

REGOLAMENTO TPI 2008



Per qualunque chiarimento o informazione

**TPI
Via Grotta n.3
43010 Fontana (PR)
Tel e Fax 0521-647118
e-mail: info@tractorpulling.it**

SOMMARIO

A fianco ad ogni argomento troverete indicato il capitolo e la pagina della corrispondente sezione del regolamento ETP.

-Introduzione	PAG 1
-Regole di competizione/ idoneità dei partecipanti/registrazione dei veicoli	PAG 2
-Procedure di partecipazione	PAG 3
-Classi di peso e misura della barra di tiro	PAG 4
-Altezze delle barre di tiro/ regole generali per tutte le categorie:freni-gancio traino-barre di tiro e relativi disegni.	PAG 5
-Frizioni volani automatismi e protezioni	PAG 9
-Motori aeronautici marini e industriali	PAG 13
-Motori Turbojet	PAG 15
-Albero di trasmissione e protezioni /Protezioni accoppiatore/telaio/protezione del motore	PAG 18
-Leva dell'acceleratore/Tubi di scappamento	PAG 20
-Carburanti e serbatoi	PAG 21
-KillerSwitch	PAG 22
-Sicurezza	PAG 23
-Sedili e parafranghi/ Piedi antiribaltamento	PAG 25
-Rollbar	PAG 26
-Protezioni del turbo	PAG 28
-Pneumatici/pesi/avviamento con prodotti chimici/sistemi antincendio	PAG 30
-Categoria Italian Pulling	PAG 31
-Categoria Prostock	PAG 32
-Categoria Superstock	PAG 34
-Categoria Liberi 35	PAG 36
-Categoria Liberi 45	PAG 37
-Categoria Truck	PAG 38
-Svolgimento della competizione	PAG 39
-Pista, ufficiali di pista e Staff	PAG 41
-La slitta /Regole di gara per le qualifiche	PAG 42
-Regole di gara per le finali /Assegnazione punteggi / modalità di ricorso	PAG 44
-Regole generali per i team	PAG 45
-Cause di non ammissione alla competizione/	PAG 46
-Sommario Motivi di squalifica	PAG 47
-Recupero gare/ Pass che regolano gli ingressi dei team	PAG 48
-Modalità di iscrizione al campionato	PAG 49

TPI REGOLE DI COMPETIZIONE (Cap 1 pag 1)

A.TPI

La Tpi (Tracteur Pulling Italia) è una società sportiva che nasce a Parma il 14 settembre del 1999 per divulgare e promuovere lo sport del Truck e del Tractor Pulling italiano, è iscritta al UISP e riconosciuta dal Coni.

L'associazione italiana di Tractor Pulling, facendo riferimento alle normative europee che regolano questo sport, si prefigge di fornire, con questo manuale, una precisa linea di condotta per chi pratica questa disciplina e un valido aiuto per coloro che vogliono avvicinarsi allo sport del Tractor Pulling.

SICUREZZA

In ogni evento ufficiale autorizzato dalla Tpi la sicurezza deve essere l'obiettivo principale, questo è uno sport dove i mezzi in gara sviluppano sempre maggiori potenze, devono dunque essere prese le giuste precauzioni in ogni fase della gara.

La sicurezza è una responsabilità individuale di tutti, dagli operatori di pista ai concorrenti al pubblico stesso.

NOTA DI GARANZIA (Cap1-pag 2)

Le norme contenute in questo volume sono da intendere come una raccolta dei principi fondamentali che regolano lo sport del Truck e del Tractor Pulling.

Il pieno rispetto delle norme di sicurezza è responsabilità di ogni pilota e di ogni partecipante. Le norme qui contenute sono state scritte basandosi sul regolamento ETPC.

AVVISO

I partecipanti sono invitati a contattare l'organizzazione della Tpi qualora vogliano costruire un nuovo veicolo o vogliano apportare delle modifiche ad uno già esistente, al fine di verificare in corso d'opera la legittimità degli interventi da eseguire.

Il regolamento che segue potrà essere modificato dalla TPI in qualunque momento lo ritenga opportuno. Seguirà una comunicazione scritta di ogni modifica effettuata.

B. REGOLE DI COMPETIZIONE (cap 2 pag 2)

A. IDONEITA' DEI PARTECIPANTI

1-Tutti i concorrenti, per prendere parte ad una gara di Truck e/o di Tractor Pulling regolarmente indetta dalla Tpi devono avere un'iscrizione in regola per la stagione in corso.

Per l'iscrizione autonoma l'età di accettazione è di anni 18, si abbassa ad anni 16 se la responsabilità viene assunta per iscritto da un tutore legale o da uno dei genitori.

2-Nessun veicolo regolarmente iscritto al campionato italiano può essere utilizzato in manifestazioni che prevedano l'esibizione dinamica ,senza previa autorizzazione scritta della Tpi.

3-Ogni pilota deve presentare, oltre alla documentazione elencata nell'apposita sezione, anche un certificato MEDICO SPORTIVO per attività agonistica con validità di mesi 12.

B.REGISTRAZIONE DEI VEICOLI

1-Registrare significa identificare ogni veicolo con un numero di registrazione, a cui associare il calcolo del punteggio effettuato in totale da quel veicolo .Tutti i veicoli devono essere registrati prima di iniziare la competizione.

2-I partecipanti dovranno esporre il numero di registrazione rilasciato dalla Tpi in un'area visibile del veicolo.

3-Un veicolo può essere venduto con il numero di registrazione ,in questo caso si devono cedere anche tutti i punti accumulati dallo stesso.Questo vale anche nel caso in cui il mezzo in questione gareggiasse in più categorie.

4-Un partecipante ,a stagione già in corso, può scendere in pista con un mezzo completamente nuovo mantenendo il punteggio del mezzo con cui ha iniziato a gareggiare. Tutto ciò a patto che il nuovo mezzo mantenga il nome e il numero di registrazione del vecchio mezzo e che dunque quest'ultimo non gareggi più con quel numero e con quel nome.

5-E' importante che i cambiamenti di proprietà che avvengono durante la stagione di Pulling in corso, che viene sempre calcolata dal primo gennaio di ogni anno, siano comunicati per iscritto alla Tpi, in modo da poter preparare la nuova registrazione prima della gara.

C-PROCEDURE DI PARTECIPAZIONE (Cap 1-pag 3)

1-Ogni veicolo può gareggiare in più categorie , ma solo una volta per categoria.

2-Un veicolo riceve i punti solo dopo avere effettuato una tirata misurabile.

3-Non sono ammesse categorie miste miste.

4-Le categorie previste per una determinata gara dovranno gareggiare tutte in quella gara, ma non necessariamente rispettando l'ordine previsto dal programma.

5-Se un veicolo si ritira da una categoria non potrà rientrare per l'anno in corso.

6-Se il Puller subisce una rottura durante la tirata precedente tale da non poter rispettare l'ordine di partenza nella fase successiva o nell'altra categoria in cui gareggia, il partecipante può chiedere al giudice di gara di tirare per ultimo come previsto dal regolamento. E' a discrezione del giudice di gara concedere il cambiamento per quanto riguarda il piazzamento di partenza.

7-Ogni mezzo verrà controllato prima di entrare in pista per verificarne l'idoneità a scendere in pista.

8-Nella fase finale I veicoli verranno sempre pesati prima di scendere in pista per la competizione. Il pilota avrà la possibilità di apportare le eventuali modifiche nel minor tempo possibile.

9-L'ordine di partenza di ogni singola categoria verrà deciso per estrazione alla presenza dei piloti e/o dei rappresentanti dei team interessati.

10-Alla linea di partenza, dopo essersi posizionati per l'agganciamento ,il Puller va messo in folle, per consentire agli operatori dietro la slitta di operare in sicurezza le manovre necessarie. Si procederà alla messa in tiro della catena solo dietro il segnale del giudice di gara preposto.

11-La bandiera rossa indica al pilota che deve mantenere la posizione, restando immobile.Rappresenta sempre un segnale di STOP.

Alla partenza fino a quando il giudice di gara tiene la bandiera rossa il pilota deve tenere il Puller assolutamente immobile.

12- La bandiera verde indica al pilota che dal quel momento può partire quando vuole,o comunque che può lasciare la posizione. Rappresenta sempre un segnale di VIA.

