni singolo Campionato e/o Trofeo possono essere svolte in una o più Aree 4x4 con caratteristiche idonee allo svolgimento.

Anche i vincitori a podio dei rispettivi trofei Interregionali e/o Regionali possono iscriversi alla Finalissima del Campionato Italiano ASI4x4.

Non è consentito agli equipaggi partecipare a più Regionali e/o Interregionali per effettuare accumulo di punti, creando quindi disparità di ammissione alla Finalissima.

Tutti gli equipaggi (per ogni categoria) classificati a podio di ogni Campionato e/o Trofeo, avranno modo di confrontarsi in una FINALISSIMA, disputata in una location a sorteggio tra il Nord , Centro e Sud e che decreterà il podio dei tre Campioni Italiani C.F.A 4X4 ASI, uno per ogni categoria.

Il punteggio che avrà valenza per potersi presentare all'ultima gara, è il dato primario e indiscutibile. In caso di eventuale parità di punti tra equipaggi delle gare interregionali e/o regionali , verranno utilizzati i parametri quali penalità sommate e infine se necessario, tempi cronometrati.

I vincitori della Finalissima, saranno valutati con relativo punteggio, che vedrà il risultato delle seguenti sommatorie : punteggio del Campionato e/o Trofeo Interregionale o Regionale, penalità, e in caso di parità dai tempi cronometrati.

La valutazione della Commissione per decretare i vincitori, composta da 5 membri , è imparziale e insindacabile.

In caso di reclamo e rispettivo ricorso, l'equipaggio dovrà presentare al Presidente della Commissione, entro un'ora dal termine della gara, la motivazione di tale decisione con relativa documentazione riscontrabile e la cauzione di 250€. In caso il ricorso abbia dato esito positivo, la cauzione verrà riconsegnata.

Superato il termine massimo di un'ora dal termine della gara, ogni altro tipo di reclamo non verrà preso in considerazione.

ART. 5

Categorie

Il Campionato Italiano C.F.A 4X4 ASI del Settore, prevede le seguenti categorie :

- ❖ I° Categoria : **EASY**
- ❖ II° Categoria : **SOFT BLOCK**
- ❖ III° Categoria : **BIG BLOCK**
- ❖ IV° Categoria : **PROTO**

5.1 Caratteristiche delle categorie

CATEGORIA	EASY No blocchi (Ant e/o Post)	SOFT BLOCK 1 blocco (Ant o Post)	BIG BLOCK blocco Ant + Post	PROTO
Tipologia pneumatici	Tassellato Misura pneumatico Max. 35"o 90cm	Tassellato Misura pneumatico Max. 38.5" o 98cm	Tassellato Misura pneumatico Max. 40" o 102cm	Tassellato Misura pneumatico non vincolante
Verricello	Libero	Libero	Libero	Libero
Protezioni Auto obbligatorie	Arco di sicurezza se cabrio, telonati o pickup	Arco di sicurezza se cabrio, telonati o pickup	Arco di sicurezza se cabrio, telonati o pickup	Rollbar/Rollcage/ Gabbia tubolare con piastra a tetto
DPI obbligatori	Casco omologato CEE, guanti con palmo rinforzato per copilota	Casco omologato CEE, guanti con palmo rinforzato per copilota	Casco omologato CEE, guanti con palmo rinforzato per copilota (Cinture 4/5 punti se presente Rollbar o Rollcage)	Cinture 4/5 punti, Casco omologato CEE, guanti con palmo rinforzato per copilota

5.2 DESCRIZIONE DELLE CATEGORIE E REGOLAMENTO TECNICO DEI VEICOLI.

5.2.1 Categoria EASY : la categoria Easy è dedicata a tutti i partecipanti che hanno veicoli originali, le vetture dovranno avere una gommatura massima di 35 pollici (90 cm); non sono ammessi in questa categoria telai interamente tubolari, ponti a portale e ponti sterzanti posteriori; le macchine tipo cabrio devono avere obbligatoriamente o arco di sicurezza o roll-bar a gabbia o roll-cage. Per i veicoli chiusi è consigliato un arco centrale controventato. Il verricello durante la gara di categoria può essere usato a discrezione dell'equipaggio.

La categoria non prevede preparazione con blocchi differenziali anteriori o posteriori. Entrambi sono facoltativi in virtù dell'allestimento ma durante la gara di categoria, **non si possono usare**. Consigliato pneumatico tassellato o idoneo per fango.

E' d'obbligo, per i veicoli pick-up o telonati, avere almeno un arco di sicurezza, roll-bar o roll-cage, indispensabili per la protezione e incolumità di pilota e navigatore. Entrambi i partecipanti dovranno indossare DPI protettivi, quali : casco omologato (tipo stradale, esclusi modelli senza protezione laterali), guanti con palmo rinforzato (obbligo per il navigatore in caso di assistenza al pilota per operazioni tecniche), tuta di tipo kart o ignifuga, scarponcini con suola tacchettata idonea per il fango d'obbligo per il navigatore.

5.2.2 Categoria SOFT BLOCK : La categoria prevede la preparazione con blocchi differenziali anteriori o posteriori. Entrambi sono facoltativi in virtù dell'allestimento ma durante la gara di categoria si può utilizzare esclusivamente il posteriore. Le vetture dovranno avere una gommatura massima 38.5" pollici (98 cm). **Per i veicoli chiusi è consigliato un arco centrale controventato**. Non sono ammessi in questa categoria telai interamente tubolari, ponti a portale e ponti sterzanti posteriori; tutte le macchine devono avere obbligatoriamente verricello, roll-bar a gabbia o roll-cage. Il verricello durante la gara di categoria può essere usato a discrezione dell'equipaggio. Il verricello è facoltativo in virtù dell'allestimento e durante la gara di categoria, può essere usato nelle modalità previste dalla tabella di marcia consegnata all'inizio della gara. Non sono consentiti assetti con ponti a portale. Consigliato pneumatico tassellato o idoneo per fango.

E' d'obbligo, per i veicoli pick-up o telonati, avere almeno un arco di sicurezza, roll-bar o roll-cage indispensabili per la protezione e incolumità di pilota e navigatore. Entrambi i partecipanti dovranno indossare DPI protettivi, quali : casco omologato (tipo stradale, esclusi modelli senza protezione laterali), guanti con palmo rinforzato (obbligo per il navigatore in caso di assistenza al pilota per operazioni tecniche), tuta di tipo kart o ignifuga, scarponcini con suola tacchettata idonea per il fango d'obbligo per il navigatore.

5.2.3 Categoria BIG BLOCK : La categoria prevede la preparazione con blocchi differenziali anteriori e posteriori. Entrambi sono facoltativi in virtù dell'allestimento e durante la gara di categoria possono essere usati entrambi. Le vetture dovranno avere una gommatura massima 40" (102 cm). **Per i veicoli chiusi è consigliato un arco centrale controventato**. Il verricello è facoltativo in virtù dell'allestimento e durante la gara di categoria, può essere usato , nelle modalità previste dalla tabella di marcia consegnata all'inizio della gara . Non sono consentiti assetti con ponti a portale. Consigliato pneumatico tassellato o idoneo per fango.

E' d'obbligo per i veicoli muniti di roll-bar o roll-cage di avere cinture a 4/5 punti indispensabili per la protezione e incolumità di pilota e navigatore. Entrambi i partecipanti dovranno indossare DPI protettivi, quali : casco omologato (tipo stradale, esclusi modelli senza protezione laterali), guanti con palmo rinforzato (obbligo per il navigatore in caso di assistenza al pilota per operazioni tecniche), tuta di tipo kart o ignifuga, scarponcini con suola tacchettata idonea per il fango d'obbligo per il navigatore.

5.2.4 Categoria PROTO : la categoria Proto è dedicata a tutti i partecipanti che hanno veicoli con una preparazione meccanica e allestimento del mezzo di tipo Open (quindi senza vincoli costruttivi) . I pneumatici tassellati possono essere di grandezza non vincolante. Il verricello durante la gara di categoria, può essere usato a discrezione dell'equipaggio.

Qualunque siano le caratteristiche costruttive del veicolo, è d'obbligo avere installato il verricello, il roll-bar o roll-cage o gabbia tubolare; se la struttura è di tipo completamente tubolare o a tralicci, è obbligatoria la cappelliera (piastra in ferro/acciaio/alluminio montata a cielo) di spessore non inferiore ai 3mm. Tali accessori sono indispensabili per la protezione e incolumità di pilota e navigatore. Entrambi i partecipanti dovranno indossare DPI protettivi quali: casco omologato (tipo stradale omologato CEE, esclusi modelli senza protezione laterali), guanti con palmo rinforzato (obbligo per il navigatore in caso di assistenza al pilota per operazioni tecniche), scarponcini con suola tacchettata idonea per il fango. E' obbligatorio avere cinture a 4 o 5 punti a sgancio rapido, indispensabili in caso di ribaltamento del veicolo durante le prove.

Gli equipaggi con veicoli idonei alla categoria Easy possono partecipare al massimo anche alle gare di riferimento al Soft Block in valutazione della propria esperienza tecnica di guida. E' consentito agli equipaggi della categoria Soft Block e Big Block partecipare a quella Easy con modalità limitative previste dalla categoria inferiore. Una volta scelta la categoria nella gara interregionale, l'equipaggio dovrà mantenerla per tutta la durata del campionato, e nella Finale.

5.2.5 Dotazioni di sicurezza obbligatorie sul veicolo : in tutte le categorie è d'obbligo per i veicoli in gara, avere: cinture di sicurezza, sedili con poggiatesta ,stacca batteria, gancio di recupero anteriore e posteriore, n°1 estintore a polvere brandeggiabile di capacità minima di 2kg. Dovrà essere all'interno dell'abitacolo, ben fissato, ma di rapida presa in caso di necessità, sia dal pilota che dal navigatore. **Per tutti i veicoli con sedili racing/competizione è d'obbligo avere le cinture con attacco 4/5 punti.**

5.2.7 Accessori uso gravoso e verricello : in tutte le categorie , è consentito l'allestimento con paraurti ad uso gravoso anteriore e posteriore, piastre di rinforzo sotto scocca, barre di rinforzo della tiranteria , Roll-Bar o Roll-Cage supplementari oltre a quelli già in obbligo e previsti dal presente regolamento e Beadlock dei pneumatici. I verricelli dovranno avere rigorosamente esclusivamente cavo tessile e di idonea sezione e lunghezza (D>9mm e L >22mt); in caso il verricello non venga reputato idoneo al suo utilizzo come previsto dal presente regolamento, ne verrà vietato l'utilizzo per questioni di sicurezza.

Ogni veicolo deve essere dotato di almeno un gancio traino di recupero anteriore e uno posteriore , una strop di lunghezza non inferiore a 3mt e due grilli da recupero di capacità non inferiore alle 2T, una strop da albero (non inferiore a 1.5mt) e una taglia (carrucola) di capacità non inferiore a 5T.

ART. 6

Organizzazione della gara

6.0 PERCORSO

Il tracciato della gara può essere composto da ostacoli naturali (tronchi, pietre, buche, fango, sabbia) o da ostacoli artificiali appositamente interposti dall'organizzazione lungo il percorso. Tutto il percorso obbligatorio per i veicoli in gara, dovrà essere debitamente segnalato in maniera da permettere sempre la corretta visualizzazione dei passaggi ai concorrenti.

Tutti i passaggi devono essere numerati e di facile individuazione.

Il percorso può essere permanente o temporaneo con particolare attenzione a :

- 1) Costruzione degli ostacoli e della loro angolatura.
- 2) Tutta la pista deve essere delimitata da bandiere, pannelli, fettuccia o balle di paglia fissate al suolo, terrapieni e, in caso di utilizzo di paletti, questi devono essere di materiale flessibile e non più alti di 1.50m

Tutta la pista deve essere delimitata da bandiere, pannelli o fettuccia fissate al suolo, terrapieni e, in caso di utilizzo di paletti, questi devono essere di materiale flessibile o legno e non più alti di 1.50m

Il tracciato non deve avere lunghezza inferiore a 250 metri e la larghezza utilizzabile dell'Area, se a doppio senso di percorrenza, non deve essere inferiore a 12m nel punto più stretto. Non sono consentiti bruschi restringimenti del percorso, se non a scopo di creare una porta di passaggio obbligato ai fini di punteggio.

Una distanza minima di 5 metri deve essere mantenuta tra tutte le sezioni della pista.

Se per ragioni di spazio ciò non fosse possibile, dovranno essere collocate barriere di protezione composte da paletti delimitatori e bandelle/fettucce in grado di creare canali divisorii, al fine di separare le piste contigue e comunque deve essere sempre prevista una zona neutra di almeno 4 metri.

Il numero massimo di piloti ammessi contemporaneamente sul tracciato durante la Gara, deve essere valutato dall'organizzatore in maniera obiettiva e responsabile, e dipenderà dalla lunghezza del tracciato, dalla tipologia degli ostacoli, dal terreno, dalla difficoltà, dalla preparazione dei veicoli e dalla sicurezza formata dalle squadre di intervento.

6.1 ZONA DI ATTESA

Adiacente al cancello di partenza, in posizione protetta, deve essere prevista una zona d'attesa, possibilmente coperta in caso di condizioni meteo non favorevoli, ove le vetture, i piloti ed eventuali meccanici devono sostare, in attesa della chiamata e per una verifica pre-gara del veicolo.

Le dimensioni della zona, opportunamente delimitata e/o recintata, deve consentire un facile accesso ai veicoli ed ai piloti .

All'entrata della zona d'attesa deve essere presente un tecnico di gara che indichi il tempo ufficiale.

L'area deve essere provvista di almeno due estintori con carica non inferiori ai 6kg.

6.2 ZONA DI PARTENZA

6.2.1 Caratteristiche generali

La zona di partenza deve essere adeguatamente protetta e delimitata, che garantisca la sicurezza delle persone autorizzate a sostare in posizione adiacente.

6.2.2 Larghezza

Il tracciato deve essere indicato con terrapieni o con picchetti in legno o in materiale flessibile con altezza non inferiore a 100 cm e conficcati verticalmente nel terreno. Essi potranno essere congiunti tra loro da fettuccia plastica di colore ben visibile sul terreno e di facile rottura.

6.2.3 Rettilineo di partenza

La lunghezza minima del rettilineo di partenza del tracciato, misurata dal centro del cancello dello Start sino all'inizio geometrico del primo ostacolo, per tutte le categorie non deve essere inferiore a 15m. Dietro il cancello di partenza, a 3 metri di distanza, deve essere collocata una barriera che impedisca al pilota di arretrare oltre tale limite. Il cancello di partenza e la retrostante zona pur facenti parte della zona di attività, devono essere comunque protetti ed in sicurezza per evitare l'accesso a persone non autorizzate.

Tale distanza va misurata dal cancelletto in posizione di riposo.

Il cancello di partenza può essere composto da arco sponsoristico a portale, da paletti di non meno di 150cm di altezza e di materiale flessibile con bandellature ad altezza da terra non inferiore a 100cm, o bandiere/vele con asta ben fissate a terra e che non coprano la visibilità del pilota approntato alla partenza.

6.3 TRAGUARDO

La linea del traguardo deve essere perpendicolare alla postazione di cronometraggio, e deve essere identificata e ben visibile con appositi cartelli, arco gonfiabile, striscione e/o da una linea tracciata sul terreno.

L'area deve essere provvista di almeno due estintori con carica non inferiori ai 6kg.

6.4 PARCO CHIUSO

Con accesso diretto dalla zona di arrivo deve essere individuata un'area di adeguate dimensioni da destinare a parco chiuso, ove rilasciare i veicoli che hanno gareggiato e a disposizione di una eventuale verifica tecnica.

L'area, deve essere opportunamente delimitata e/o recintata, con un solo ingresso e provvista di almeno un estintore con carica non inferiore ai 6kg.

6.5 AREA PREMIAZIONI

Adiacente alla zona di arrivo o in posizione adeguata, deve essere individuata una zona di dimensioni sufficienti per ospitare il podio premiazione. La zona deve essere convenientemente delimitata e protetta.

6.6 PARCO PILOTI (PADDOCK)

6.6.1 Caratteristiche generali

Deve essere prevista un'area con superficie piana, possibilmente di materiale solido e consistente, nella quale ospitare i mezzi di servizio dei piloti consentendo lo spostamento dei veicoli in ogni condizione meteorologica pertanto il terreno avrà adeguata capacità drenante e, ove possibile, essere composto da due zone separate; una per la sosta dei mezzi di assistenza e l'altra per i mezzi di trasporto dei piloti e loro assistenti.

La dimensione deve essere adeguata al numero di piloti partecipanti ed al livello della categoria richiesta; deve avere un accesso diretto alla zona d'attesa e deve poter consentire il transito a qualunque mezzo in qualsiasi momento della manifestazione.

Il Paddock deve essere possibilmente illuminato e, in riferimento alla Categoria dell'impianto, attrezzato con prese di corrente, e specifici recipienti per la raccolta dei rifiuti e degli oli esausti. All'interno del paddock deve essere presente una bacheca per le informazioni e regolamento relativi alla competizione.

6.6.2 Zona Lavaggio veicoli

Nell'area 4x4, deve essere predisposta una zona lavaggio veicoli, con postazioni separate, in numero adeguato al tipo di evento ed alla categoria.

La zona deve essere dunque attrezzata con prese d'acqua e/o idropulitrice a pressione.

6.6.3 Sistema di comunicazione audio

E' necessario che sia installato un sistema di amplificazione (fisso o mobile), perfettamente udibile sia nella zona pubblico che nell'area paddock. Il sistema, in funzione della categoria dell'impianto, dovrà contemplare anche la possibilità di separare le comunicazioni tra pubblico e paddock.

ART. 7

DIREZIONE GARA

7.1 Direzione Gara, Commissione, Collaboratori di percorso, Giudice e Segreteria

La Direzione di Gara compone anche la Commissione ed è formata da cinque membri in aggiunta di un Giudice unico, che ha il compito, di accogliere eventuali ricorsi. I collaboratori di percorso, sono preposti alla valutazione in loco di ogni prova degli equipaggi e sono designati dalla Direzione di Gara. La Segreteria ha la mansione di svolgere tutte le pratiche burocratiche inerenti alla gara.

Adiacente il paddock, deve essere collocato un'area attrezzata con tavolo e sedie, e sistema di comunicazione destinato alla Direzione di Gara ed alla segreteria.

Le dimensioni dell'area, commisurate al tipo di evento organizzato, devono essere tali da consentire un agevole svolgimento delle pratiche amministrative (iscrizioni, pagamenti, premi, ecc).

7.2 Area verifiche tecniche

Nelle vicinanze del parco piloti, in funzione della categoria dell'impianto, ove possibile con accesso diretto, deve essere prevista una zona (con copertura in caso di maltempo) di dimensioni adeguate, da adibire ad area per le verifiche tecniche richieste in caso dalla Direzione di Gara.

La zona deve essere recintata e con accesso protetto e controllato; deve essere illuminata, provvista .

7.3 Sala Giuria (Race Director)

L'Area Giuria o Postazione del Race Director, laddove prevista a seconda della categoria dell'impianto, deve essere collocata, in zona facilmente accessibile dal parco piloti.

Deve essere attrezzata ad ufficio e di dimensioni adeguate allo scopo.

7.4 Area Stampa

Ove possibile e se richiesto, deve essere allestito un idoneo spazio per ospitare la Stampa ed i Fotografi, attrezzato con prese di corrente, tavoli e sedie in numero sufficiente.

7.5 Area di Cronometraggio

Deve essere ubicata in prossimità della linea di arrivo; deve essere funzionale, protetta dalla polvere, dalle intemperie e dal rumore. Deve essere inaccessibile agli estranei ed avere la capacità di ospitare un numero di persone rispondente al livello delle manifestazioni che si intendono organizzare.

In presenza di rilevamento automatico dei tempi, in corrispondenza della postazione di cronometraggio, devono essere collocati due tubi passacavi, del diametro congruo ad una profondità e distanza reciproca adeguata all'impianto tecnico che attraversano il percorso di gara, in modo da poter collegare le apparecchiature necessarie.

7.6 Area Servizi

Deve essere predisposta, se richiesta e necessaria, un'area riservata, con superficie solida e provvista di corrente elettrica.

7.7 Segnalazioni

Tutte le attrezzature ed i servizi devono essere debitamente segnalati da appositi cartelli indicatori.

7.8 Zona Pubblico

E' buona norma prevedere delle aree destinate al pubblico dalle quali sia garantita la sicurezza e la visibilità dello spazio durante l'attività sportiva.

7.9 Servizi di Soccorso

Durante tutte le competizioni, deve obbligatoriamente essere previsto da parte dell'Associazione organizzatrice ,il sistema di soccorso medico con ambulanza, medico e defibrillatore , e un sistema antincendio con idonee attrezzature per gli interventi del caso.

8.0 Paddock e strutture annesse

Nei circuiti provvisori non è richiesta la presenza di un paddock attrezzato.

E' comunque opportuno prevedere una zona nella quale i concorrenti ed i loro accompagnatori possano parcheggiare in maniera agevole i loro mezzi.

E' necessario prevedere almeno una zona protetta dalle intemperie per i cronometristi, la direzione e la segreteria di gara.

In prossimità della partenza dovranno essere individuate due zone delimitate da adibire a pre- parco. La loro dimensione dovrà essere tale da ospitare un numero di veicoli pari a quello degli ammessi alla partenza più il 20%.

Esclusioni

Attrezzature e dispositivi non espressamente indicati nella presente normativa sono da ritenersi facoltative.

ART. 8

Svolgimento della gara

8.0 Partenza e superamento prove

L'ordine di partenza è determinato dal Commissario di Gara ,in base a chi si presenta per primo ad ogni prova. Il veicolo numerato dovrà percorrere a velocità moderata tutti eventuali tratti di collegamento tra le prove e dovrà presentarsi alla prova valutativa da lui scelta, che dovrà superare secondo le proprie capacità ed esperienza; a seguire così per ogni prova della gara, fino all'ultima. Il veicolo si considera entrato nella prova valutativa quando, procedendo esclusivamente a marcia avanti, l'avantreno avrà superato la linea del cartello con riportato il numero della prova, e si considera uscito quando tutto il veicolo avrà superato il cartello che indica la fine della prova . La partenza è data una sola volta . L'equipaggio dovrà essere ammesso ad ogni prova esclusivamente a percorso libero e in sicurezza. Al briefing pre-partenza sarà consegnata ad ogni equipaggio la tabella di marcia stampata e non modificabile che dovrà essere custodita per tutta la durata della gara, esplicitiva del numero di prove numerate da superare ed eventuali relativi dettagli. I Commissari di percorso nominati dalla direzione di gara, avranno il compito di segnare sulla loro tabella i dati relativi alla prova attraversata dal veicolo numerato trascrivendo i relativi tempi della prova .

La perdita della tabella di marcia dell'equipaggio con relativa richiesta di nuova copia, implica penalità sul punteggio. E' vietata qualsiasi prova del percorso con il veicolo antecedente alla partenza.

Spetterà all'equipaggio della vettura , per qualsiasi categoria, scegliere l'ordine di percorrenza delle prove, che dovrà anticipatamente comunicare alla partenza alla Direzione di Gara, che stabilirà quindi l'ordine d'ingresso delle vetture. In caso di variazione improvvisa del numero di prova decisa dall'equipaggio, dovrà essere comunicata al commissario di gara in postazione prima dell'entrata nella stessa, con aggiunta di penalità.

Appena l'equipaggio in gara conferma la partenza, avrà massimo due minuti per entrare nella prova; in caso di superamento di tale tempo, la prova verrà annullata, con relativa penalità di "prova nulla". Nel caso in cui una prova dovesse essere annullata per cause di forza maggiore, e concordato dalla Direzione, verrà prontamente comunicato al Giudice di Gara, che provvederà ad annullare il punteggio della prova a tutti per equità, anche chi l'avesse già superata, evitando quindi disparità concorrenziali e di classifica.

E' previsto un tempo massimo valutativo di percorrenza di ogni singola prova, commisurato alle difficoltà della prova stessa e della categoria. Il tempo massimo di ogni prova sarà comunicato al momento dell'iscrizione e riportato sulla tabella di marcia consegnata agli equipaggi. Trascorso tale tempo al conducente sarà attribuita la penalità secondo la tabella riportata nel presente regolamento.

8.1 Penalità di gara

A tutti gli equipaggi, durante la gara e il superamento delle prove, verranno attribuiti se necessario tempi di penalità, atti a determinare a fine gara, la classifica dei vincitori. I tempi di penalità sono riportati nella seguente tabella.

Uscita dal percorso (veicolo completamente fuori dal tracciato)	2 X Tempo Max + 50% del Tempo Max
Aiuto esterno	2 X Tempo Max + 50% del Tempo Max
Prova effettuata più del 50%	Tempo Max
Prova effettuata meno del 50%	Tempo Max + 30% del Tempo Max
Prova non effettuata o rifiutata	2 x Tempo Max
Mancato uso della strop da albero (valutato per ogni tiro)	Tempo prova + 30% del Tempo Max
Recupero di una prova saltata	Tempo prova + 40% del Tempo Max
Non utilizzo di casco e/o cinture	Squalifica dalla gara
Superato tempo limite di partenza di 2 min della prova	Tempo prova + 20% del Tempo Max
Discesa del pilota dal veicolo (se non per cause di forza maggiore e sicurezza)	Tempo prova + 70% del Tempo Max
Smarrimento della tabella di marcia consegnata all'equipaggio	Tempo prova + 30% del Tempo Max

- Tempo Max = tempo massimo di percorrenza della prova determinato dall'organizzazione e riportato anche sulla tabella di marcia (minuti e secondi)
- Tempo Prova = tempo trascorso dal veicolo all'interno della prova dal momento della partenza.
- Squalifica dalla gara (tappa) = esclusione completa dalla gara con annullamento delle prove già effettuate

8.2 Fine gara , premiazione e tabella punteggi

Al termine della gara, ogni equipaggio ha l'obbligo di recarsi immediatamente con il proprio veicolo al paddock dove deve posteggiarlo in sicurezza ed evitare intralcio sul campo.

Quando tutti gli equipaggi hanno terminato le prove e parcheggiato i veicoli nelle rispettive aree di sosta, la Direzione provvede a dichiarare il FINE GARA.

La Direzione, accertata la presenza di tutti i veicoli nei rispettivi paddock, deve raccogliere le tabelle penalità dei collaboratori di prova e stilare la classifica finale, attribuendo i relativi punteggi agli equipaggi. La classifica dovrà essere esposta pubblicamente per un tempo non inferiore ai 30 minuti. Da quel momento, qualsiasi equipaggio ha 30 minuti per presentare eventuale ricorso, come riportato nell'ART. 4 del presente regolamento. Terminati i 30 minuti , si procede con la preparazione per le premiazioni di categoria.

Al fine della compilazione delle classifiche saranno presi in considerazione i tempi di penalità acquisiti da ciascun equipaggio nelle varie Prove Valutative.

La graduatoria seguirà l'ordine crescente della somma dei tempi comprensivi delle relative penalità: saranno classificati soltanto i conducenti che avranno percorso almeno la metà delle Prove Valutative previste; Qualora esistessero degli ex-aequo potrebbe essere implementata la valutazione con un'ulteriore prova "SHOT" , che determina in via definitiva l'effettivo vincitore.

Le classifiche di ogni gara dovranno essere trasmesse in via ufficiale tramite mail, al Responsabile Nazionale del Settore Nazionale Fuoristrada ASI 4x4, che le sigillerà con firma ufficiale e le archiverà a tutela dei partecipanti e dell'Associazione organizzatrice. Tali classifiche serviranno al Settore per l'organizzazione e la conferma degli equipaggi aventi diritto effettivo alle nomine di vincitori della Gara o Campioni del Trofeo.

Ad ogni equipaggio verrà attribuito un punteggio in base alla seguente tabella :

1° Classificato	43
2° Classificato	39
3° Classificato	36
4° Classificato	29
5° Classificato	18
6° Classificato	12
7° Classificato	9
8° Classificato	7
9° Classificato	5
10° Classificato	3

ART. 9

La Finalissima

Le modalità di svolgimento e organizzazione della Finalissima, saranno le stesse delle precedenti gare, come previsto dal presente regolamento nell'Art.7 .

Qualora esistessero degli ex-aequo dei punteggi acquisiti durante le gare, si provvederà a verificare il numero di penalità accumulate nelle rispettive gare e , in caso di ulteriore necessità saranno verificati i migliori tempi effettuati per ogni gara.

Al termine della Gara finale, effettuati i dovuti conteggi dei punti di ogni equipaggio , verranno proclamati i tre vincitori assoluti (primo posto) e quindi campioni del trofeo delle rispettive categorie. I vincitori a podio di ogni categoria dei rispettivi trofei regionali e interregionali, avranno diritto a partecipare alla gara Finalissima a scontro diretto, che servirà a determinare i Campioni Italiani di Categoria del Campionato C.F.A 4X4 ASI. La finalissima verrà effettuata in una città a sorteggio tra le Associazioni che hanno aderito al Campionato.

ART. 10

Tipologia di percorso

Tutte le gare del Campionato, possono essere soggette a variazione di prove.

Potrebbe essere che alcune siano organizzate in un unico tragitto di prova ad ostacoli di vario genere e natura , con percorso netto con tempo massimo di penalità di percorrenza (vedi tabella riportata nell'ART.7, par. 7.1), oppure a circuito misto, quindi comprensive oltre di percorso, anche di prove tecniche create appositamente, ma sempre in linea con il presente regolamento.

Il Direttore di Gara potrà decidere a tutela dei partecipanti di escludere o modificare le prove, sospendere o annullare la gara per motivi di sicurezza vincolati anche dalle condizione meteorologiche.

La decisione del Direttore di Gara, quale massima autorità sul campo, è indiscutibile e inopinabile

ART. 11

Ogni anno possono essere autorizzati dal Settore in accordo con l'Ente più Campionati e Trofei Regionali e/o Interregionali di riferimento al solo Campionato Italiano C.F.A 4X4 ASI per specialità e di riferimento unicamente al Settore 4x4 ASI. Diversamente, il numero dei Trofei Provinciali, Regionali o Nazionali, di una medesima disciplina può variare previa motivata richiesta di autorizzazione al Settore che in caso ne rilascerà eventuale Nulla Osta tramite il Responsabile Nazionale.