13-Ogni pilota dovrà sempre fare in modo di entrare in pista ad una velocità che non costituisca pericolo per gli addetti e il personale di pista.

14-Quando il Puller viene trainato dal mezzo addetto al recupero dopo ogni tirata, dovrà essere tenuto al minimo o spento.

D.CLASSI DI PESO, PESO E MISURA DELLA BARRA DI TIRO (cap1 -pag 3)

CLASSI DI PESO RICONOSCIUTE DALLA TPI

Italian Pulling	26000 kg
Prostock	35000 kg
Superstock	35000 kg
Libero 35	35000 kg
Libero 45	45000 kg
Truck	85000 kg

NOTE

Ogni peso ufficiale è da considerarsi incluso il pilota, il carburante e tutti i liquidi, pronto per scendere in pista.

Ci sarà una tolleranza fino a 30 kg in meno del peso richiesto.

NON RICHIESTO PER IL CAMPIONATO ITALIANO:

Prostock e Superstock devono avere almeno 100 kg di zavorre mobili.

1-In ogni area ci deve essere una zona designata da intendersi come area tecnica dove tutti i veicoli saranno controllati, pesati e misurati.

Per il campionato italiano i mezzi saranno controllati ad uno ad uno, una volta controllati ed entreranno in pista dove non potrà più essere effettuato alcun intervento.

2-La pesa dovrà essere di dimensioni tali da poter pesare l'intero trattore.

3-Tutti i pesi ufficiali includono il pilota, il veicolo con olio, acqua, carburante ed equipaggiamenti di sicurezza, pronto per la competizione. Tutti i piloti devono essere pesati insieme al veicolo durante la pesata ufficiale. Nessun veicolo con peso superiore a quello previsto sarà ammesso alla competizione. Non è permessa l'aggiunta di carburante, acqua, o zavorre dopo la pesata ufficiale, a meno che dopo tali operazioni non si richieda di essere ripesati. La pesata in uscita è a discrezione dell'ufficiale di pista.

4-Tutte le barre di tiro devono essere misurate, dopo tale misura si possono spostare al massimo 100 kg di zavorra, la pressione dei pneumatici invece dovrà restare invariata.

5-Lo spostamento di più di 100 kg di zavorra può comportare la rimisurazione della barra di tiro, a discrezione dell'ufficiale di pista.

ALTEZZE DELLE BARRE DI TIRO NELLE VARIE CATEGORIE

	MAX	MIN
Italian Pulling	600 mm	550 mm
Prostock	500 mm	450 mm
Superstock	500 mm	450 mm
Libero 35	500 mm	450 mm
Libero 45	500 mm	450 mm
Truck	800 mm	800 mm

REGOLE GENERALI VALIDE PER TUTTE LE CATEGORIE IN GARA(Capitolo 2 Pag 1)

A-FRENI

Ogni mezzo partecipante deve essere equipaggiato di un sistema frenante posteriore efficiente, in grado di fermare il mezzo nel minor tempo possibile.

B.GANCIO DI TRAINO

Ogni veicolo deve essere equipaggiato con un gancio di traino posizionato nella parte frontale dello stesso. Il gancio non è incluso nella lunghezza complessiva del veicolo e può sporgere frontalmente per una lunghezza massima di 150 mm e deve avere un foro di mm 75, possibilmente posizionato orizzontalmente.

Deve essere sufficientemente robusto da permettere il traino del mezzo e non deve essere utilizzato per altri scopi.

C-BARRA DI TIRO

1-La barra di tiro deve essere costruita in modo tale che in caso di rottura il suo supporto non possa saltare via dalla parte superiore del mezzo o dal supporto della linea mediana dell'asse posteriore.

2-Una barra di tiro più corta rispetto alle dimensioni consentite non è accettabile(vedi dis. Punto E)

3-La barra di tiro deve essere rigida in tutte le direzioni.

4-Deve essere parallela al terreno con una tolleranza di +/- 10 gradi, misurati dal perno centrale di fissaggio.(vedi dis. Punto C-G)

5-Deve essere fatta di acciaio solido, avente una resistenza di tensione di almeno 500N/mm².Non sono ammesse saldature sulla barra di tiro.

6-Nessuna parte del veicolo deve interferire con la slitta, con la catena e con il gancio nella fasi di tiro, di aggancio e di sgancio del veicolo stesso.

7-La barra di tiro deve avere un'area di 150 mm per lato e 300 mm in altezza libera da ostacoli (inclusi pesi e stabilizzatori) in modo da garantire un facile aggancio e sgancio da parte dell'operatore.

8-La barre di tiro e gli stabilizzatori non devono essere in alcun modo connessi fra loro, ma devono costituire due corpi indipendenti.

9- La distanza dalla barra di tiro al centro dell'asse posteriore non può cambiare durante la fase di tiro.

10- La sporgenza massima della barra di tiro non deve superare gli 800 mm (misurata dal centro dell'asse posteriore al centro del foro di aggancio).

11-Il foro di aggancio deve essere 75 mm di diametro e avere i bordi smussati per favorire l'aggancio.

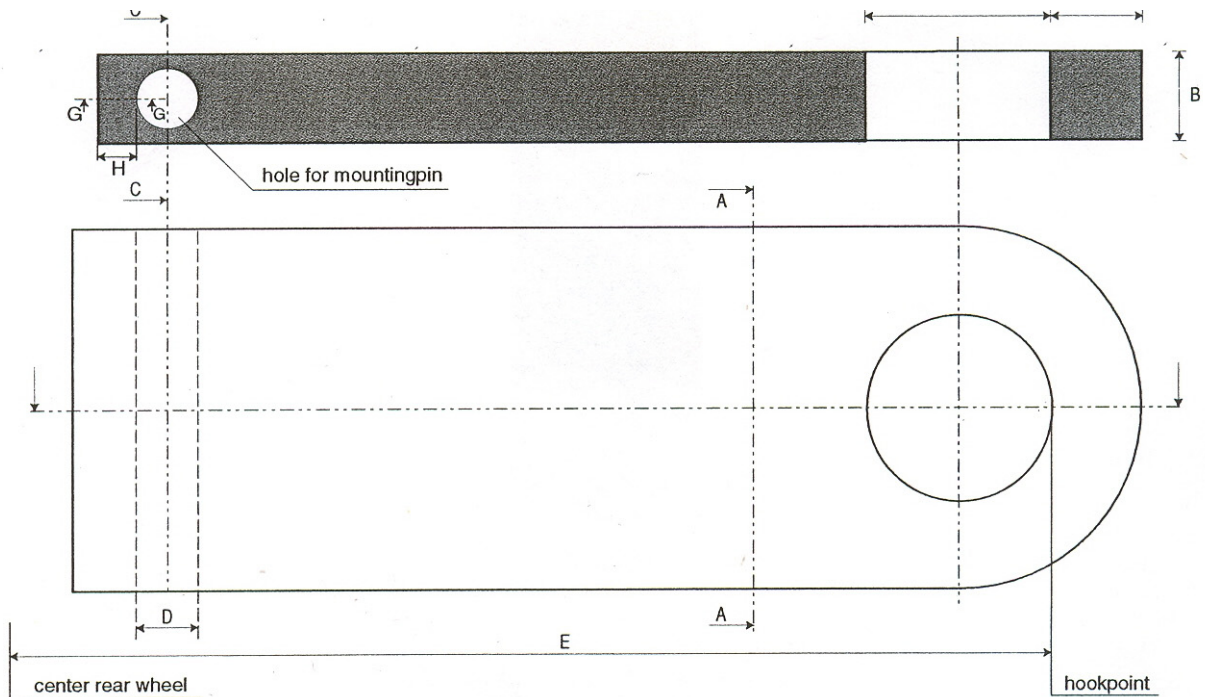
Si consiglia l'uso di Veldox 700 con uno spessore non inferiore ai 40 mm

La Tpi raccomanda ai team di non FISSARE i puller dalla barra di tiro durante il trasporto.