Il presente regolamento è conforme al documento " Le linee guida per l'organizzazione dei campionati nazionali" del 15 Febbraio 2025.



ENTE DI PROMOZIONE
SPORTIVA
RICONOSCIUTO
DAL CONI

SPORT
E SALUTE



Campionati e Trofei Regionali – Interregionali C.F.A 4X4 ASI

GENERALITA'

ART. 1

Il Campionato

Il Campionato o Trofeo Interregionale/regionale C.F.A 4x4 del Settore Fuoristrada Nazionale ASI 4x4 , e' un Campionato o Trofeo ufficiale di riferimento all'EPS ASI Nazionale aperto a tutti i possessori di veicoli fuoristrada uniti dalla stessa passione per l'OffRoad, e che prevede la capacità di superare in maniera cognitiva e tecnica, ostacoli sia naturali che artificiali che si presentano lungo il percorso.

Il suo scopo è quello di permettere a piloti e navigatori di mettere alla prova le proprie capacità di guida in fuoristrada , utilizzando sia veicoli completamente originali, sia elaborati in versione soft, sia estremamente preparati.

Il Campionato è stato ideato per permettere a tutti gli appassionati, sia neofiti che più esperti, di cimentarsi in prove tecniche mirate ad accrescere la propria esperienza nel campo del fuoristrada.

ART. 2

Iscrizione

L'iscrizione alle gare previste a calendario deve pervenire alle ASD di riferimento e organizzatrici delle tappe di volta in volta al massimo 72 ore prima dell'evento, con apposito modulo d'iscrizione con i dettagli di riferimento, rilasciato dall'ASD organizzatrice del Settore Nazionale Fuoristrada ASI 4x4 . Il numero massimo di iscrizioni, ai fini organizzativi, verrà deciso anticipatamente dal Settore in accordo con le ASD organizzatrici.

La quota fissa di partecipazione prevista per accedere alla tappa , dovrà essere versata dai partecipanti al momento dell'iscrizione nelle modalità che verranno comunicate dall' ASD organizzatrice al momento della richiesta di adesione dal parte del partecipante. La quota comprende :

- Iscrizione alla gara in calendario in riferimento alla categoria scelta
- Licenza ASI Settore Fuoristrada comprensiva di Tesseramento Assicurativo (obbligatoria)
- Organizzazione e Assistenza sul tracciato
- Premiazioni

ART. 3

Idoneità

Tutti i piloti e navigatori partecipanti alle gare ufficiali organizzate dal Settore Nazionale Fuoristrada ASI 4x4, dovranno avere i seguenti requisiti :

- Essere maggiorenni (obbligo per il pilota)
- Licenza Fuoristradistica del Settore Nazionale Fuoristrada ASI 4x4 (da richiedere all'ASD)
- Certificato medico sportivo d'idoneità all'attività agonistica automobilismo-regolarità
- Non essere in stato di alterazione psicofisica durante la manifestazione.
- **Per i navigatori è prevista un'età non inferiore a 16 anni con consenso genitoriale scritto**

ART. 4

Organizzazione delle gare

Il Campionato o Trofeo è composto da 4 gare. Le gare possono essere svolte in una o più Aree 4x4 (naturali o piste) con caratteristiche idonee allo svolgimento.

I vincitori della Finale saranno valutati con relativo punteggio che vedrà il risultato delle seguenti sommatorie : punteggio delle tappe, penalità e dai tempi cronometrati.

La valutazione della Commissione per decretare i vincitori, composta da 5 membri , è imparziale e insindacabile.

In caso di reclamo e rispettivo ricorso, l'equipaggio dovrà presentare al Presidente della Commissione, entro un'ora dal termine della gara, la motivazione di tale decisione con relativa documentazione riscontrabile e la cauzione di 250€. In caso il ricorso abbia dato esito positivo, la cauzione verrà riconsegnata.

Superato il termine massimo di un'ora dal termine della gara, ogni altro tipo di reclamo non verrà preso in considerazione.

ART. 5

Categorie

Il Campionato/Trofeo Regionale o Interregionale C.F.A 4X4, prevede le seguenti categorie :

- ❖ I° Categoria : **EASY**
- ❖ II° Categoria : **SOFT BLOCK**
- ❖ III° Categoria : **BIG BLOCK**
- ❖ IV° Categoria : **PROTO**

5.1 Caratteristiche delle categorie

CATEGORIA	EASY No blocchi (Ant e/o Post)	SOFT BLOCK 1 blocco (Ant o Post)	BIG BLOCK blocco Ant + Post	PROTO
Tipologia pneumatici	Tassellato Misura pneumatico Max. 35" o 90cm	Tassellato Misura pneumatico Max. 38.5" o 98cm	Tassellato Misura pneumatico Max. 40" o 102cm	Tassellato Misura pneumatico non vincolante
Verricello	Libero	Libero	Libero	Libero
Protezioni Auto obbligatorie	Arco di sicurezza se cabrio, telonati o pickup	Arco di sicurezza se cabrio, telonati o pickup	Arco di sicurezza se cabrio, telonati o pickup	Rollbar/Rollcage/ Gabbia tubolare con piastra a tetto
DPI obbligatori	Casco omologato CEE, guanti con palmo rinforzato per copilota	Casco omologato CEE, guanti con palmo rinforzato per copilota	Casco omologato CEE, guanti con palmo rinforzato per copilota (Cinture 4/5 punti se presente Rollbar o Rollcage)	Cinture 4/5 punti, Casco omologato CEE, guanti con palmo rinforzato per copilota

5.2 DESCRIZIONE DELLE CATEGORIE E REGOLAMENTO TECNICO DEI VEICOLI.

5.2.1 Categoria EASY : la categoria Easy è dedicata a tutti i partecipanti che hanno veicoli originali, le vetture dovranno avere una gommatura massima di 35 pollici (90 cm); non sono ammessi in questa categoria telai interamente tubolari, ponti a portale e ponti sterzanti posteriori; le macchine tipo cabrio devono avere obbligatoriamente o arco di sicurezza o roll-bar a gabbia o roll-cage. Per i veicoli chiusi è consigliato un arco centrale controventato. Il verricello durante la gara di categoria può essere usato a discrezione dell'equipaggio.

La categoria non prevede preparazione con blocchi differenziali anteriori o posteriori. Entrambi sono facoltativi in virtù dell'allestimento ma durante la gara di categoria, **non si possono usare**. Consigliato pneumatico tassellato o idoneo per fango.

E' d'obbligo, per i veicoli pick-up o telonati, avere almeno un arco di sicurezza, roll-bar o roll-cage, indispensabili per la protezione e incolumità di pilota e navigatore. Entrambi i partecipanti dovranno indossare DPI protettivi, quali : casco omologato (tipo stradale, esclusi modelli senza protezione laterali), guanti con palmo rinforzato (obbligo per il navigatore in caso di assistenza al pilota per operazioni tecniche), tuta di tipo kart o ignifuga, scarponcini con suola tacchettata idonea per il fango d'obbligo per il navigatore.

5.2.2 Categoria SOFT BLOCK : La categoria prevede la preparazione con blocchi differenziali anteriori o posteriori. Entrambi sono facoltativi in virtù dell'allestimento ma durante la gara di categoria si può utilizzare esclusivamente il posteriore. Le vetture dovranno avere una gommatura massima 38.5" pollici (98 cm). **Per i veicoli chiusi è consigliato un arco centrale controventato**. Non sono ammessi in questa categoria telai interamente tubolari, ponti a portale e ponti sterzanti posteriori; tutte le macchine devono avere obbligatoriamente verricello, roll-bar a gabbia o roll-cage. Il verricello durante la gara di categoria può essere usato a discrezione dell'equipaggio. Il verricello è facoltativo in virtù dell'allestimento e durante la gara di categoria, può essere usato nelle modalità previste dalla tabella di marcia consegnata all'inizio della gara. Non sono consentiti assetti con ponti a portale. Consigliato pneumatico tassellato o idoneo per fango.

E' d'obbligo, per i veicoli pick-up o telonati, avere almeno un arco di sicurezza, roll-bar o roll-cage indispensabili per la protezione e incolumità di pilota e navigatore. Entrambi i partecipanti dovranno indossare DPI protettivi, quali : casco omologato (tipo stradale, esclusi modelli senza protezione laterali), guanti con palmo rinforzato (obbligo per il navigatore in caso di assistenza al pilota per operazioni tecniche), tuta di tipo kart o ignifuga, scarponcini con suola tacchettata idonea per il fango d'obbligo per il navigatore.

5.2.3 Categoria BIG BLOCK : La categoria prevede la preparazione con blocchi differenziali anteriori e posteriori. Entrambi sono facoltativi in virtù dell'allestimento e durante la gara di categoria possono essere usati entrambi. Le vetture dovranno avere una gommatura massima 40" (102 cm). **Per i veicoli chiusi è consigliato un arco centrale controventato**. Il verricello è facoltativo in virtù dell'allestimento e durante la gara di categoria, può essere usato, nelle modalità previste dalla tabella di marcia consegnata all'inizio della gara. Non sono consentiti assetti con ponti a portale. Consigliato pneumatico tassellato o idoneo per fango.

E' d'obbligo per i veicoli muniti di roll-bar o roll-cage di avere cinture a 4/5 punti indispensabili per la protezione e incolumità di pilota e navigatore. Entrambi i partecipanti dovranno indossare DPI protettivi, quali : casco omologato (tipo stradale, esclusi modelli senza protezione laterali), guanti con palmo rinforzato (obbligo per il navigatore in caso di assistenza al pilota per operazioni tecniche), tuta di tipo kart o ignifuga, scarponcini con suola tacchettata idonea per il fango d'obbligo per il navigatore.

5.2.4 Categoria PROTO : la categoria Proto è dedicata a tutti i partecipanti che hanno veicoli con una preparazione meccanica e allestimento del mezzo di tipo Open (quindi senza vincoli costruttivi) . I pneumatici tassellati possono essere di grandezza non vincolante. Il verricello durante la gara di categoria, può essere usato a discrezione dell'equipaggio.

Qualunque siano le caratteristiche costruttive del veicolo, è d'obbligo avere installato il verricello, il roll-bar o roll-cage o gabbia tubolare; se la struttura è di tipo completamente tubolare o a tralicci, è obbligatoria la cappelliera (piastra in ferro/acciaio/alluminio montata a cielo) di spessore non inferiore ai 3mm. Tali accessori sono indispensabili per la protezione e incolumità di pilota e navigatore. Entrambi i partecipanti dovranno indossare DPI protettivi quali: casco omologato (tipo stradale omologato CEE, esclusi modelli senza protezione laterali), guanti con palmo rinforzato (obbligo per il navigatore in caso di assistenza al pilota per operazioni tecniche), scarponcini con suola tacchettata idonea per il fango. E' obbligatorio avere cinture a 4 o 5 punti a sgancio rapido, indispensabili in caso di ribaltamento del veicolo durante le prove.

Gli equipaggi con veicoli idonei alla categoria Easy possono partecipare al massimo anche alle gare di riferimento al Soft Block in valutazione della propria esperienza tecnica di guida. E' consentito agli equipaggi della categoria Soft Block e Big Block partecipare a quella Easy con modalità limitative previste dalla categoria inferiore. Una volta scelta la categoria nella gara interregionale, l'equipaggio dovrà mantenerla per tutta la durata del campionato, e nella Finale.

5.2.5 Dotazioni di sicurezza obbligatorie sul veicolo : in tutte le categorie è d'obbligo per i veicoli in gara, avere: cinture di sicurezza, sedili con poggiatesta ,stacca batteria, gancio di recupero anteriore e posteriore, n°1 estintore a polvere brandeggiabile di capacità minima di 2kg. Dovrà essere all'interno dell'abitacolo, ben fissato, ma di rapida presa in caso di necessità, sia dal pilota che dal navigatore. **Per tutti i veicoli con sedili racing/competizione è d'obbligo avere le cinture con attacco 4/5 punti.**

5.2.6 Accessori uso gravoso e verricello : in tutte le categorie , è consentito l'allestimento con paraurti ad uso gravoso anteriore e posteriore, piastre di rinforzo sotto scocca, barre di rinforzo della tiranteria , Roll-Bar o Roll-Cage supplementari oltre a quelli già in obbligo e previsti dal presente regolamento e Beadlock dei pneumatici. I verricelli dovranno avere rigorosamente esclusivamente cavo tessile e di idonea sezione e lunghezza (D>9mm e L >22mt); in caso il verricello non venga reputato idoneo al suo utilizzo come previsto dal presente regolamento, ne verrà vietato l'utilizzo per questioni di sicurezza.

Ogni veicolo deve essere dotato di almeno un gancio traino di recupero anteriore e uno posteriore , una strop di lunghezza non inferiore a 3mt e due grilli da recupero di capacità non inferiore alle 2T, una strop da albero (non inferiore a 1.5mt) e una taglia (carrucola) di capacità non inferiore a 5T.

ART. 6

Organizzazione della gara

6.0 PERCORSO

Il tracciato della gara può essere composto da ostacoli naturali (tronchi, pietre, buche, fango, sabbia) o da ostacoli artificiali appositamente interposti dall'organizzazione lungo il percorso. Tutto il percorso obbligatorio per i veicoli in gara, dovrà essere debitamente segnalato in maniera da permettere sempre la corretta visualizzazione dei passaggi ai concorrenti.

Tutti i passaggi devono essere numerati e di facile individuazione.

Il percorso può essere permanente o temporaneo con particolare attenzione a :

- 1) Costruzione degli ostacoli e della loro angolatura.
- 2) Tutta la pista deve essere delimitata da bandiere, pannelli, fettuccia o balle di paglia fissate al suolo, terrapieni e, in caso di utilizzo di paletti, questi devono essere di materiale flessibile e non più alti di 1.50m

Tutta la pista deve essere delimitata da bandiere, pannelli o fettuccia fissate al suolo, terrapieni e, in caso di utilizzo di paletti, questi devono essere di materiale flessibile o legno e non più alti di 1.50m

Il tracciato non deve avere lunghezza inferiore a 250 metri e la larghezza utilizzabile dell'Area, se a doppio senso di percorrenza, non deve essere inferiore a 12m nel punto più stretto. Non sono consentiti bruschi restringimenti del percorso, se non a scopo di creare una porta di passaggio obbligato ai fini di punteggio.

Una distanza minima di 5 metri deve essere mantenuta tra tutte le sezioni della pista.

Se per ragioni di spazio ciò non fosse possibile, dovranno essere collocate barriere di protezione composte da paletti delimitatori e bandelle/fettucce in grado di creare canali divisorii, al fine di separare le piste contigue e comunque deve essere sempre prevista una zona neutra di almeno 4 metri.

Il numero massimo di piloti ammessi contemporaneamente sul tracciato durante la Gara, deve essere valutato dall'organizzatore in maniera obiettiva e responsabile, e dipenderà dalla lunghezza del tracciato, dalla tipologia degli ostacoli, dal terreno, dalla difficoltà, dalla preparazione dei veicoli e dalla sicurezza formata dalle squadre di intervento.