VEDI DISEGNI

DISEGNI PER BARRA DI TIRO

ITALIAN PULLING-PROSTOCK-SUPERSTOCK -LIBERI



DIDASCALIA

Profilo A-A (superficie) $> \varnothing = 1900$ mm

Misura B = 40 mm

Profilo C-C (superficie) $> \varnothing = 1900$ mm

Diametro del foro D $> \varnothing = 25$ mm

Lunghezza E della barra di tiro $> \varnothing = 450$ mm

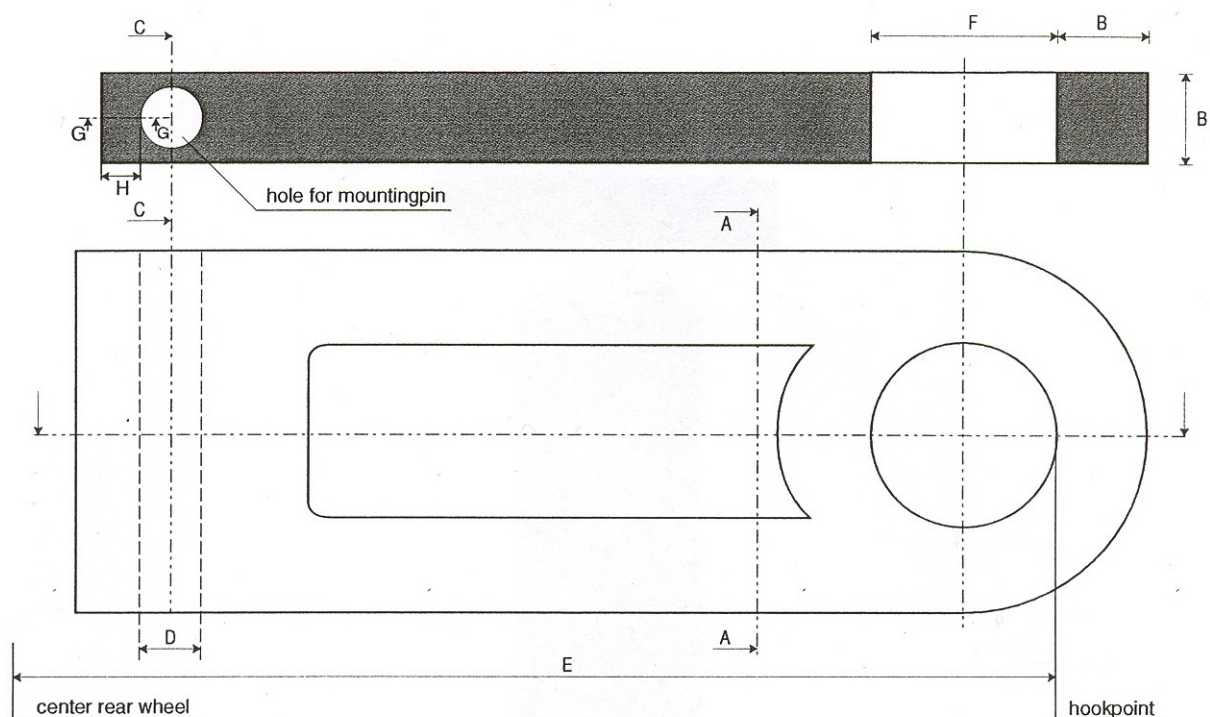
Foro di aggancio F = 75 mm

Profilo G-G superficie minima $> \varnothing = 1000$ mm

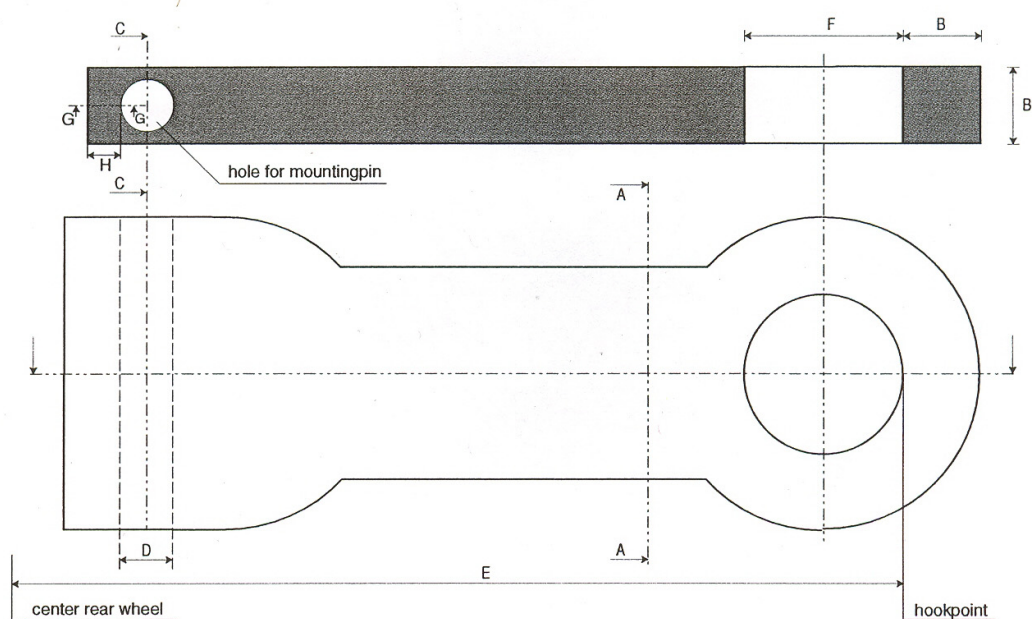
Misura H $> \varnothing = 10$ mm

NB: IL FORO DI AGGANCIO DELLA BARRA DI TIRO DEVE SEMPRE ESSERE SMUSSATO PER IMPEDIRE CHE IL GANCIO DELLA SLITTA SI BLOCCHI.

ALTRI ESEMPI DI BARRE DI TIRO PER LE CATEGORIE SOPRALELENATE

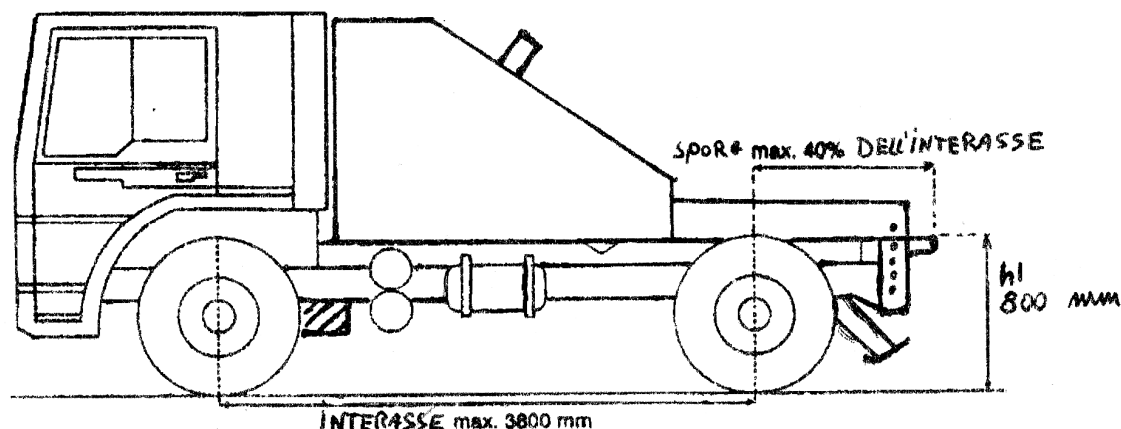


NB: NEL CASO IN CUI SI UTILIZZI QUESTA SOLUZIONE I BULLONI DI APPOGGIO INFERIORI DOVRANNO ESSERE POSIZIONATI NELLA PARTE PIENA + VICINA AL FORO DI AGGANCIO.



NB: Anche i mezzi della categoria Italian Pulling sono tenuti a rispettare le norme di costruzione della barra di tiro, ma qualora vi siano delle difficoltà a causa delle caratteristiche di questa tipologia di Puller, si potrà concordare con la Tpi la costruzione di barre di tiro differenti da quanto specificato nei disegni. Dovranno tuttavia essere rispettate le principali misure di sicurezza e resistenza.

BARRA DI TIRO CAT. TRUCK



D. FRIZIONI, VOLANI, AUTOMATISMI E PROTEZIONI pag (2.7)

1-Tutti i veicoli che usano un sistema volano e/o una frizione accoppiata ad un volano dovrebbero utilizzare solo articoli facenti parte della lista di produttori ETPC.

La frizione deve essere di tipo meccanico .Non è permesso alcun dispositivo elettrico, pneumatico o idraulico che agisca sul sistema della frizione. L'innesto idraulico è permesso.

L'ETPC ammetterà volani e parti di frizioni autoprodotte , o comunque non prodotte da produttori della lista ETPC secondo i seguenti criteri:

LA Tpi ammetterà anche **frizioni interamente autoprodotte** o di produttori non elencati nella lista ETPC, purché rispettino le seguenti caratteristiche minime:

-Tutte le parti devono essere fatte in acciaio, in lamiera o ricavate direttamente dal pieno.

NON DEVE ESSERE UTILIZZATA LA GHISA

Il volano, il piatto di pressione e la copertura del piatto (spingidisco) devono essere in alluminio ricavato dal pieno o in acciaio, rispettando le seguenti caratteristiche:

A. Proprietà meccaniche minime (acciaio e alluminio)

- Carico di rottura 500 N/mm²
- Carico di snervamento 280 N/mm²

B. La velocità periferica massima (massima velocità prendendo come riferimento il diametro esterno della componente volano/frizione) è di 200 m/sec. E' dunque il 125 % della velocità di massimo lavoro (tenendo conto del margine di sicurezza per il fuorigiri).

Ciò significa che le velocità massime di rotazione (rapporto velocità di lavoro –giri/min motore/frizione = 1:1) sono le seguenti:

componenti max 250 mm (10,,)	diam= 12000 giri/min
componenti max 280 mm (11,,)	diam= 10500 giri/min
componenti max 305 mm (12,,)	diam= 10000 giri/min
componenti max 318 mm (12,5,,)	diam= 9500 giri/min
componenti max 330 mm (13,,)	diam= 9000 giri/min
componenti max 355 mm (14,,)	diam= 8500 giri/min
componenti max 380 mm (15,,)	diam= 8000 giri/min
componenti max 405 mm (16,,)	diam= 7500 giri/min
componenti max 430 mm (17,,)	diam= 7000 giri/min
componenti max 455 mm (18,,)	diam= 6500 giri/min
componenti max 480 mm (19,,)	diam= 6000 giri/min
componenti max 505 mm (20,,)	diam= 5500 giri/min

C. Tutte le viti e i bulloni utilizzati per il blocco frizione e per collegare il volano all'albero motore devono essere di categoria 10.9 (grado 8) o più alto. Non è permessa nessuna saldatura e/o fresatura chimica sulle parti prodotte artigianalmente.

D. Le illustrazioni di tutti i componenti importanti fatti artigianalmente (volano, dischi d'attrito, spingidisco), complete di tutte le misure devono sempre essere con il Puller, a disposizione di eventuale controllo da parte dei giudici di gara.

CERTIFICAZIONE NECESSARIA PER FRIZIONI ITALIANE AUTOPRODOTTE

Nel caso in cui le frizioni italiane siano autoprodotte o comunque di produttori non facenti parte della lista di produttori ETP devono essere sempre accompagnate dalla seguente documentazione.

- Lo spaccato della frizione firmato da un ingegnere.
- La lista di tutte le componenti usate, con la specifica di materiale impiegati e delle proprietà meccaniche (carico di rendimento, carico di rottura ecc..) e relativa certificazione a garanzia.
- Velocità girante massima del blocco frizione/volano permessa dal produttore
- Il nome del Puller e il tipo di motore montato dallo stesso

SOLO PER ENTRARE A FARE PARTE DELLA LISTA DEI PRODUTTORI ETPC:

Una copia di tutte le illustrazioni ed il rapporto del fornitore devono essere inviati al comitato nazionale di T&S Board.

Il rapporto del fornitore includerà

- La lista di tutte le componenti usate, con la specifica di materiale usato e delle proprietà meccaniche (resistenza di rendimento massima, resistenza alla rottura ecc..)
- Le caratteristiche dei materiali con certificato di 3.1.b firmato dal produttore
- Ogni singolo componente deve avere un foglio distinto timbrato dal produttore (con il suo nome) recante il numero di identificazione e la data di produzione.
- Il nome del Puller e il tipo di motore montato dallo stesso
- Velocità girante massima del blocco frizione/volano permessa dal produttore
- Tutti i dati del costruttore (indirizzo, telefono, fax, mail) e il nome e la firma dell'istruttore responsabile
- Data e luogo di firma su ogni documento.

Se i punti A.B.C sopraelencati sono soddisfacenti e in conformità con le regole di campionato italiano T&S ,tale comitato in collaborazione con l'ETPC può dare il permesso di utilizzare i componenti di frizione/volano con i nomi di tali produttori.

Dopo che tale permesso sarà stato regolarizzato e messo per iscritto i componenti potranno essere utilizzati negli eventi di Tractor Pulling dell'ETPC

5-Tutti i mezzi appartenenti alla categoria Prostock e Superstock devono essere dotati della coperta approvata dall'ETPC di 430 mm di larghezza e abbastanza lunga per ricoprire la campana della frizione con almeno 150 mm di incrocio oppure dell'apposito anello di 10 mm di spessore, avvitato alla campana originale del motore .

(N.B. Nel caso in cui si opti per la soluzione dell'anello si richiede una foto visibile che deve essere sempre a disposizione dei commissari di gara addetti al controllo dei mezzi.)

.

6- Le cinghie che tengono la coperta devono essere fissate come da spiegazione cap.D punto 2

7-I fissaggi e/o i cambiamenti in qualsiasi forma delle coperte antiesplosione possono essere effettuati solo dal costruttore .

8-Frizioni, volani e spingidisci di tutte le classi devono essere annualmente ispezionati e approvati da un membro della Tpi prima della gara di apertura di ogni stagione.

Devono sempre accompagnare il veicolo ed essere a disposizione dei giudici addetti ai controlli.

Fogli d'ispezione+foto dettagliate dei componenti della frizione+ eventuali certificati che attestino il passaggio ai raggi x / ultrasuoni /magnaflux per le saldature delle campane fatte in casa, certificati di conformità ed età delle coperte, documentazione ed età delle tute ignifughe, disegno della sezione delle turbine (motori turbojet), certificato dei cavi attorno al blocco motore e ispezione tecnica per la stagione in atto.

10-Liberi e Italian Pulling fatti i su telaio costruito devono avere una protezione completa e chiusa fatta in acciaio con le seguenti specifiche:

-Campana di produttori approvati dalla lista ETPC

Oppure

Campana autoprodotta (vedi disegno) con le seguenti caratteristiche

1-Il foro d'ispezione non deve essere fatto nell'area di esplosione.