6.1 ZONA DI ATTESA

Adiacente al cancello di partenza, in posizione protetta, deve essere prevista una zona d'attesa, possibilmente coperta in caso di condizioni meteo non favorevoli, ove le vetture, i piloti ed eventuali meccanici devono sostare, in attesa della chiamata e per una verifica pre-gara del veicolo.

Le dimensioni della zona, opportunamente delimitata e/o recintata, deve consentire un facile accesso ai veicoli ed ai piloti.

All'entrata della zona d'attesa deve essere presente un tecnico di gara che indichi il tempo ufficiale. L'area deve essere provvista di almeno due estintori con carica non inferiori ai 6kg.

6.2 ZONA DI PARTENZA

6.2.1 Caratteristiche generali

La zona di partenza deve essere adeguatamente protetta e delimitata, che garantisca la sicurezza delle persone autorizzate a sostare in posizione adiacente.

6.2.2 Larghezza

Il tracciato deve essere indicato con terrapieni o con picchetti in legno o in materiale flessibile con altezza non inferiore a 100 cm e conficcati verticalmente nel terreno. Essi potranno essere congiunti tra loro da fettuccia plastica di colore ben visibile sul terreno e di facile rottura.

6.2.3 Rettilineo di partenza

La lunghezza minima del rettilineo di partenza del tracciato, misurata dal centro del cancello dello Start sino all'inizio geometrico del primo ostacolo, per tutte le categorie non deve essere inferiore a 15m. Dietro il cancello di partenza, a 3 metri di distanza, deve essere collocata una barriera che impedisca al pilota di arretrare oltre tale limite. Il cancello di partenza e la retrostante zona pur facenti parte della zona di attività, devono essere comunque protetti ed in sicurezza per evitare l'accesso a persone non autorizzate.

Tale distanza va misurata dal cancelletto in posizione di riposo.

Il cancello di partenza può essere composto da arco sponsoristico a portale, da paletti di non meno di 150cm di altezza e di materiale flessibile con bandellature ad altezza da terra non inferiore a 100cm, o bandiere/vele con asta ben fissate a terra e che non coprano la visibilità del pilota approntato alla partenza.

6.3 TRAGUARDO

La linea del traguardo deve essere perpendicolare alla postazione di cronometraggio, e deve essere identificata e ben visibile con appositi cartelli, arco gonfiabile, striscione e/o da una linea tracciata sul terreno.

L'area deve essere provvista di almeno due estintori con carica non inferiori ai 6kg.

6.4 PARCO CHIUSO

Con accesso diretto dalla zona di arrivo deve essere individuata un'area di adeguate dimensioni da destinare a parco chiuso, ove rilasciare i veicoli che hanno gareggiato e a disposizione di una eventuale verifica tecnica.

L'area, deve essere opportunamente delimitata e/o recintata, con un solo ingresso e provvista di almeno un estintore con carica non inferiore ai 6kg.

6.5 AREA PREMIAZIONI

Adiacente alla zona di arrivo o in posizione adeguata, deve essere individuata una zona di dimensioni sufficienti per ospitare il podio premiazione. La zona deve essere convenientemente delimitata e protetta.

6.6 PARCO PILOTI (PADDOCK)

6.6.1 Caratteristiche generali

Deve essere prevista un'area con superficie piana, possibilmente di materiale solido e consistente, nella quale ospitare i mezzi di servizio dei piloti consentendo lo spostamento dei veicoli in ogni condizione meteorologica pertanto il terreno avrà adeguata capacità drenante e, ove possibile, essere composto da due zone separate; una per la sosta dei mezzi di assistenza e l'altra per i mezzi di trasporto dei piloti e loro assistenti.

La dimensione deve essere adeguata al numero di piloti partecipanti ed al livello della categoria richiesta; deve avere un accesso diretto alla zona d'attesa e deve poter consentire il transito a qualunque mezzo in qualsiasi momento della manifestazione.

Il Paddock deve essere possibilmente illuminato e, in riferimento alla Categoria dell'impianto, attrezzato con prese di corrente, e specifici recipienti per la raccolta dei rifiuti e degli oli esausti. All'interno del paddock deve essere presente una bacheca per le informazioni e regolamento relativi alla competizione.

6.6.2 Zona Lavaggio veicoli

Nell'area 4x4, deve essere predisposta una zona lavaggio veicoli, con postazioni separate, in numero adeguato al tipo di evento ed alla categoria.

La zona deve essere dunque attrezzata con prese d'acqua e/o idropulitrice a pressione.

6.6.3 Sistema di comunicazione audio

E' necessario che sia installato un sistema di amplificazione (fisso o mobile), perfettamente udibile sia nella zona pubblico che nell'area paddock. Il sistema, in funzione della categoria dell'impianto, dovrà contemplare anche la possibilità di separare le comunicazioni tra pubblico e paddock.

ART. 7

DIREZIONE GARA

7.1 Direzione Gara, Commissione, Collaboratori di percorso, Giudice e Segreteria

La Direzione di Gara compone anche la Commissione ed è formata da cinque membri in aggiunta di un Giudice unico, che ha il compito, di accogliere eventuali ricorsi. I collaboratori di percorso, sono preposti alla valutazione in loco di ogni prova degli equipaggi e sono designati dalla Direzione di Gara. La Segreteria ha la mansione di svolgere tutte le pratiche burocratiche inerenti alla gara.

Adiacente il paddock, deve essere collocato un'area attrezzata con tavolo e sedie, e sistema di comunicazione destinato alla Direzione di Gara ed alla segreteria.

Le dimensioni dell'area, commisurate al tipo di evento organizzato, devono essere tali da consentire un agevole svolgimento delle pratiche amministrative (iscrizioni, pagamenti, premi, ecc).

7.2 Area verifiche tecniche

Nelle vicinanze del parco piloti, in funzione della categoria dell'impianto, ove possibile con accesso diretto, deve essere prevista una zona (con copertura in caso di maltempo) di dimensioni adeguate, da adibire ad area per le verifiche tecniche richieste in caso dalla Direzione di Gara.

La zona deve essere recintata e con accesso protetto e controllato; deve essere illuminata, provvista .

7.3 Sala Giuria (Race Director)

L'Area Giuria o Postazione del Race Director, laddove prevista a seconda della categoria dell'impianto, deve essere collocata, in zona facilmente accessibile dal parco piloti.

Deve essere attrezzata ad ufficio e di dimensioni adeguate allo scopo.

7.4 Area Stampa

Ove possibile e se richiesto, deve essere allestito un idoneo spazio per ospitare la Stampa ed i Fotografi, attrezzato con prese di corrente, tavoli e sedie in numero sufficiente.

7.5 Area di Cronometraggio

Deve essere ubicata in prossimità della linea di arrivo; deve essere funzionale, protetta dalla polvere, dalle intemperie e dal rumore. Deve essere inaccessibile agli estranei ed avere la capacità di ospitare un numero di persone rispondente al livello delle manifestazioni che si intendono organizzare.

In presenza di rilevamento automatico dei tempi, in corrispondenza della postazione di cronometraggio, devono essere collocati due tubi passacavi, del diametro congruo ad una profondità e distanza reciproca adeguata all'impianto tecnico che attraversano il percorso di gara, in modo da poter collegare le apparecchiature necessarie.

7.6 Area Servizi

Deve essere predisposta, se richiesta e necessaria, un'area riservata, con superficie solida e provvista di corrente elettrica.

7.7 Segnalazioni

Tutte le attrezzature ed i servizi devono essere debitamente segnalati da appositi cartelli indicatori.

7.8 Zona Pubblico

E' buona norma prevedere delle aree destinate al pubblico dalle quali sia garantita la sicurezza e la visibilità dello spazio durante l'attività sportiva.

7.9 Servizi di Soccorso

Durante tutte le competizioni, deve obbligatoriamente essere previsto da parte dell'Associazione organizzatrice ,il sistema di soccorso medico con ambulanza, medico e defibrillatore , e un sistema antincendio con idonee attrezzature per gli interventi del caso.

8.0 Paddock e strutture annesse

Nei circuiti provvisori non è richiesta la presenza di un paddock attrezzato.

E' comunque opportuno prevedere una zona nella quale i concorrenti ed i loro accompagnatori possano parcheggiare in maniera agevole i loro mezzi.

E' necessario prevedere almeno una zona protetta dalle intemperie per i cronometristi, la direzione e la segreteria di gara.

In prossimità della partenza dovranno essere individuate due zone delimitate da adibire a pre- parco. La loro dimensione dovrà essere tale da ospitare un numero di veicoli pari a quello degli ammessi alla partenza più il 20%.

Esclusioni

Attrezzature e dispositivi non espressamente indicati nella presente normativa sono da ritenersi facoltative.

ART. 8

Svolgimento della gara

8.0 Partenza e superamento prove

L'ordine di partenza è determinato dal Commissario di Gara ,in base a chi si presenta per primo ad ogni prova. Il veicolo numerato dovrà percorrere a velocità moderata tutti eventuali tratti di collegamento tra le prove e dovrà presentarsi alla prova valutativa da lui scelta, che dovrà superare secondo le proprie capacità ed esperienza; a seguire così per ogni prova della gara, fino all'ultima. Il veicolo si considera entrato nella prova valutativa quando, procedendo esclusivamente a marcia avanti, l'avantreno avrà superato la linea del cartello con riportato il numero della prova, e si considera uscito quando tutto il veicolo avrà superato il cartello che indica la fine della prova . La partenza è data una sola volta . L'equipaggio dovrà essere ammesso ad ogni prova esclusivamente a percorso libero e in sicurezza. Al briefing pre-partenza sarà consegnata ad ogni equipaggio la tabella di marcia stampata e non modificabile che dovrà essere custodita per tutta la durata della gara, esplicitiva del numero di prove numerate da superare ed eventuali relativi dettagli. I Commissari di percorso nominati dalla direzione di gara, avranno il compito di segnare sulla loro tabella i dati relativi alla prova attraversata dal veicolo numerato trascrivendo i relativi tempi della prova .

La perdita della tabella di marcia dell'equipaggio con relativa richiesta di nuova copia, implica penalità sul punteggio. E' vietata qualsiasi prova del percorso con il veicolo antecedente alla partenza.

Spetterà all'equipaggio della vettura , per qualsiasi categoria, scegliere l'ordine di percorrenza delle prove, che dovrà anticipatamente comunicare alla partenza alla Direzione di Gara, che stabilirà quindi l'ordine d'ingresso delle vetture. In caso di variazione improvvisa del numero di prova decisa dall'equipaggio, dovrà essere comunicata al commissario di gara in postazione prima dell'entrata nella stessa, con aggiunta di penalità.

Appena l'equipaggio in gara conferma la partenza, avrà massimo due minuti per entrare nella prova; in caso di superamento di tale tempo, la prova verrà annullata, con relativa penalità di "prova nulla". Nel caso in cui una prova dovesse essere annullata per cause di forza maggiore, e concordato dalla Direzione, verrà prontamente comunicato al Giudice di Gara, che provvederà ad annullare il punteggio della prova a tutti per equità, anche chi l'avesse già superata, evitando quindi disparità concorrenziali e di classifica.

E' previsto un tempo massimo valutativo di percorrenza di ogni singola prova, commisurato alle difficoltà della prova stessa e della categoria. Il tempo massimo di ogni prova sarà comunicato al momento dell'iscrizione e riportato sulla tabella di marcia consegnata agli equipaggi. Trascorso tale tempo al conducente sarà attribuita la penalità secondo la tabella riportata nel presente regolamento.

8.1 Penalità di gara

A tutti gli equipaggi, durante la gara e il superamento delle prove, verranno attribuiti se necessario tempi di penalità, atti a determinare a fine gara, la classifica dei vincitori. I tempi di penalità sono riportati nella seguente tabella.

Uscita dal percorso (veicolo completamente fuori dal tracciato)	2 X Tempo Max + 50% del Tempo Max
Aiuto esterno	2 X Tempo Max + 50% del Tempo Max
Prova effettuata più del 50%	Tempo Max
Prova effettuata meno del 50%	Tempo Max + 30% del Tempo Max
Prova non effettuata o rifiutata	2 x Tempo Max
Mancato uso della strop da albero (valutato per ogni tiro)	Tempo prova + 30% del Tempo Max
Recupero di una prova saltata	Tempo prova + 40% del Tempo Max
Non utilizzo di casco e/o cinture	Squalifica dalla gara
Superato tempo limite di partenza di 2 min della prova	Tempo prova + 20% del Tempo Max
Discesa del pilota dal veicolo (se non per cause di forza maggiore e sicurezza)	Tempo prova + 70% del Tempo Max
Smarrimento della tabella di marcia consegnata all'equipaggio	Tempo prova + 30% del Tempo Max

- Tempo Max = tempo massimo di percorrenza della prova determinato dall'organizzazione e riportato anche sulla tabella di marcia (minuti e secondi)
- Tempo Prova = tempo trascorso dal veicolo all'interno della prova dal momento della partenza.
- Squalifica dalla gara (tappa) = esclusione completa dalla gara con annullamento delle prove già effettuate

8.2 Fine gara , premiazione e tabella punteggi

Al termine della gara, ogni equipaggio ha l'obbligo di recarsi immediatamente con il proprio veicolo al paddock dove deve posteggiarlo in sicurezza ed evitare intralcio sul campo.

Quando tutti gli equipaggi hanno terminato le prove e parcheggiato i veicoli nelle rispettive aree di sosta, la Direzione provvede a dichiarare il FINE GARA.

La Direzione, accertata la presenza di tutti i veicoli nei rispettivi paddock, deve raccogliere le tabelle penalità dei collaboratori di prova e stilare la classifica finale, attribuendo i relativi punteggi agli equipaggi. La classifica dovrà essere esposta pubblicamente per un tempo non inferiore ai 30 minuti. Da quel momento, qualsiasi equipaggio ha 30 minuti per presentare eventuale ricorso, come riportato nell'ART. 4 del presente regolamento. Terminati i 30 minuti , si procede con la preparazione per le premiazioni di categoria.

Al fine della compilazione delle classifiche saranno presi in considerazione i tempi di penalità acquisiti da ciascun equipaggio nelle varie Prove Valutative.

La graduatoria seguirà l'ordine crescente della somma dei tempi comprensivi delle relative penalità: saranno classificati soltanto i conducenti che avranno percorso almeno la metà delle Prove Valutative previste; Qualora esistessero degli ex-aequo potrebbe essere implementata la valutazione con un'ulteriore prova "SHOT" , che determina in via definitiva l'effettivo vincitore.

Le classifiche di ogni gara dovranno essere trasmesse in via ufficiale tramite mail, al Responsabile Nazionale del Settore Nazionale Fuoristrada ASI 4x4, che le sigillerà con firma ufficiale e le archiverà a tutela dei partecipanti e dell'Associazione organizzatrice. Tali classifiche serviranno al Settore per l'organizzazione e la conferma degli equipaggi aventi diritto effettivo alle nomine di vincitori della Gara o Campioni del Trofeo.