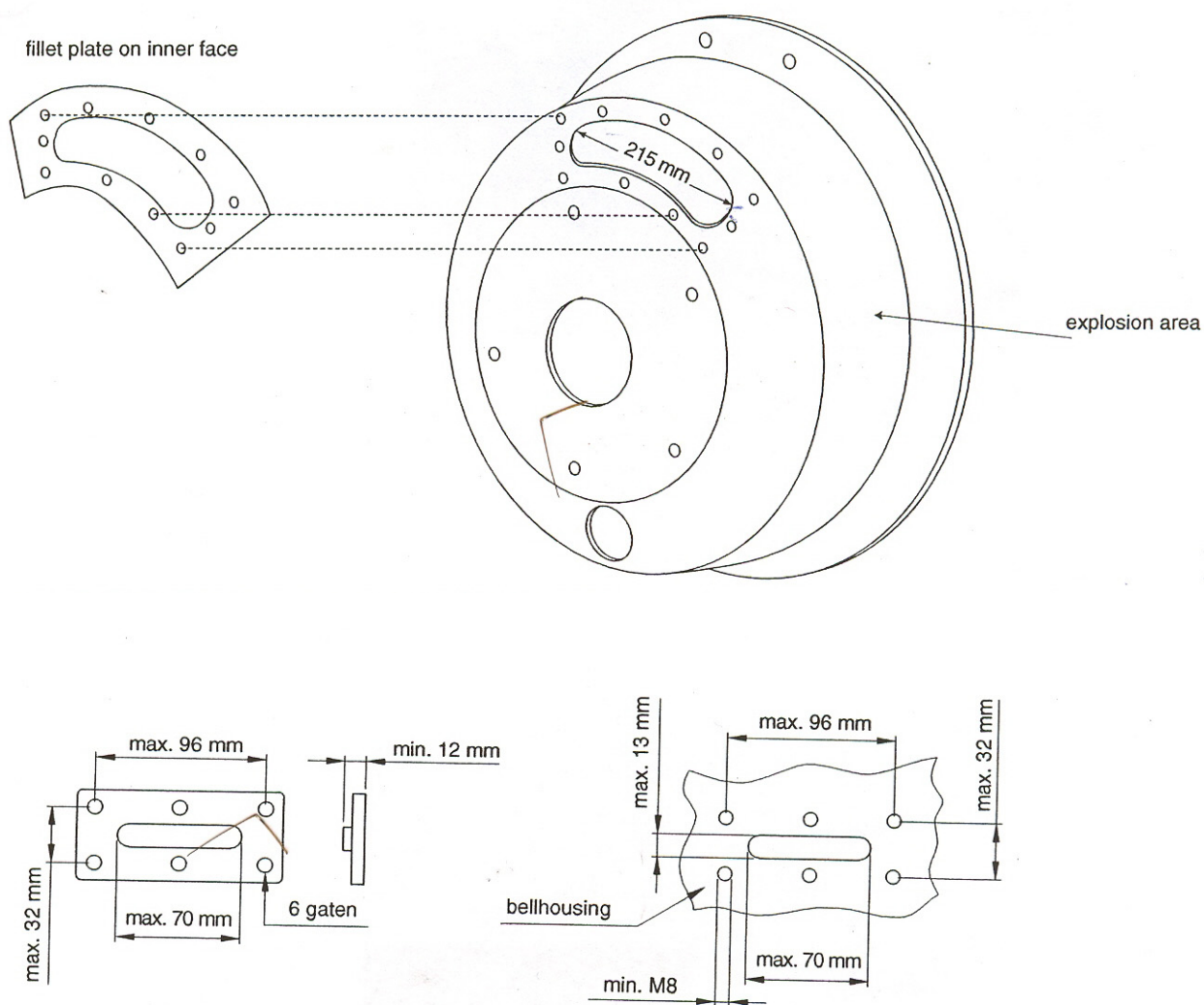
Non deve essere lungo + di 215 mm e + largo di 100 mm.

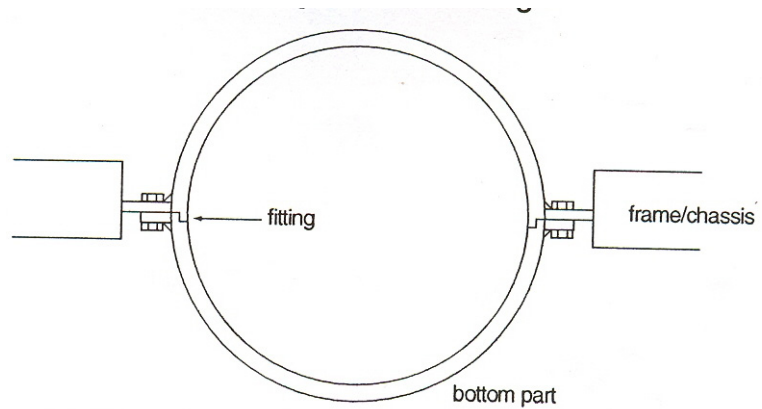
Deve essere avvitato con 12 bulloni M8.8.8

2-La parte esplosiva (explosion area) deve essere costruita con un anello intero senza saldature dello spessore minimo di mm 10.

3- Le saldature che uniscono le varie parti della campana DEVONO ESSERE CERTIFICATE

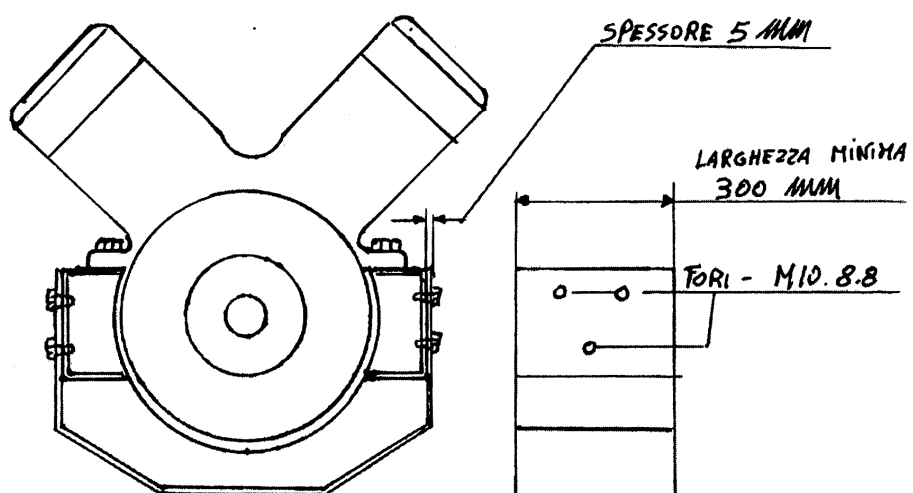
Oppure LA CAMPANA AUTOPRODOTTA DOVRA' ESSERE RICOPERTA CON L'APPOSITA COPERTA DI SICUREZZA APPROVATA DALL'ETPC.





RIPARO PER FRIZIONI TRUCK

Riparo Frizioni Truck



E –MOTORI AEREONAUTICI,MARINI E INDUSTRIALI (Cap 2-pag10)

1-Nei motori di derivazione aeronautica, marina e industriale utilizzati per il Truck e il Tractor Pulling ,quando è utilizzato un cambio fra l'albero motore e la frizione,Il rapporto fra l'albero motore e la trasmissione deve essere 2.5:1-La velocità massima deve essere di 3000 giri/minuto.

-Non è permesso alcun convertitore di coppia dietro al riduttore.

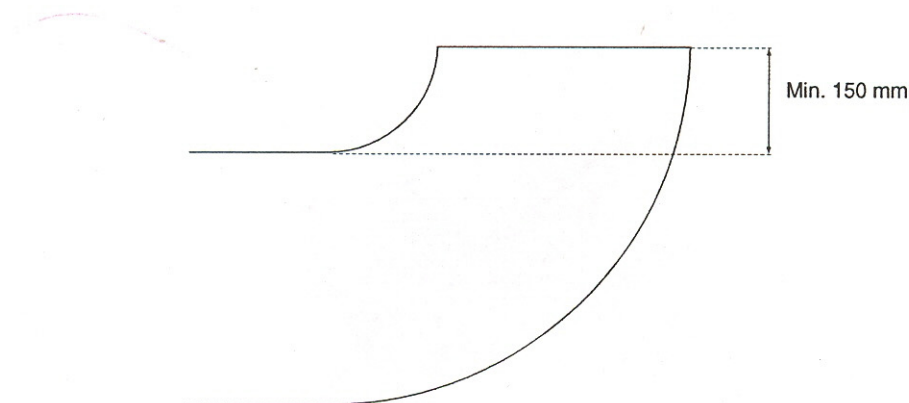
-L'albero che esce dal volano deve essere fatto in acciaio 4140 trattato termicamente, ricavato dal pieno e deve avere uno spessore minimo di 57 mm,(30-38 Rocwell C,DIN 42 Cr Mo 140,300 a 380 Brinell HB)

-Le frizioni sono limitate ad un diametro massimo di 11 pollici se non originali e 12.5 pollici se originali.

2-Nei motori sopralencati l'albero che unisce la frizione all'inversore deve essere fatto di acciaio ricavato dal pieno con le stesse specifiche indicate nel punto 1.

3-La campana che protegge la frizione deve essere imbullonata ad una flangia, avvitata nel monoblocco motore, con minimo 12 bulloni M10 8.8 equamente distanziati fra loro.

La flangia a cui è imbullonata la campana deve avere uno spessore minimo di 6 mm in acciaio o di 10 mm in alluminio.