Ad ogni equipaggio verrà attribuito un punteggio in base alla seguente tabella :

1° Classificato	43
2° Classificato	39
3° Classificato	36
4° Classificato	29
5° Classificato	18
6° Classificato	12
7° Classificato	9
8° Classificato	7
9° Classificato	5
10° Classificato	3

ART. 9

La Finale

Le modalità di svolgimento e organizzazione della Finale saranno le stesse delle precedenti gare come previsto dal presente regolamento nell'Art.7 .

Qualora esistessero degli ex-aequo dei punteggi acquisiti durante le gare, si provvederà a verificare il numero di penalità accumulate nelle rispettive gare e verificati i migliori tempi effettuati per ogni gara.

Al termine della Gara finale, effettuati i dovuti conteggi dei punti di ogni equipaggio , verranno proclamati i vincitori assoluti a podio e quindi i campioni del Campionato delle rispettive categorie. Solo i vincitori a primi classificati a podio di ogni categoria dei rispettivi Campionati o Trofei (regionali e interregionali), avranno diritto a partecipare alla gara Finalissima a scontro diretto, che servirà a determinare i Campioni Italiani di Categoria del Campionato C.F.A 4X4 ASI. La finalissima verrà effettuata in una città a sorteggio tra le Associazioni che hanno aderito al Campionato.

ART. 10

Tipologia di percorso

Tutte le gare possono essere soggette a variazione di prove.

Potrebbe essere che alcune siano organizzate in un unico tragitto di prova ad ostacoli di vario genere e natura , con percorso netto con tempo massimo di penalità di percorrenza (vedi tabella riportata nell'ART.7, par. 7.1), oppure a circuito misto, quindi comprensive oltre di percorso, anche di prove tecniche create appositamente, ma sempre in linea con il presente regolamento.

Il Direttore di Gara potrà decidere a tutela dei partecipanti di escludere o modificare le prove, sospendere o annullare la gara per motivi di sicurezza vincolati anche dalle condizione meteorologiche.

La decisione del Direttore di Gara, quale massima autorità sul campo, è indiscutibile e inopinabile

ART. 11

Ogni anno possono essere autorizzati dal Settore in accordo con l'Ente più Campionati e Trofei Regionali e/o Interregionali di riferimento al solo Campionato Italiano C.F.A 4X4 ASI per specialità e di riferimento unicamente al Settore 4x4 ASI. Diversamente, il numero dei Trofei Provinciali, Regionali o Nazionali, di una medesima disciplina può variare previa motivata richiesta di autorizzazione al Settore che in caso ne rilascerà eventuale Nulla Osta tramite il Responsabile Nazionale.

Il presente regolamento è conforme al documento " Le linee guida per l'organizzazione dei campionati nazionali" del 15 Febbraio 2025.



**SPORT
E SALUTE**



**REGOLAMENTO
LICENZE E ABILITAZIONI
SETTORE NAZIONALE FUORISTRADA ASI4X4**



ENTE DI PROMOZIONE
SPORTIVA
RICONOSCIUTO
DAL CONI

**SPORT
E SALUTE**

PREMESSA

Il rilascio della “**LICENZA e ABILITAZIONE SETTORE FUORISTRADA**”, è la procedura amministrativa di riferimento esclusivamente al settore tecnico di disciplina e non ai Comitati Periferici, che in caso dovranno farne richiesta al Responsabile Nazionale tramite la Segreteria di Settore ASI Liguria (segreteria@asiliguria.it)

Tutti i tesserati praticanti la disciplina del fuoristrada delle Associazioni del Settore iscritte in ASI anche attraverso Comitati territoriali, sono soggetti all’osservanza di questo documento. Sono esenti da licenza solo le fattispecie di tesserati ricompresi all’articolo **esclusioni**.

Tutti i tesserati in possesso di licenza sono iscritti, per essere idonei alle disposizioni interne, nel **Registro Centrale delle Licenze del Settore di riferimento ad ASI Liguria e praticare l’attività di riferimento**.

Le Aree 4x4 segnalate dalle strutture territoriali e/o dalle ASD/SSD loro affiliate, per essere inserite senza ulteriore onere nell’elenco piste autorizzate e svolgere attività di allenamento e gare , **devono essere in possesso dell’Attestazione di Conformità rilasciata dal Settore e di esclusiva competenza del Responsabile Nazionale del Settore Fuoristrada o di persone debitamente formate e preposte dal Responsabile stesso**.

Le procedure illustrate nel presente documento sono le uniche consentite per l’ambito di riferimento **anche e soprattutto ai fini assicurativi**.

ART.1

LICENZE SETTORE FUORISTRADA 4X4 ASI

La licenza fuoristradistica 4x4 ASI è divisa per le attività praticabili in:

- **LICENZA AGONISTICA:** il certificato medico riconducibile alla “LICENZA AGONISTICA” è esclusivamente quello “Agonistico per automobilismo regolarità e trial” ed è **d’obbligo per allenamenti tecnici di base, attività pre-competitiva e competitiva agonistica e per la partecipazione a gare di riferimento a Campionati e Trofei Nazionali/Interregionali/Regionali/Provinciali con prove tecniche e classifiche autorizzati dal Settore e organizzati dalle Associazioni regolarmente affiliate all’Ente tramite il Settore o Comitati territoriali**.
- **ABILITAZIONE ORGANIZZATIVA:** non necessita di certificato medico. **Identifica e distingue in via di responsabilità per tutte le attività svolte tutto il Consiglio Direttivo e il personale di supporto (Staff organizzatore) dell’ASD per tutte le attività quali escursioni, raduni, manifestazioni, eventi e gare su tutto il territorio nazionale e ove è d’obbligo la presenza di personale organizzativo qualificato**. L’abilitazione organizzativa fuoristradistica è d’obbligo anche per le Associazioni affiliate ad altro Comitato territoriale.



ENTE DI PROMOZIONE
SPORTIVA
RICONOSCIUTO
DAL CONI

**SPORT
E SALUTE**

ART.2

QUOTA LICENZE e ABILITAZIONI ORGANIZZATIVE SETTORE FUORISTRADA ASI4X4

Le quote delle licenze Fuoristradistiche ASI per le relative attività praticabili sono fissate in:

- € 35 LICENZA AGONISTICA
- € 25 ABILITAZIONE ORGANIZZATIVA

SI EVIDENZIA CHE:

Il rilascio della licenza AGONISTICA è subordinato esclusivamente al possesso **di certificato medico agonistico da parte dell'associazione o comitato territoriale richiedente**

L'APPROVAZIONE E IL RILASCIO DELLE LICENZE E ABILITAZIONI ORGANIZZATIVE È DI ESCLUSIVA COMPETENZA DEL RESPONSABILE NAZIONALE DEL SETTORE FUORISTRADA 4X4 TRAMITE LA SEGRETERIA DI RIFERIMENTO ASI LIGURIA (segreteria@asiliguria.it) E NON DEMANDABILE A TERZI O CONVENZIONATI.

ART.3

SETTORE FUORISTRADA 4X4 ASI

Il Settore Nazionale Fuoristrada 4x4 ASI, per l'esclusiva disciplina di propria competenza, opera su delega di ASI Nazionale ed agisce in autonomia come segue:

Riceve e istruisce dalle ASD/SSD affiliate al settore o da altro Ente Affiliante (Comitati territoriali) la pratica di richiesta delle Licenze Agonistiche e delle Abilitazioni Organizzative sulla modulistica da esso appositamente predisposta.

Le licenze e abilitazioni organizzative sono di esclusiva competenza e rilascio del Settore tramite la segreteria di competenza ASI Liguria (segreteria@asiliguria.it). Nessun altro Ente affiliante (Comitato territoriale) può sostituirsi a tale pratica, ma può eventualmente provvederne alla richiesta per le proprie Associazioni.

L'Abilitazione Organizzativa del Settore, in vigore a decorrere dal 15/03/2025, è obbligatoria per tutte le ASD organizzatrici di attività in ambito fuoristradistico iscritte al Settore Nazionale Fuoristrada o Comitati Territoriali.

ART.4

SICUREZZA

Il Settore verifica, su delega di ASI Nazionale, la corrispondenza degli infortuni denunciati alla compagnia assicurativa con lo svolgimento delle attività consentite.

ART.5

ESCLUSIONI

Sono oggetto di **ESCLUSIONE** e quindi esenti dal possesso della licenza agonistica o abilitazione organizzativa , i tesserati che praticano la disciplina fuoristradistica esclusivamente come partecipanti alle attività sociali a livello amatoriale, escursionistico e turistico ed inseriti con i tesseramenti previsti delle Associazione.

ART. 6

DISPOSIZIONI FINALI

Eventuali organismi sportivi convenzionati con l'Ente nell'ambito delle attività motoristiche e che operano d'intesa con la Direzione Tecnica hanno obbligo di rivolgersi in ogni caso al Settore Nazionale Fuoristrada ASI 4x4 per il rilascio delle licenze.

Chiunque violi e/o contravvenga alle disposizioni di cui al presente documento, ed emetta licenze non autorizzate dal Settore , è altresì segnalato al Procuratore Sociale ASI per i conseguenti provvedimenti disciplinati dalle vigenti norme statutarie e regolamentari dell'Ente.

Le attività sopra descritte sono concepite per tutelare le peculiarità delle attività svolte dal Settore . In alcun caso è autorizzata l'esclusività affiliativa presso il Settore Fuoristrada al fine di ottenere il rilascio delle licenze. Pertanto le ASD/SSD afferenti ai Comitati Territoriali o a qualsiasi altro Ente Affiliante diverso dal Settore Fuoristrada, continueranno il rapporto affiliativo con il Comitato o l'Ente di riferimento.



ENTE DI PROMOZIONE
SPORTIVA
RICONOSCIUTO
DAL CONI

**SPORT
E SALUTE**

SETTORE NAZIONALE FUORISTRADA ASI 4X4

Variante Aurelia 9 19038 Sarzana (SP) - e-mail: segreteria@asiliguria.it

RICHIESTA LICENZA/ABILITAZIONE ORGANIZZATIVA

Anno

AGONISTICA*

ABILITAZIONE ORGANIZZATIVA*

COGNOME E NOME* SESSO* M F NAZIONALITA'*

LUOGO DI NASCITA* DATA DI NASCITA*

C.F.* RESIDENTE IN*

CITTA'* PROV* (.....) CAP* CELL*

TEL..... E-MAIL*

Documento* : Carta d'Identità Passaporto Patente

(Allegare alla presente copia del documento selezionato in corso di validità)

ASSOCIAZIONE DI APPARTENENZA*

COMITATO TERRITORIALE

N° TESSERA ASSOCIATIVA* ANNO*

(Allegare alla presente copia della tessera associativa in corso di validità)

(* Campi di compilazione obbligatori)

Firma*

Riservato alla Segreteria del Settore

Approvato il

N° Licenza/Abilitazione

Timbro e Firma

REGOLAMENTO RAPPORTI tra IL SETTORE NAZIONALE FUORISTRADA ASI4X4 e COMITATI TERRITORIALI ASI

Il presente regolamento è redatto nel rispetto dello Statuto ASI, dei regolamenti nazionali e delle convenzioni in essere.

Affiliazione e Tesseramento

1. Le affiliazioni provenienti dal lavoro del responsabile tecnico periferico del Settore Fuoristrada nominato, rimangono affiliate al comitato di appartenenza senza che il Settore Fuoristrada ASI nazionale ne vanti alcun diritto.
2. Le associazioni di qualsiasi natura, già affiliate ad ASI attraverso il Settore rimangono ad esso affiliate senza che il Comitato Periferico intervenga in alcun modo e/o vanti alcun diritto.
3. La **quota affiliativa** applicata dal Comitato Periferico per le associazioni ADERENTI al Settore NON deve essere inferiore a € 120,00;
4. La tessera consigliata alle Associazioni fuoristradistiche della propria Provincia o Regione possono essere le **tessere B e C** e il costo applicato all'associazione non deve essere inferiore a € 5,00 per le B e di 10€ per le C.
5. Il periodo di affiliazione previsto per le Associazioni aderenti al Settore Fuoristrada 4x4 ASI , è istituito da Settembre ad Agosto.

Erogazione corsi

6. Per l'erogazione dei corsi è necessario seguire i regolamenti disciplinari.
7. **La Segreteria del Settore Fuoristrada ASI (Asi Liguria)si occuperà di richiedere alla Direzione Tecnica Nazionale l'autorizzazione del singolo corso e il rilascio del diploma e del tesserino tecnico relativo**

Diplomi e Tesserini Tecnici

8. Il costo dei diplomi è fissato in € 250,00 dei quali € 50,00 rimarrà al Comitato Periferico.
9. Il costo delle "equiparazioni" è fissato a € 120,00, così come indicato nelle linee guida.
10. Il Settore Fuoristrada ASI4x4 si occuperà di riconoscere le quote spettanti al nazionale per il rilascio dei diplomi e dei tesserini tecnici. Si occuperà delle spedizioni presso il comitato richiedente, o secondo accordi con il comitato direttamente al richiedente, senza che il comitato abbia da sostenere spesa alcuna.

Rinnovo Tesseramento Tecnico

11. Il rinnovo del tesserino tecnico ASI Fuoristrada, sebbene con cadenza biennale, è rilasciato con modalità annuale seguendo l'anno solare (gennaio - dicembre).
12. **Il rilascio di una nuova qualifica non esonera il socio dal rinnovo annuale del Tesserino Tecnico**
13. La quota di rinnovo del tesserino tecnico è fissata in € 70,00/anno fino a 3 qualifiche, per le qualifiche aggiuntive oltre la sesta è necessario aggiungere € 15,00/anno a qualifica.
€ 20,00/anno quota spettante al Comitato Periferico.
Settore Nazionale Fuoristrada ASI si occuperà dei rinnovi e della trasmissione dati alla Direzione Nazionale.

Se il tecnico non è in regola con il tesseramento sociale non potrà ottenere qualifiche così come non sarà possibile effettuare rinnovo del tesseramento tecnico.

Per quanto non è espressamente descritto in questo regolamento si fa riferimento al Disciplinare e a tutti i regolamenti in vigore di ASI Fuoristrada, dell'ASI.



**Normativa del Settore Fuoristrada Nazionale ASI 4x4 per il rilascio della
Dichiarazione di Conformità
delle
Aree ed Impianti fuoristrada adibiti ad attività e competizioni**

AREE E IMPIANTI

GENERALITA'

Questo documento determina i requisiti e le caratteristiche che devono soddisfare gli impianti Off-Road delle Associazioni affiliate per ottenere la dichiarazione di conformità allo svolgimento di attività del Settore Fuoristrada Nazionale 4x4 ASI. Si specifica che le strutture o Aree 4x4 (artificiali o naturali) ,per svolgere attività ufficiali, devono essere legalmente concesse all'Associazione dalle Autorità competenti / uffici pubblici e/o privati . Il Settore Nazionale Fuoristrada ASI 4x4 declina ogni responsabilità e si riserva di poter chiedere all'Associazione stessa la regolarità della concessione per poter procedere all'attivazione delle valutazioni di conformità e, previo rilascio della dichiarazione di conformità l'autorizzazione allo svolgimento regolare delle attività richieste dall'Associazione stessa in suddetta area. **La verifica delle Aree 4x4 ed il rilascio dell'Attestazione di Conformità è di esclusiva competenza del Settore attraverso il Responsabile Nazionale del personale designato dallo stesso e il Comitato ASI Liguria. Non è conferito a nessun altra figura o Ente territoriale tale mandato. La validità della conformità è di anni 3.**

Gli impianti e Aree Fuoristrada sono destinati ad ospitare le seguenti attività e specialità:

- ✓ Corsi di Guida Sicura in 4x4 e Fuoristrada
- ✓ Allenamenti per Gare Trial ,Super Trial , Estremo e/o di Categoria
- ✓ Gare Trial , Super Trial ed Estremo Nazionali con percorsi specifici dedicati alle categorie partecipanti
- ✓ Giornate di prove tecniche da parte degli Associati
- ✓ Manifestazioni/Eventi 4x4/Gare

Sono inclusi veicoli Quad 4x4 la cui attività può essere svolta all'interno del Circuito, a condizione esclusiva che lo stesso impianto sia dotato di aree e ostacoli conformi alla tipologia di veicoli ; i requisiti di conformità di tali aree ed ostacoli sono definiti in questo documento.

Per l'individuazione delle caratteristiche e dei requisiti necessari all'acquisizione di parere favorevole allo svolgimento di attività 4x4 e competizioni, si rimanda a specifiche appendici.

Indice dei requisiti di conformità

STRADE D'ACCESSO E IDENTIFICAZIONE DELL'IMPIANTO

Le **strade di accesso** devono essere di dimensioni e consistenza del fondo stradale tali da consentire l'agevole e sicura percorrenza ed accesso all'impianto da parte dei mezzi in transito, di soccorso e recupero, quantomeno nelle stesse condizioni atmosferiche per cui le attività negli impianti OFF ROAD sono effettivamente in corso. In particolare quando tali strade di accesso NON risultino essere strade ad accesso pubblico deve essere garantito, come requisito minimo da parte del Gestore dell'impianto, la segnaletica indicante la velocità di percorrenza del tratto ogni qual volta la dimensione e/o consistenza del fondo stradale possa pregiudicare un accesso in sicurezza mediante un veicolo proveniente dalla sede stradale pubblica.

Le strade di accesso dovranno essere segnalate in modo adeguato tale da facilitarne l'individuazione a chi desideri accedere al cancello di ingresso principale dell'impianto. L'adeguatezza consiste nel mettere in condizione qualsiasi persona alla guida di un veicolo di essere consapevole, avendone conferma, di percorrere il corretto tratto stradale per raggiungere il cancello di ingresso in caso desideri entrare nell'impianto (o viceversa per raggiungere la sede stradale pubblica a partire dal cancello di uscita dell'impianto off road, in caso desideri uscire dall'impianto e raggiungere la sede stradale pubblica).

SEGNALAZIONE DELLE STRADE DI ACCESSO :

Nelle ore diurne, con apposizione permanente su un sostegno verticale di non meno di 100 cm di altezza da suolo di un cartello di dimensioni non inferiori ad un foglio A4 ad ogni 300 metri di distanza a partire dal cancello di entrata principale dell'impianto.

Ogni cartello deve riportare quantomeno una immagine che sia chiaramente visibile sia da chi provenisse dall'esterno dell'impianto sia da chi, già all'interno dell'impianto, fosse diretto verso la sede stradale pubblica. Deve essere presente un segnalatore a non meno di 2 metri di distanza dal punto di ingresso / uscita dalla sede stradale pubblica.

Nelle ore notturne (o quando si verificano rilevanti fenomeni atmosferici che possano compromettere il livello di visibilità da parte di un essere umano): attraverso la presenza di segnalatori indicatori luminosi, sorgenti luminose (es. led) o riflettenti (es. catadiottri). Anche in questo caso con apposizione permanente su un sostegno verticale di non meno di 1mt di altezza dal suolo, posti a distanza tale che risulti 1 segnalatore ogni 300 metri di distanza a partire dal cancello di entrata principale dell'impianto. Deve essere presente un segnalatore a non meno di 2 metri di distanza dal punto di ingresso / uscita dalla sede stradale pubblica.

La larghezza minima orizzontale (in piano) della carreggiata di accesso alle aree degli impianti Off Road deve essere minimo di 3 metri e di non meno di 3,5 metri in altezza dal piano corrispondente, per consentire a eventuali veicoli di soccorso di poter procedere senza restringimenti di carreggiata che ne possano impedire il transito. Il diametro di sterzata minimo operabile nell'intero percorso di accesso /uscita all'impianto off road deve essere di 15 metri.

Il responsabile gestore dell'impianto ha la responsabilità di assicurare che, in caso le caratteristiche delle strade di accesso/uscita a/dall' impianto off road possano pregiudicare il transito di eventuali veicoli di soccorso (ad esempio non limitativo: diametri di curvatura / sterzata, discese o salite incompatibili con la circolazione di veicoli di soccorso), tali rischi siano identificati e notificati in anticipo alla richiesta di autorizzazione (richiesta di Dichiarazione di Conformità) e ove obbligatorio anche alle Autorità competenti PRIMA di dare autorizzazione al Pubblico a trasferirsi alle attività presso l'impianto.

In prossimità dell'entrata principale dell'impianto il gestore deve esporre un cartello, visibile dall'esterno dell'area, che riporti come minimo le seguenti informazioni scritte:

- il nome dell'impianto, del gestore e un numero di telefono di reperibilità
- La concessione del Proprietario o Autorità (nome o nr documento, data, emesso da)
- Il regolamento d'uso e dove questo possa essere reperito (1 copia cartacea deve essere sempre disponibile presso il Responsabile dell'impianto e a richiesta di qualsiasi parte interessata durante gli orari in cui l'impianto è aperto al Pubblico)

- una mappa o grafico mappa in scala con: il percorso di accesso / uscita dall'impianto e layout delle aree dell'impianto, tale da identificare in modo chiaro e inequivocabile I PUNTI IN CUI SONO PRESENTI zone di pronto soccorso di emergenza nell'impianto , aree pericolose da evitare.
- i nomi e ruoli dei responsabili dell' area 4x4, e per ciascuno il relativo indirizzo di contatto telefonico (cellulare) di tutti
- i numeri di telefono per eventuali chiamate a: pronto soccorso, vigili del fuoco, carabinieri, polizia locale
- indirizzo mail del Settore Fuoristrada ASI ove possono essere, da chiunque, inviati suggerimenti o reclami, purché il mittente si identifichi (es. alleggi copia valida della propria carta identità).

Questo cartello deve essere leggibile a distanza di almeno 1 metro e protetto da eventuale deterioramento e/o distacco involontario ad esempio a causa di normali eventi atmosferici (forte vento, pioggia, grandine) per assicurare che, in caso di necessità di accesso da parti interessate, sia la sua effettiva presenza del cartello nella ubicazione prevista sia la sua idoneità al reperimento delle informazioni sopra indicate (cioè: perché le informazioni riportate nel cartello possano essere lette e comprese).

Il cartello deve essere scritto almeno in lingua italiana.

E' raccomandato, che sia riportata nel cartello stesso, una valida traduzione in lingua inglese del testo in italiano, con dimensione dei caratteri di stampa non inferiore alla dimensione dei caratteri utilizzati per la versione in lingua italiana.

Il gestore è responsabile di documentare in una mappa o grafico il percorso di accesso / uscita dall'impianto e dell'impianto stesso e renderlo accessibile in forma documentata a tutte le parti interessate, indicando la scala con cui esso è rappresentato e identificando eventuali tratti in cui sono presenti rischi e quindi comportamenti da adottare da parte dei conduttori di veicoli e pedoni.

L'ingresso e utilizzo dell'impianto , ai fini assicurativi, è consentito esclusivamente ai Soci tesserati con l'Associazione o con tesseramento giornaliero previsto per le attività quali eventi e manifestazioni. Tutti i partecipanti/visitatori/pubblico presenti alle attività all'interno dell'area 4x4 devono tenere sempre a guinzaglio e vicino a se eventuali animali. E' severamente vietato lasciare animali liberi all'interno dell'area. E' vietato portare gli animali anche se a guinzaglio, tra i veicoli in movimento o negli ostacoli adibiti al passaggio delle auto. Tale obbligo deve essere riportato nel regolamento dell'area e con cartelli esposti all'ingresso.

PERCORSO

Tutto il materiale impiegato nella realizzazione del percorso deve essere composto da materiale di provenienza controllata e certa. La provenienza è controllata e certa quando: è sempre identificata con documentazione di provenienza e trasporto, da parte del Gestore, almeno tramite una persona fisica (nome e cognome e indirizzo) in vita e consultabile che è la persona responsabile della fornitura / provenienza di tali materiali.

Non dovranno essere presenti nel percorso o posti entro una fascia perimetrale di larghezza inferiore ai 100 metri, che corra intorno a tutto il percorso, materiali ricavati da scarti edili, contaminati da sostanze NON naturali, materiali e/o parti di materiali potenzialmente nocivi alla salute umana, all'ambiente e agli animali, se non contenuti in aree / contenitori specifici a norma di Legge.

E' tassativamente vietato al Gestore consentire e autorizzare l'inclusione anche solo parziale o temporanea nel percorso di tratti / aree appartenenti a discariche sia a cielo aperto che al coperto.

Negli intervalli temporali di svolgimento delle attività di impianto autorizzate dal Gestore (dunque salvo interruzioni di attività imposte dal Gestore) è un requisito per la superficie del percorso, per tutta la sua estensione, che questa sia stata identificata, mantenuta, approntata in modo tale da assicurare :

- una trazione che garantisca un'accelerazione da 0 a 10km/h in un tempo massimo di 30" da parte dei veicoli (salvo per le sezioni di percorso volutamente dedicate a fangaia e controllata mancanza di aderenza)
- visibilità del percorso di almeno 10 m di campo visivo frontale da parte del pilota del veicolo, in condizioni di tempo atmosferico diurno e sereno
- una manutenzione / ripristino di una sezione di percorso che possa essere efficacemente eseguita (in poche ore, entro massimo 24 ore continue)
- capacità di drenaggio di acqua piovana che possa accumularsi durante un periodo di intense piogge (es. temporali di fine estate) , consentendo che dopo l'esaurimento dell'evento atmosferico di precipitazione piovosa il drenaggio in essere nel tratto di percorso sommerso riporti in condizioni di percorribilità il tratto / sezione interessato entro e non oltre 6 ore dall'esaurimento dell'evento atmosferico.

In caso di **aree naturali** adibite ad attività, è vietato, e dunque NON conforme ai requisiti di questo documento, la realizzazione a fini di uso la realizzazione impropria di superfici pavimentate o comunque di materiale solido, quale catrame, cemento ecc. Questo requisito intende favorire la preservazione dell'Ambiente Naturale e scoraggiare qualsiasi manomissione dello stesso ai fini di approntamento per altro utilizzo non previsto dal presente regolamento; eventuali residui di pavimentazione o materiali non ammessi (come sopra elencati) che dovessero essere riscontrati e presenti (a causa di pregresse attività di terze parti) non dovranno assolutamente divenire parte del percorso dell'impianto.

LUNGHEZZA

La lunghezza del tracciato comprensivo di ostacoli, non deve essere inferiore a 200 metri.

La misura della curva del tracciato deve essere effettuata mediante metro a bandella / nastro (come l'analogo in uso in edilizia stradale o similare) che deve essere svolto in corrispondenza della linea ideale di mezzeria del percorso. Metodi alternativi di misura possono essere concessi purché il Gestore si accerti e dichiari che l'errore di misura legato al diverso metodo NON riduce la lunghezza riscontrata con misura al disotto del limite indicato di 200 metri per oltre 4 metri (5% del valore minimo di lunghezza del circuito)

LARGHEZZA

La larghezza minima del percorso tracciato, non deve essere inferiore a 3 metri

Durante le prove di guida e le attività negli impianti off-road, è ammessa la presenza contemporanea di vetture 4x4 alle seguenti condizioni:

- ✓ i circuiti devono avere uno o più percorsi dedicati ed idonei a tutte le tipologie di veicoli
- ✓ se il circuito è unico, non deve essere di larghezza inferiore a 8 metri

SALITE E DISCESE/RAMPE/DISLIVELLI

Le rampe, salite/discese o dislivelli non dovranno essere superiori a 10 metri, tenendo conto la conformazione del tracciato e degli ostacoli, e non dovranno avere un'angolazione superiore ai 40° di inclinazione longitudinale, mentre quella laterale (trasversale) non dovrà superare i 30°. Ogni qualsiasi variazione di tali standard, deve essere valutata in base al tracciato, utilizzo e tipologia di veicoli che lo affronteranno.

ZONA NEUTRA

Lungo i lati dell'intero percorso deve essere presente una zona neutra di sicurezza di larghezza idonea per la manovra di un veicolo di recupero/emergenza.

La zona neutra deve essere delimitata, lato pista, con materiale naturale e/o paletti di legno o materiale plastico di facile rottura in caso di impatto a velocità di 10 km/h di un veicolo con pilota, flessibile o facilmente abbattibile, con superficie liscia e priva di zone taglienti in caso di impatto, di altezza non inferiore a 100 cm che potranno essere congiunti tra loro da bandella di segnalazione in pvc o catenella in pvc colorata. La dimensione del paletto deve essere massimo di 30x30 mm

E' vietato l'uso di corde (di qualsiasi materiale), filo di ferro, picchetti in ferro, ferro tubi, tondini di ferro/acciaio, o materiali simili perché in caso di impatto con il corpo umano ad una velocità di 10 km/h potrebbero realisticamente causare lesioni per taglio, perforazione o schiacciamento di organi.

DOSSI-SOLCHI

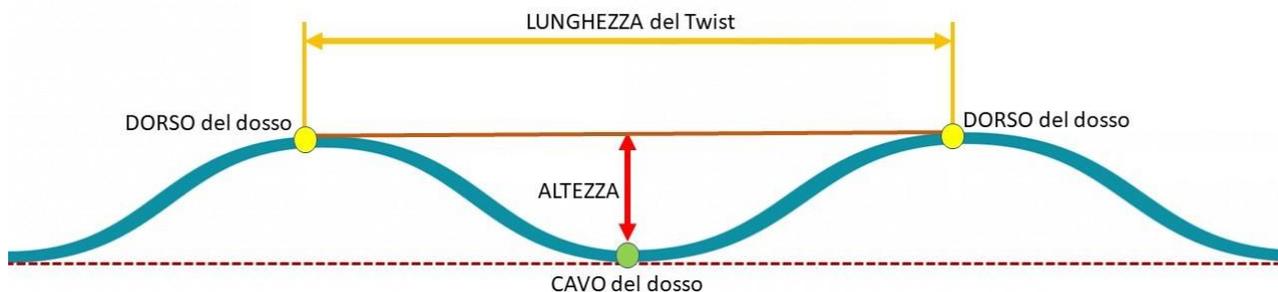
Devono essere sempre individuabili sul posto e all'inizio dell'attraversamento, con cartelli (non inferiore al formato A4) di segnalazione che ne indichino la presenza certa da parte del conduttore del veicolo.

La larghezza della pista, in corrispondenza della sommità degli ostacoli non deve essere inferiore a 3 metri. Tutti gli ostacoli dovranno essere delimitati da entrambi i lati con picchetti di legno o di materiale flessibile e fettucce, per delimitarne la larghezza di sicurezza.