La flangia a cui la campana è imbullonata deve a sua volta essere fissata al monoblocco motore con almeno 8 bulloni M10 8.8. Quando c'è un riduttore la flangia a cui la campana deve essere imbullonata deve essere fissata al telaio con almeno 8 bulloni M10 8.8 (quattro per parte).

Se si utilizza un telaio con un solo binario il piatto di 6 mm di fronte alla campana deve essere avvitato saldamente al telaio con almeno 8 bulloni M10 8.8 (quattro per parte)

Tutte le altre modifiche devono essere approvate dalla TPI.

4- Durante la tirata non è permesso l'utilizzo dell'unità di accensione ausiliaria di bordo o esterna.

F- MOTORI TURBOJET (cap2-pag11)

1-I motori Turbojet che superano gli 8000 rpm sull'albero di uscita non sono autorizzati a montare un sistema frizione 7volano o una trasmissione automatica.

2-Il tubo di scappamento di qualsiasi turbojet si deve estendere per un minimo di 150 mm al di sopra della linea superiore della turbina (vedi disegno).

3-Nessun motore turbojet può essere utilizzato al di sopra della temperatura originale di costruzione e del limite dei giri consentiti e comunque mai oltre le specifiche che regolano il propulsore.

4-Tutte le prese d'aria devono essere schermate con una protezione. Questa protezione deve avere delle aperture non più larghe di 5mm di diametro.

5-Tutti i motori turbojet devono avere una copertura di almeno 10 mm di acciaio, quelli eccedenti i 1500 hp un minimo di 12mm. Questa copertura deve essere imbullonata. La copertura in acciaio deve incorporare una flangia di almeno 6 mm di spessore che si estende radicalmente verso l'interno per un minimo di 25 mm da entrambe le parti finali della copertura. Uno spessore minimo di 12,5 mm di vuoto deve essere mantenuto fra il motore e la copertura per garantire la circolazione dell'aria all'interno della copertura.

6-I motori Turbojet che non montano la sovracitata copertura devono avere una protezione di acciaio/kevlar con i seguenti requisiti:

- Protezione interna di minimo 0.5 mm (2 mm se alluminio) il più vicino possibile al motore.

- Coperta 30 strati di 328 Kevlar 29 (oppure Twaron con le stesse caratteristiche).

- La coperta di nylon deve essere sufficientemente lunga da coprire tutto il motore con almeno 150 mm di avanzo ed essere fissata con delle cinghie di nylon al di sotto del motore.

- Le coperte devono essere installate nel senso di rotazione della girante del motore.

- Le coperte devono essere completamente avvolte con delle cinghie (minimo 9).

- Le cinghie devono essere cucite lato per lato sulla superficie della coperta.

- Le cinghie devono avere una larghezza di almeno 50 mm e una resistenza minima di 25000 Newton.

- La prima e l'ultima cinghia devono essere posizionate al massimo a 10 mm dal bordo della coperta.

- Per le coperte datate prima del 2006 è ammesso l'uso di cinghie aggiuntive. La resistenza totale delle cinghie deve essere almeno di 200.000 Newton.

7- Tutte le coperture dei Turbojet si devono estendere per un minimo di 13 cm nella parte frontale e 25 cm nella parte posteriore della sezione della turbina. Con motori dove questo risulta impossibile a causa delle caratteristiche di costruzione la copertura deve essere il più simile possibile allo standard.

8- Il diametro del tubo di scappamento non deve essere più piccolo di 25,4 mm rispetto all'uscita del motore.

9- Il rilevatore di giri deve essere posizionato sull'albero della turbina, il più vicino possibile al motore. Il rilevatore posizionato sull'albero di uscita o nel cambio/inversore non è consentito.

Sono richiesti due sistemi separati di protezione contro il superamento della velocità di rotazione massima e sono di seguito elencati

9-1 Il sistema consiste in un rilevatore di velocità che attiva una valvola a solenoide posta fra il sistema di controllo del carburante e il tubo del carburante. In caso di rottura, il settaggio dell'innesto del sistema deve essere sufficientemente basso da evitare un aumento di velocità oltre il limite consentito. Ogni turbojet deve avere due di queste valvole indipendenti. Alternativamente, questo sistema può essere fatto con una valvola by-pass aggiuntiva, montata fra il sistema di controllo del carburante e lo spruzzatore della camera di combustione. La valvola by-pass deve essere sufficientemente larga da permettere il deflusso della massima quantità di carburante utilizzabile, in condizione di bassa pressione, dalla linea al serbatoio. Nei turbojet con due fasi di passaggio del carburante, la valvola deve essere montata nella prima fase. (VEDI DISEGNO).

9-2 Deve inoltre essere montato il sistema originale di limitazione della velocità o di regolazione di velocità costante.

10- Le turbine autocostruite non sono ammesse. La ricostruzione , l'assemblaggio,il ricondizionamento dei turbojet può essere fatto esclusivamente dalle strutture preposte autorizzate dal costruttore originale.

11- a) I Turbojet Lycoming T-55-L11 o TF-35 oppure Napier Gazelle non sono ammessi come motori da competizione.

b) Nessun mezzo nuovo con turbine a singolo asse.

c) Nessun motore con oltre 2500 hp di potenza al decollo è ammesso per il Tractor Pulling.

12- I team che progettano di costruire o acquistare un mezzo propulso da Turbojet, devono inviare la documentazione tecnica (incluso un disegno dello spaccato della turbina e i libri tecnici) sia alla TPI che alla T&S Board dell'ETPC, a meno che questo non sia un mezzo già partecipante a competizioni europee a cui non è stata fatta alcuna modifica.

13-Ogni veicolo deve essere approvato dall'ETPC prima di competere a qualsiasi livello.

14- I motori Turbojet sono soggetti a controlli durante tutte le manifestazioni.Le seguenti ispezioni devono essere fatte prima che un mezzo sia autorizzato a competere:

- Velocità massima consentita

- Protezione della girante della turbina

- Il motore deve essere avviato e il killer-switch deve essere testato.

- Un'ispezione boroscopica della sezione calda di qualsiasi motore montato deve essere effettuata annualmente dall'ispettore delle turbine dell'ETPC in occasione della prima gara di apertura di ogni stagione.

15-E' altamente raccomandato scaldare il/motore/i prima di ogni tirata.

16-Ogni team utilizzatore di Turbojet deve sempre avere con sé il libro di registrazione del motore.Questo libro è fornito dall'ETPC ed è fatto dal Turbine Tech Team in cooperazione con il team detentore di tale motore.Questo libro contiene:

- Principali prestazioni del motore

- Settaggio delle velocità di funzionamento

- Descrizione delle protezioni overspeed

- Manutenzioni programmate.

- Registrazione dei controlli effettuati (compilato dal team)

- Registrazione del tempo di utilizzo del motore (compilato dal team)

- Calendario delle ispezioni programmate (compilato dal team)

Questo libro deve essere sempre consultabile qualora sia richiesto dai commissari addetti alle ispezioni.

17-Per ragioni di sicurezza a tutti questi mezzi sarebbe consigliata una unità di potenza ausiliaria per effettuare le manovre sgancio e di aggancio e di entrata in pista.

Nel caso in cui volessero comunque effettuare le manovre con la sola potenza del motore le condizioni a cui attenersi sono le seguenti:

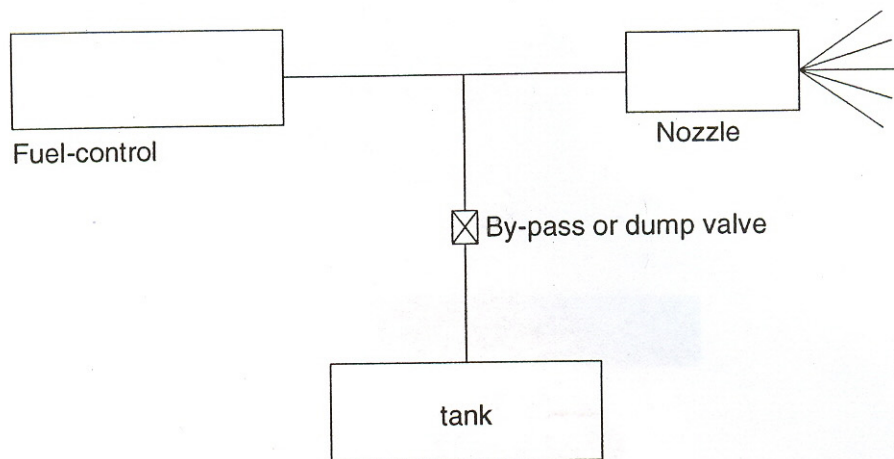
a) Per le manovre si deve riuscire ad utilizzare una sola turbina e parzializzarne la potenza della fino ad un massimo di 200 HP, le restanti turbine devono essere accese solo dopo l'agganciamento alla slitta.

b) Prima che il Puller scenda in pista devono essere sempre eseguiti i seguenti controlli.
Deve essere effettuata una prova in cui il pilota con tutti i motori accesi al minimo dimostra di riuscire a tenere il motore completamente immobile.
Deve essere effettuato un controllo al sistema frenante. Qualunque anomalia o rottura rilevata nelle tubazioni del sistema frenante o in qualunque altra parte comporterà la squalifica del mezzo per la gara di quel giorno.