Ogni ostacolo deve avere una via alternativa al suo superamento di larghezza non inferiore a 3 metri, in caso i conducenti decidano di voler evitare l'ostacolo.

TWIST (dossi alternati)

I twist, sono dossi alternati nel senso di percorrenza della pista devono essere presenti a condizione il cui dislivello di quota tra il dorso ed il cavo del dosso sia compreso tra i 30 ed 60 cm e che la distanza tra il dorso dei rispettivi dossi non sia inferiore ai 2,50 metri.



GUADI E FANGAIE

I guadi all'interno dell'area 4x4, se presenti, devono avere una profondità compresa tra i 30 ed i 60 cm. In caso di unico guado, che non deve superare la lunghezza di 30 metri, deve essere dotato di sistema di innalzamento o abbassamento, in maniera da poterlo regolare in caso alle attività svolte in pista ed ai veicoli che vi entrano.

Nell'eventualità che l'area 4x4 presenti più di un guado, si dovrà procedere a regolare le varie profondità in maniera che possano essere usati contemporaneamente da differenti veicoli.

In merito alle fangaie, le stesse dovranno rispettare in maniera uguale le caratteristiche dei guadi, valutando la tipologia di fango e delle vetture con il rispettivo gommaggio.

I guadi e le fangaie, devono essere identificati almeno 2 metri prima del loro ingresso con cartello di segnalazione (non inferiore al formato A4 e ad altezza di 1 metro) che ne indichi la profondità e lunghezza.

PISTE CONTIGUE E TRAIETTORIE

Tra le corsie contigue deve esserci uno spazio neutro di almeno 2 metri.

Nel caso in cui lo spazio neutro non rispetti il limite inferiore di 2 metri, i tracciati contigui dovranno essere separati e protetti con utilizzo di ulteriori terrapieni, reti, barriere, paletti in pvc o di materiale morbido e flessibile.

RECINZIONI E PROTEZIONI

Al fine di evitare, per questioni di sicurezza, interferenze con le attività di guida, gli spazi non dedicati a tracciato, devono essere separati dal resto dell'impianto con una rete di separazione e/o fettuccia e/o bandella segnaletica ad un'altezza da terra di almeno 80 cm. Eventuali ostacoli composti invece da corsi d'acqua, terrapieni, rampe e scarpate dovranno portare segnalazioni laterali lungo tutta la lunghezza con altezza da terra di 1 metro e doppia bandella colorata e devono essere identificati almeno 2 metri prima del loro ingresso con cartello di segnalazione (non inferiore al formato A4 e ad altezza di 1.50 mt)

POSTAZIONI PER PERSONALE DI PISTA

Durante le tutte le attività 4x4, deve essere assicurata sempre la presenza di uno o più responsabili di area, in numerosufficiente a coprire visivamente tutto il tracciato.

Il loro posizionamento deve essere in funzione della tipologia dell'attività svolta e dal numero di veicoli presenti, sia in sosta che in movimento.

Le figure dei Responsabili di Area devono essere nominate e designate a voto unanime dal Consiglio Direttivo dell'Associazione. Il loro ruolo all'interno dell'area è insindacabile e rappresentano a tutti gli effetti l'autorità gestionale dell'area. Il loro ruolo è quello di verificare il corretto svolgimento delle attività e far rispettare il regolamento presentato ai singoli Soci o frequentatori (sempre tesserati).

AREA SERVIZI

Deve essere prevista un'area con superficie piana nella quale ospitare i mezzi di servizio degli utenti e di soccorso.

L'area prevista per i servizi di primo soccorso, deve essere facilmente raggiungibile dall'interno e dall'esterno della pista, ed essere chiaramente identificata nella mappa di layout dell'impianto nonché devono essere presenti cartelli indicatori (non inferiore a formato A4) nelle principali aree dell'impianto che indirizzino chiunque interessato a poterla raggiungere.

Tutti gli impianti tecnologici eventualmente presenti realizzati, installati e messi in servizio, dovranno essere messi in servizio e mantenuti secondo le specifiche e vigenti normative di legge sulla sicurezza, tra cui anche quanto definito nel Dlgs 81/2008 e successive modificazioni.

REGOLA GENERALE

Tutta l'Area 4x4 deve essere composta da ostacoli da effettuare per qualsiasi attività 4x4 e con veicoli sia originali che preparati. Inoltre deve essere mantenuta sempre pulita sia per i partecipanti presenti, che per il pubblico in caso di eventi e manifestazioni. E' consentito esclusivamente il ripristino dei percorsi o aggiustamenti degli ostacoli dell'Area4x4 successivi alla dichiarazione di conformità rilasciata dal Settore ASI4x4. Ogni successiva modifica superiore al 30% complessivo dell'area adibita ad attività, necessita l'invio da parte dell'Associazione di comunicazione alla Segreteria del Settore che provvederà ad organizzare in accordo con il Responsabile Nazionale o un preposto, una nuova verifica sul posto per il rilascio di un nuova attestazione di conformità. La durata dell'attestazione è di anni 3 e vale al fine di riconoscimento ove vengono svolte in sicurezza le attività fuoristradistiche del Settore.

REGOLAMENTO PER AREE 4X4

- 1- L'accesso all'Area 4x4 è consentito solo ed esclusivamente ai Soci iscritti all'Associazione e/o a Ospiti in caso di Eventi e Attività riguardanti l'Associazione (anch'essi regolarmente tesserati).
- 2- E' vietato l'accesso all'intera Area a persone sotto l'effetto di sostanze stupefacenti e/o alcolici.
- 3- E' vietato l'accesso all'Area a veicoli che manifestano evidenti perdite di liquidi o problemi meccanici che possano compromettere lo svolgimento delle regolari attività in campo.
- 4- Tutti i veicoli che entrano in pista dovranno essere in regola con le vigenti leggi del Codice della Strada
- 5- Tutti i veicoli dovranno avere l'autorizzazione dell'organizzazione presente in pista per svolgere attività all'interno dell'Area 4x4
- 6- E' concesso l'utilizzo dei veicoli 4x4 solo ai maggiorenni muniti di patente in corso di validità.
- 7- Sui tracciati interni all'Area si deve tenere una velocità massima di 5 km/h e obbligo di ridotte.
- 8- Le persone ed i veicoli all'interno della Pista sono obbligati a rispettare eventuali strutture e impianti evitando di danneggiarli, lordarli, spostarli, e utilizzarli senza autorizzazione,
- 9- L'Area 4x4 o altri impianti possono essere concessi solo e limitatamente nei periodi ed agli orari stabiliti dal Direttivo dell'Associazione e dall'organizzazione presente .
- 10- Alle persone a bordo dei veicoli ammessi in Pista, è fatto divieto di scendere dai veicoli stessi e di camminare sulla Pista, salvo autorizzazione da parte dei Responsabili di Pista.
- 11- Il numero di veicoli che potranno circolare contemporaneamente in Pista sarà stabilito di volta in volta dal Responsabile di Pista sempre presente in occasione di qualsiasi attività nell'Area 4x4.
- 12- Durante la permanenza in pista, è sempre obbligatorio l'uso delle cinture di sicurezza, sia per l'autista che per tutti i passeggeri all'interno del veicolo. Sono vietate gare di velocità(se non espressamente organizzate dall'Associazione) , ed è OBBLIGATORIO circolare sempre a velocità moderata durante la permanenza in Pista.
- 13- E' vietato creare intralcio sull'Area: in caso di arresto forzato il veicolo deve essere messo in sicurezza, e spostato a traino in area esterna al circuito della pista.

- 14- Il RESPONSABILE DI PISTA, è la figura preposta a far rispettare il seguente regolamento. In caso vengano osservati comportamenti contrastanti con questo regolamento, il Socio o l'Ospite potranno essere richiamati verbalmente, ed in caso allontanati.
- 15- Tutti i Soci e ospiti dovranno essere sempre supervisionati durante le operatività in Area dal/i Responsabile di Area al fine della sicurezza.
- 16- I partecipanti alle attività in Area, non dovranno arrecare danni ,sporcare o introdursi nei terreni confinanti all'esterno dell'Area4x4. Ogni comportamento non ritenuto idoneo, deve essere segnalato alle Autorità competenti (Forze dell'ordine).
- 17- I minori dovranno essere sempre accompagnati dai genitori e non devono , per motivi di sicurezza, sostare, giocare, utilizzare attrezzature inerenti all'attività off-road o svolgere altre attività all'interno dell'Area dedicata al transito veicoli e ostacoli.
- 18- E' severamente vietato lasciare circolare liberamente animali nell'Area 4x4 e devono obbligatoriamente essere tenuti a guinzaglio.
- 19- L'Associazione non è responsabile di danni meccanici causati al proprio veicolo durante la permanenza nell'Area 4x4 in caso di danni ad altri mezzi verrà attuata la normale procedura CID tra i conducenti.
- 20- Ogni ospite/Socio con il proprio mezzo, passeggeri, o semplici visitatori, dovranno prestare la massima attenzione costantemente nell'attraversare le aree della pista per tutta la durata del percorso di attraversamento, in quanto essendo terreno dissestato e dedicato al transito di veicoli questo può essere fonte di cadute e conseguenti lesioni
- 21- Tutti i veicoli che hanno operato all'interno dell'Area 4x4 prima di rientrare su strada asfaltata, dovranno essere debitamente resi idonei alla circolazione, rimuovendo fango, pietre o altra sporcizia, che potrebbe pregiudicare la sicurezza di altri guidatori

Il presente regolamento rappresenta la linea guida per la gestione e operatività di un'Area 4x4 gestita dall'Associazione affiliata al Settore Fuoristrada Nazionale ASI4x4. qualsiasi modifica al presente regolamento deve essere autorizzata sempre dal direttivo della associazione e che il criterio di approvazione di qualsiasi modifica adottato dal Direttivo è fondato sul principio di NON ridurre il livello di sicurezza per persone cose ed ambiente

IMPIANTI ADIBITI A COMPETIZIONI

GENERALITA'

Per ottenere la Dichiarazione di Conformità per le competizioni, l'impianto deve possedere i seguenti requisiti con modifiche/specificazioni idonee per lo svolgimento di Competizioni di Fuoristrada Ufficiali Nazionali :

PARCO PILOTI (PADDOCK)

Deve essere presente un'area con superficie piana e non fangosa , nella quale far sostare i mezzi di servizio dei piloti e dove possa essere scaricato il proprio materiale per eventuali riparazioni dei veicoli.

Deve essere composto da due zone separate; una per la sosta dei mezzi di assistenza e l'altra per i mezzi di trasporto dei piloti e loro assistenti. Il Paddock deve essere attrezzato con specifici recipienti per la raccolta differenziata dei rifiuti (carta/cartone, plastica, vetro/metallo) e un contenitore specifico per oli esausti . All'interno del paddock deve OBBLIGATORIAMENTE essere esposto il cartello " VIETATO FUMARE e USARE FIAMME LIBERE". L'area deve essere provvista di due estintori Classe ABC (materiali solidi , liquidi e gassosi)con carica non inferiori ai 6kg e valida (non scaduta) e omologati con posizione indicata sia nella mappa del layout dell'impianto sia fisicamente in loco con un cartello di colore ROSSO posto sulla verticale dell'estintore ad altezza minima 2 m

DIREZIONE GARA E SEGRETERIA

Adiacente il paddock, deve essere prevista un'area attrezzata con tavolo e sedie, e sistema di comunicazione destinato alla Direzione di Gara ed alla segreteria. Deve essere attrezzata con gazebo impermeabile in caso di pioggia e di telo ombreggiante in caso di sole.

AREA EMERGENZA MEDICA

Deve essere presente un'area con superficie piana, non fangosa, senza ostacoli, aperta (senza bandelle o recinzioni) e adibita alla sosta di almeno un veicolo di emergenza (es. ambulanza). L'area deve essere ubicata sempre all'inizio dell'impianto competitivo, in maniera da permettere l'accesso e la partenza del mezzo di soccorso senza impedimenti e intralci. L'area deve essere segnalata con cartelli visibili da almeno 50 metri di distanza e posti ad altezza di 2 metri da terra.

Deve essere attrezzata con gazebo impermeabile in caso di pioggia e di telo ombreggiante in caso di sole.

AREA VERIFICHE TECNICHE

Nelle vicinanze del parco piloti, per lo svolgimento delle verifiche tecniche. Deve essere attrezzata con gazebo impermeabile in caso di pioggia e di telo ombreggiante in caso di sole.

La zona deve essere recintata e con accesso protetto e controllato.

AREA GIURIA (Race Director)

L'Area Giuria o Postazione del Race Director deve essere collocata, in zona accessibile dal parco piloti e deve essere attrezzata ad ufficio. Deve essere attrezzata con gazebo impermeabile in caso di pioggia e di telo ombreggiante in caso di sole.

AREA STAMPA

Ove possibile e se richiesto, deve essere allestito lo spazio per ospitare la Stampa ed i Fotografi, attrezzato con prese di corrente, tavoli e sedie in numero sufficiente. Deve essere attrezzata con gazebo impermeabile in caso di pioggia e di telo ombreggiante in caso di sole.

SISTEMA DI COMUNICAZIONE AUDIO

E' necessario che sia installato un sistema di amplificazione (fisso o mobile), perfettamente udibile sia nella zona pubblico che nell'area paddock. Il sistema, in funzione della categoria dell'impianto, dovrà contemplare anche la possibilità di separare le comunicazioni tra pubblico e paddock. Deve essere attrezzata con gazebo impermeabile in caso di pioggia e di telo ombreggiante in caso di sole.

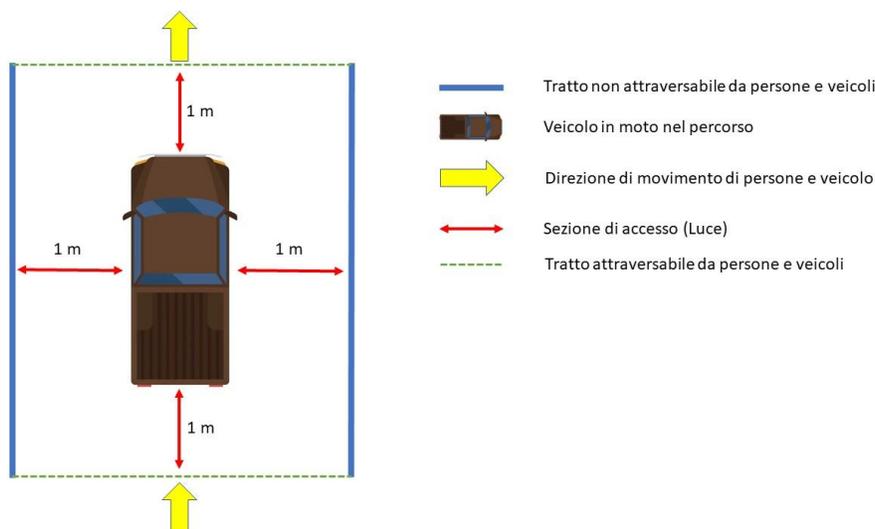
ZONA PUBBLICO

Devono essere previste delle aree destinate al pubblico spettatore alle gare. Le aree destinate al pubblico devono essere organizzate con recinzione con bandella segnaletica colorata ad altezza da terra non inferiore a 100 cm e cartelli indicanti il divieto di oltrepassare la recinzione. I cartelli esposti devono essere di misura non inferiore a formato A4 e fissati alla bandella di segnalazione.

ZONA DI ATTESA

Adiacente alla linea di partenza (Start), deve essere prevista la zona d'attesa, delimitata da bandella colorata di segnalazione o catenella rossa/bianca o giallo/nera, possibilmente coperta in caso di condizioni meteo non favorevoli (pioggia, neve, grandine, vento), ove le vetture, i piloti ed eventuali meccanici devono sostare, in attesa della verifica pre-gara del veicolo e della chiamata per la partenza. attrezzata con gazebo impermeabile in caso di pioggia e di telo ombreggiante in caso di sole.

Il raggiungimento della linea di partenza, deve avvenire attraverso un percorso delimitato con paletti alti 100 cm e bandella colorata di segnalazione. La zona di attesa deve essere tale da permettere Ad esempio: deve poter accedere 1 veicolo con una sezione di accesso (luce) che consenta almeno 1 metro di spazio ai lati, di fronte e dietro,



L'area deve essere provvista di due estintori di Classe ABC (materiali solidi, liquidi e gassosi) con carica non inferiori ai 6kg e valida (non scaduta) e omologati con posizione indicata sia nella mappa del layout dell'impianto sia fisicamente in loco con un cartello di colore ROSSO posto sulla verticale dell'estintore ad altezza minima 2 metri. (Esempio ammesso di cartello. Non necessariamente il cartello deve essere metallico o plastico: può essere anche stampato su carta e affisso, purché per tutta la durata dell'accesso di persone alla zona sia presente, visibile (Dimensioni: 30 x 20 cm, Distanza massima di percezione: 6 metri). La tipologia di estintore deve essere a polvere classe ABC (per utilizzo su materiali solidi, liquidi infiammabili e gas infiammabili **UNI EN 3-7:2008 (D.M. 7.1.2005)**)
Nelle zone di attesa è vietato fumare o usare fiamme libere. (Per cartelli ed estintore vedere Appendice A)

ZONA DI PARTENZA

La zona di partenza deve essere delimitata con bandella colorata di segnalazione o catenella rossa/bianca o giallo/nera e deve avere essere indicata con cartello indicatore (non inferiore a formato A4) su tutti i lati chiusi. Deve avere un lato, chiaramente indicato con cartello, con possibilità di accesso e uscita veicolo e personale staff (es. catenella di delimitazione colorata sganciabile e riposizionabile).

LINEA DI PARTENZA

La linea di partenza o Start, può essere composta da : arco sponsoristico a portale con larghezza interna minima di 4 metri e altezza 2,50 metri , da bandiere/vele con asta ben fissate a terra con altezza tra 1,50 metri e 3,20 metri e che non coprano la visibilità del pilota approntato alla partenza. Sempre e comunque deve presente una linea di vernice bianca o colorata larga 15 cm disegnata a terra (la vernice utilizzata deve essere di tipo esclusivamente all'acqua e non composta da sostanze inquinanti). Davanti alla linea di partenza non deve essere presente alcun tipo di ostacolo e persona .

RETTILINEO DI PARTENZA

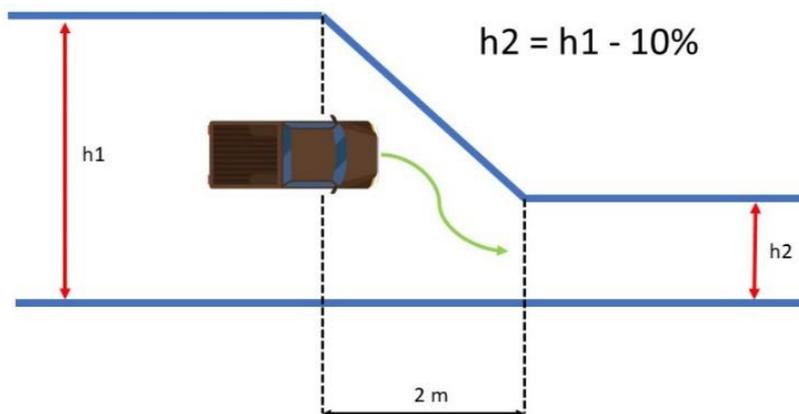
La distanza tra la linea di partenza , misurata dalla linea stessa dello Start , e l'inizio geometrico del primo ostacolo, per tutte le categorie non deve essere inferiore a 15 metri

Dietro la linea di partenza, a 3 metri di distanza, deve essere collocata una barriera che impedisca al pilota di arretrare oltre tale limite. La linea di partenza e la retrostante zona pur facenti parte della zona di attività, devono essere comunque protetti e delimitati con bandella di segnalazione colorata per evitare l'accesso a persone non autorizzate.

LARGHEZZA DEL TRACCIATO

Il tracciato deve essere indicato con picchetti in legno o in materiale flessibile non più alti di 100 cm e conficcati verticalmente nel terreno e di facile rottura in caso di impatto con un veicolo o un quad con pilota che viaggia alla velocità di 10 km/h. Devono essere congiunti tra loro da bandella colorata.

La larghezza del tracciato, se a doppio senso di percorrenza, non deve essere inferiore a 10 metri nel punto più stretto. Non sono consentiti restringimenti del percorso, maggiori del 10% in una distanza di 2 metri , se non a scopo di creare una porta di passaggio obbligato ai fini di punteggio.



h₁ = larghezza della sezione della carreggiata prima del restringimento

h₂ = larghezza della sezione della carreggiata dopo il restringimento

 Percorso (in pianta)

 Veicolo in moto nel percorso

LUNGHEZZA DEL TRACCIATO COMPETITIVO

Il tracciato adibito alla competizione non deve essere inferiore ai 200 metri , misurati dalla linea di partenza al traguardo, comprendendo curve, rettilinei e ostacoli.

La misura della curva del tracciato deve essere effettuata mediante metro a bandella / nastro (come l'analogo in uso in edilizia stradale o similare) che deve essere svolto in corrispondenza della linea ideale di mezzzeria del percorso. Metodi alternativi di misura possono essere concessi se certi e chiari e che l'errore di misura legato al diverso metodo NON riduca la lunghezza riscontrata con misura al disotto del limite indicato di 200 metri per oltre 4 metri (5% del valore minimo di lunghezza del circuito)

SEGNALETICA E TRACCIATURA DEL PERCORSO COMPETITIVO

Il percorso/tracciato di gara deve essere delimitato in maniera visibile lungo tutta la sua percorrenza con bandelle o nastro identificativo ben visibile, così come tutte le prove tecniche. La larghezza del tracciato non può essere inferiore ai 2.50mt. Quando la lunghezza della prova o del tracciato sia superiore ai 20mt, è consentito creare la "porta di ingresso" della prova di larghezza non inferiore a 2.50mt con un due paletti di altezza non inferiore ad 1mt (uno a destra e uno a sinistra) e il cartello indicante INIZIO PROVA e il relativo numero prova e la freccia che ne indichi la direzione. Situazione analoga per la "porta di uscita" con cartello FINE PROVA. E' d'obbligo apporre il fettucciato di delimitazione o chiusura se vi sono percorsi ad incrocio, aree di pericolo o tratti che non interessano il tracciato di gara. Il senso di percorrenza delle tracce o del percorso, ingressi e uscite delle prove devono essere sempre segnalati con cartello di dimensione non inferiore al formato del foglio A4 indicante la freccia di direzione, posto su paletto con altezza non inferiore ad 1mt, lo stesso deve essere ripetuto in caso il tracciato presenti aree con visibilità limitata causata da dossi e avvallamenti o curve pericolose con visibilità inferiore ai 5mt. Il trasferimento tra una prova tecnica e l'altra deve essere effettuato dal veicolo a velocità non superiore ai 15km/h e gli occupanti del veicolo devono sempre indossare le protezioni previste, fino al termine della gara. La velocità massima, in caso di percorrenza di un tratto veloce che prevede punteggio di gara, non deve comunque superare i 40km/h. Entrambi i percorsi devono essere segnalati da cartelli in formato A4 con freccia indicante la direzione.

TRAGUARDO

La linea del traguardo deve essere perpendicolare alla postazione di cronometraggio, e può essere identificata con arco sponsoristico a portale, appositi cartelli o bandiere a scacchi bianco-nero sorretti da picchetti in legno o aste di materiale flessibile . Sempre e comunque deve presente una linea tracciata sul terreno di vernice colorata larga 15 cm disegnata a terra (la vernice utilizzata deve essere di tipo esclusivamente all'acqua e non composta da sostanze inquinanti). Davanti alla linea di traguardo non deve essere presente alcun tipo di ostacolo e persona .

L'area deve essere provvista di almeno due estintori con carica non inferiori ai 6kg e valida (non scaduta) e omologati con posizione indicata sia nella mappa del layout dell'impianto sia fisicamente in loco con un cartello di colore ROSSO posto sulla verticale dell'estintore ad altezza minima 2 metri . Non necessariamente il cartello deve essere metallico o plastico: puo essere anche stampato su carta e affisso, purché per tutta la durata dell'accesso di persone alla zona sia presente, visibile (Dimensioni: 30 x 20 cm, Distanza massima di percezione: 6 metri). La tipologia di estintore deve essere a polvere classe ABC (per utilizzo su materiali solidi, liquidi infiammabili e gas infiammabili **UNI EN 3-7:2008 (D.M. 7.1.2005)**)

AREA CRONOMETRAGGIO

Deve essere ubicata in prossimità della linea di arrivo e inaccessibile al pubblico con delimitazione di bandelle colorate o catenelle colorate rosso/bianco o giallo/nero in pvc ,ma segnalata con cartelli indicatori (non inferiore a formato A4) ad un'altezza compresa tra i 100 e 150 cm e visibile dai piloti durante la gara. Oltre i cartelli che indicano l'area , devono essere apposti anche i cartelli con scritto " vietato l'accesso ai non autorizzati". All'interno dell'area cronometraggio dovranno essere presenti esclusivamente i cronometristi della gara e le apparecchiature se organizzato il rilevamento automatico dei tempi. Deve essere attrezzata con gazebo impermeabile in caso di pioggia e di telo ombreggiante in caso di sole.

PARCO CHIUSO

Con accesso diretto dalla zona di arrivo deve essere presente un'area destinata a parco chiuso, ove rilasciare i veicoli che hanno gareggiato e a disposizione per una eventuale verifica tecnica.

L'area, deve essere delimitata e/o recintata, con un solo ingresso e provvista di almeno un estintore con carica non inferiore ai 6kg e valida (non scaduta) e omologato con posizione indicata sia nella mappa del layout dell'impianto sia fisicamente in loco con un cartello di colore ROSSO posto sulla verticale dell'estintore ad altezza minima 2 metri. Non necessariamente il cartello deve essere metallico o plastico: puo essere anche stampato su carta e affisso, purché per tutta la durata dell'accesso di persone alla zona sia presente, visibile (Dimensioni: 30 x 20 cm, Distanza massima di percezione: 6 metri). La tipologia di estintore deve essere a polvere classe ABC (per utilizzo su materiali solidi, liquidi infiammabili e gas infiammabili **UNI EN 3-7:2008 (D.M. 7.1.2005)**)

AREA PREMIAZIONI

Adiacente alla zona di arrivo, deve essere presente la zona per ospitare il podio premiazione. La zona deve essere delimitata ma esposta al pubblico per rendere partecipe tutti i presenti all'evento di premiazione.

La premiazione deve avvenire solo esclusivamente al termine della gara , e cioè quando i giudici di gara hanno confermato alla direzione dell'organizzazione che non vi sono più veicoli sul percorso o in movimento si nei tracciati sia nelle aree organizzate per la manifestazione. Deve essere attrezzata con gazebo impermeabile in caso di pioggia e di telo ombreggiante in caso di sole.

ZONA LAVAGGIO VEICOLI

Nell'area adibita a competizione ,deve essere predisposta una zona lavaggio veicoli.

La zona deve essere attrezzata con acqua (fornitura idrica dall'acquedotto o cisterna) ed un sistema ad alta pressione (idropulitrice, motopompa con lancia a pressione o moto-idropulitrice) e il lavaggio del veicolo deve essere fatto esclusivamente con acqua e senza alcun tipo di detersivo.

Segnalazioni

Tutte le attrezzature ed i servizi devono essere segnalati da appositi cartelli indicatori.

Esclusioni

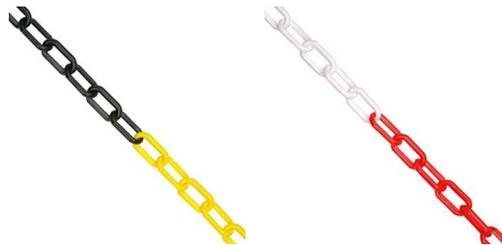
Aree non espressamente indicate nella presente normativa sono da ritenersi facoltative.

APPENDICE A

Materiale di sicurezza e delimitazione da utilizzare nelle Area 4x4 e impianti adibiti a competizione

Il materiale sotto riportato può essere reperito presso negozi che forniscono DPI e accessori a norma di Legge per la gestione della sicurezza nell'ambito di settore edilizio / stradale."

Catenella di segnalazione e delimitazione in PVC



Colonnine di segnalazione e delimitazione in PVC



Bandelle/Nastro segnaletico in PVC



Picchetti in legno H =100cm
Misura 30x30 mm



Paletto flessibile in pvc H= 100cm con puntale in ferro , per recinzioni e delimitazione aree



Cartelli di sicurezza ed estintori

Cartelli a norma ISO 7010 A3/A4/A5

Estintore da 6kg Classe ABC

Cartello ubicazione estintore



Cartello Vietato Fumare



Cartello Vietato Fumare e Usare fiamme libere



Cartello Vietato l'ingresso alle persone non autorizzate



Cartello Vietato l'ingresso alle persone e ai mezzi non autorizzati

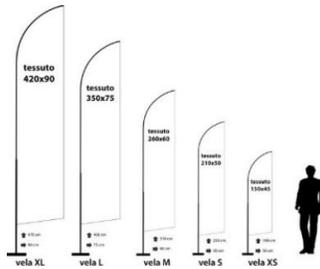
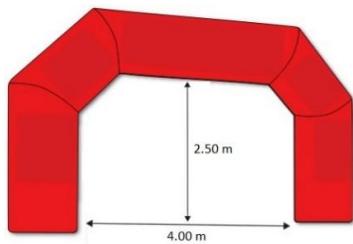


Cartello Area Primo Soccorso

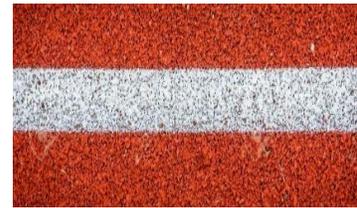


Allestimenti per aree di Partenza e Arrivo (Start/Finish) e coperture

Il materiale sotto riportato può essere reperito presso rivenditori specializzati, fornitori per materiale sportivo o siti internet specifici.



Linea bianca Partenza/Traguardo



Bandiere Partenza/Arrivo
 in inglese e a scacchi



Gazebo per pioggia ,vento e sole
 con pareti removibili



Copertura per sole