18- Una volta messe in funzione le turbine il Puller può muoversi solo dopo aver agganciato la slitta.

19-E' ammessa una unità di accensione ausiliaria a bordo o di un'unità ausiliaria a parte .Questa unità deve essere disconnessa dai motori durante la fase di tiro.

20-E' vivamente consigliato l'uso di pinze dei freni in acciaio al posto di quelle in alluminio.



SCHEMA DI CHIUSURA CARBURANTE NEI MOTORI A TURBINA
BY PASS OR DUM VALVE = VALVOLA DI NON RITORNO

G-ALBERO DI TRASMISSIONE E PROTEZIONI (Cap 2-pag14)

A-GENERALE

1-L'albero di trasmissione deve essere protetto da una lamiera di 8 mm di acciaio o 10 mm in alluminio.

2- L'uso di giunti universali è vietato per tutte le categorie, tranne che per la categoria Truck.

B-TRUCK

Il giunto cardanico deve essere protetto, in modo da evitarne la fuoriuscita con una protezione costituita da 2 piatti calandrati di 100 mm x 10 mm.

D.PROTEZIONE DELL'ACCOPIATORE

- 1- 1-Per tutti I nuovi crossbox è richiesta una fascia di 10mm di alluminio o 8mm di acciaio attorno alla circonferenza degli ingranaggi di rotazione (n.b. questa fascia può essere parte integrante del crossbox, cioè lo spessore minimo deve rispettare le dimensioni imposte da regolamento).
- 2- Tutti i crossbox di vecchia costruzione che non abbiano gli spessori minimi richiesti devono adottare i seguenti dispositivi per raggiungere lo spessore richiesto:
 - a. Avvolgere il crossbox su 360° con cinghia di tessuto (del tipo di quelle usate per il traino dei mezzi) fino a raggiungere il minimo spessore di 10mm;
 - b. Avvolgere il crossbox su 360° con una fascia di acciaio fino a raggiungere i 10mm di spessore minimo richiesto. La fascia deve essere spessa almeno 4mm.

H.TELAIO

1-Nei Liberi con telaio imbullonato alla trasmissione: il telaio deve essere inoltre imbullonato all'alloggiamento dell'assale posteriore, per evitare che il trattore si scinda in caso di rottura. Deve essere di resistenza sufficiente per sostenere il peso del trattore, considerando la categoria massima in cui il mezzo è iscritto.

2-Tutti i trattori devono avere un assale anteriore. Le ruote anteriori devono essere abbastanza larghe da seguire la traccia di quelle posteriori.

I-PROTEZIONE DEL MOTORE

1-E' richiesta una protezione su entrambi i lati di tutti i motori. La protezione deve estendersi per tutta la lunghezza del blocco di fusione ed essere fissata saldamente. Deve essere in acciaio o in alluminio e deve avere uno spessore minimo di 2mm. Nei mezzi con motori sovralimentati con turbine a diesel è obbligatoria una protezione di acciaio o alluminio dietro al motore.

La protezione deve essere solida, supporti motore, filtri ecc non possono essere considerati come protezione. Un telaio intero, senza fori può essere utilizzato come parte della protezione o interamente come protezione stessa se provvede a ricoprire interamente l'area richiesta.

E' consigliato utilizzare come fissaggio un dispositivo a sganciamento rapido, è invece sconsigliato l'uso di bulloni, che limiterebbero la rapidità d'intervento in caso di emergenza.

2-In tutti i Prostock e Superstock la protezione deve partire dal cofano e finire a 50 mm al di sotto della linea mediana dell'albero motore e fissata saldamente. Il fissaggio della protezione deve essere solida a sufficienza da mantenere la protezione al proprio posto anche in caso di esplosione.

3-Il motorino di avviamento, i filtri dell'olio o del combustibile e la pompa di iniezione non possono essere utilizzati come protezione. La protezione può coprire tali parti o passarci dietro.

4-La protezione si deve estendere dalla base della testa del pistone o dalla parte superiore raggiunta dal pistone a 5 cm al di sotto della linea massima della corsa dell'albero motore ed essere saldamente fissati.

5-Le protezioni laterali devono essere montate in modo da essere indipendenti dal blocco motore.

6-La protezione di Liberi o Minipuller che utilizzano motori in linea deve partire dal centro della testa ed estendersi per 50 mm fino alla linea mediana dell'albero motore.

7-Nel caso in cui, in un mezzo che monti più motori in linea, sia utilizzato l'anello di avviamento fra i motori, tale anello deve essere coperto nei suoi 360° e chiuso da entrambe le parti con una lamiera di alluminio di minimo 6.5 mm di spessore e avvitato saldamente.

9-Nei motori dotati di uno smorzatore sull'albero motore, questo deve essere di acciaio solido e rispettare le seguenti proprietà meccaniche minime:

Carico di rottura:: 500 N/mm²

Carico di snervamento: 500 N/mm²

Deve essere ricoperto nei suoi 360° con acciaio di minimo 10 mm di spessore, largo non meno di 25 mm in ogni direzione di rotazione e saldamente avvitato. Lo smorzatore deve essere connesso con bulloni di acciaio di grado 8.8 all'albero motore.

Al posto del bilanciatore armonico può essere utilizzato un bilanciatore ad alto rendimento.

10-Tutte le ventole dei motori devono essere ricoperte nei 360° con una lastra di 2 mm di spessore (ventole elettriche escluse)

11-Tutte le restanti parti di rotazione devono essere coperte con lamiere di 2mm.

12-Nei motori radiali la testata deve essere coperta per 360° con una copertura di 5mm di alluminio o 2 mm di acciaio, larga a sufficienza da coprire la testata dei cilindri.

13-Tutti i motori diesel equipaggiati con turbo, nei Prostock, Superstock, Truck e Liberi devono essere muniti di 2 cavi che avvolgono la testata, uno con una resistenza più alta dell'altro. Quello con resistenza maggiore dovrà essere posizionato nella parte frontale, quello con resistenza inferiore dietro. Il cavo con maggiore resistenza dovrà essere di 14 mm, oppure di 8 mm però con un certificato che ne attesta la resistenza 600 kg di peso. Quello meno resistente dovrà essere di 12 mm, oppure di 6 mm con un certificato che ne attesta la resistenza a 500 kg. I cavi devono passare attraverso il manicotto di uscita dei due collettori e devono essere connessi fra loro con due cavallotti. I motori diesel con le testate singole devono avere una piastra di minimo 12 mm di spessore fra il cavo e le teste, lunga a sufficienza per coprire interamente le teste stesse.

J-LEVA DELL'ACCELERATORE (pag 2-17)

1-Tutti i veicoli da Pulling devono essere equipaggiati con una leva a ritorno automatico. Tutte le leve che lavorano in direzione avanti-indietro devono essere posizionate il più indietro possibile. Non sono ammesse leve idrauliche.

2-Il ritorno delle pompe d'iniezione o delle farfalle deve essere identico al ritorno dell'acceleratore. Sulle pompe e sulle farfalle devono esserci almeno 2 molli per il ritorno.

3-Non è ammesso alcun sistema computerizzato che va ad agire sulla leva dell'acceleratore. Il limitatore di giri è consentito. Non è consentito alcun controllo della trazione.

4-E' ammesso il sistema di controllo computerizzato del carburante.

5- E' ammesso il controllo dei freni per mezzo dello sterzo.

K-TUBI DI SCAPPAMENTO

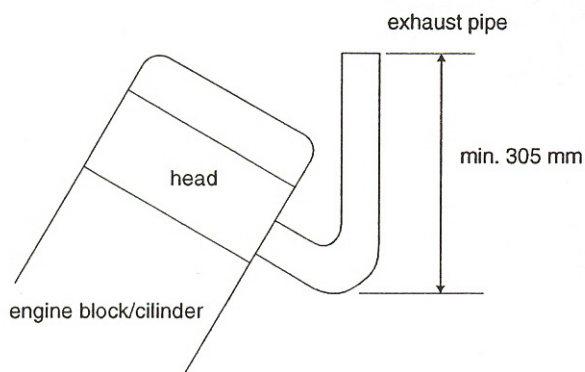
1-Tutti i tubi di scappamento devono scaricare verticalmente. La lunghezza verticale deve essere almeno 305 mm. Per verticale si intende un tubo con inclinazione di max 10° dalla retta perpendicolare al piano.

Gli scarichi a megafono non sono ammessi. Quelli fatti tipo "tubo di Venturi" sono ammessi.

2-Nel tubo di scarico devono essere posizionati due (2) bulloni onde evitare ogni fuoriuscita accidentale di frammenti in caso di rottura del turbo.

I due bulloni devono essere:

- a) DI diametro 10.8.8. saldato o imbullonato saldamente l'importante è che all'interno dello scarico resti solo la parte non filettata, per garantirne la capacità di tenuta.
- b) Collocati il più vicino possibile allo scarico del turbo.
- c) Posizionati a formare una croce (con 4 angoli retti, circa 90°), non devono essere distanti fra loro + di 2,5 mm.
- d) Le teste dei bulloni devono essere ben visibili dall'esterno.
- e) E' buona norma sostituire i bulloni ogni 2 anni.



F- CARBURANTI E SERBATOI

1-I carburanti consentiti sono: alcohol, gasolio,alcohol metilico, benzina avio.

Non è consentito l'uso di ossigeno e accellaratori di combustione.E' consentita l'iniezione di acqua nel motore.

NB:L'acqua iniettata non deve contenere alcuna sostanza ed è soggetta a controllo da parte dei commissari addetti.

2-Il personale Tpi preposto ai controlli può effettuare il controllo del carburante in qualunque momento della gara e senza preavviso.

3-Non è ammesso l'uso di carburanti sotto pressione.

4-I Truck devono avere un serbatoio separato, con capienza massima di litri 50, alloggiato fra le travi maestre del telaio.

5-Serbatoio, pompa d'iniezione e tutto ciò che concerne il sistema di alimentazione del carburante non possono essere alloggiati nella cabina di guida. Nel caso in cui il serbatoio sia posizionato dietro al pilota è vivamente consigliata una barriera rompifiamma.

6-Per il rispetto delle norme di inquinamento ambientale tutti i Puller alimentati a gasolio devono utilizzare il gasolio dei tipi descritto di seguito o un'altro con parametri equivalenti, accompagnato dalla certificazione.

A) PARAMETRI RICHIESTI PER CERTIFICAZIONE GASOLIO

Scheda Tecnica						
Proprietà		Unità di Misura	Valori Tipici	Specifiche - Norme		Metodi di Prova
				UNI EN 590:2004		
		min.	max.			
Densità a 15 °C.		kg / lt.	0,8260	0,8200	0,8450	EN ISO 3675
Colore ASTM		-	< 1,0	-	L 2	ASTM D 1500
Distillazione	Evaporato a 250 °C.	% vol.	33	-	65	EN ISO 3405
	Evaporato a 350 °C.	% vol.	94	85	-	
	Evaporato a 360 °C.	% vol.	98	95		
	95 % vol. di evaporato	° C.	340	-	360	
Qualità di Ignizione	Numero di Cetano	-	60	51	-	EN ISO 5165
	Indice di Cetano	-	> 52	46	-	EN ISO 4264
Contenuto di Zolfo Totale		mg / kg.	< 5	-	10	EN ISO 20884
Corrosione su Rame (3 h. a 50°C.)		-	1 a	-	classe 1	EN ISO 2160
Contenuto di Acqua		mg / kg.	< 60	-	200	EN ISO 12937
Contenuto di Ceneri		% p.	< 0,003	-	0,01	EN ISO 6245
Contenuto di Particolato (Sedimenti)		mg / kg.	< 5	-	24	EN ISO 12662
Contenuto di Residuo Carbonioso Conradson (su 10 % del residuo di distillazione)		% p.	< 0,10	-	0,30	EN ISO 10370
Stabilità all'Ossidazione		mg / kg.	< 10	-	25	EN ISO 12205
Viscosità Cinematica a 40 °C.		cSt.	2,66	2,00	4,50	EN ISO 3104
Potere di Lubricità a 60°C. (HFRR Test)		micron	< 440	-	460	EN ISO 12156 -1
Punto di Infiammabilità		° C.	> 70	55	-	EN ISO 2719
C. F. P. P.		° C.	< - 15	-	- 10	EN 116
Contenuto idrocarburi policiclici aromatici		% p.	< 4	-	11	EN 12916
Contenuto Esteri Metili di acidi grassi (FAME)		% vol.	< 0,3	-	5	EN 14078
Elementi Metallici	Sodio, Potassio, Calcio, Ferro, Piombo, Vanadio, Nichel e Zinco	mg / kg.	< 0,1	To report		ASTM D 3605
Composto per blending da prodotti petroliferi di Raffineria selezionati per gli elevati gradi di purezza il gasolio è comprovato per motori diesel veloci preparati per le competizioni sportive su pista e su strada						

-
Premia

prestazioni cetaniche, poteri di lubricità, stabilità termica ed ossidativa, qualità d'ignizione e combustione ma, soprattutto l'impatto ambientale .
(odori di fumi di scarico, emissioni esauste di idrocarburi all'avviamento a freddo, particelle contaminanti e nitrossidi d'azoto considerevolmente inferiori a quelli dei gasoli comuni, alle pompe della distribuzione stradale)

Applicazioni Tipiche : Vetture, Camions, Trattori motori diesel sia per competizioni sportive su pista che su strada (FIA Country Trucks Championships) & Barche Motori Diesel (World Off-Shore Championships) .

Raccomandazioni : Stoccare e manipolare il combustibile diesel in luogo fresco ed asciutto, e mantenere se possibile in contenitori sigillati .

Analisi accreditate in conformità alle Norme UNI EN ISO 17025 : 2004
La stima dell'incertezza della misura sarà calcolata dalla riproducibilità del metodo di prova

Gennaio 2008

M-KILLER-SWITCH

Tutti i mezzi devono essere dotati di un sistema di spegnimento di emergenza, azionabile sia dal pilota che dall'operatore della slitta, questo sistema viene detto Killer-Switch.

1-Tutti i Killer-Switch dovranno essere montati in maniera indipendente dalla barra di tiro e/o dagli stabilizzatori.

2-Tutti i Puller devono avere un sistema Killer-Switch funzionante in qualsiasi momento. Il Killer switch deve avere un sistema elettrico indipendente in modo da funzionare anche nel caso in cui il sistema elettrico del veicolo non funzioni.

Deve sempre rimanere inattivo fino a quando non viene innescato dalla slitta o dal pilota. L'addetto ai controlli Tpi deve controllarne il funzionamento ogni volta prima di ogni gara e il meccanismo deve essere ispezionabile (si deve poter vedere come agisce).

3- Il Killer Switch nei Liberi, nei Superoestock e nei Prostock deve essere posizionato al centro del veicolo (max 150 mm in ogni direzione) e 1200 mm sopra al punto di aggancio.

4-Nei Truck il Killer-Switch deve essere posizionato al centro (150 mm in ogni direzione) e 530 mm al di sopra del punto di aggancio.

5-Nei motori a candele il Killer Switch deve agire sulla massa, deve cioè andare a togliere corrente alla pompa del carburante.

Nei motori dove l'iniezione è fatta da un magnete si raccomanda un sistema ausiliario per l'ignizione affinché in caso di guasto il sistema d'iniezione possa sempre essere interrotto dal Killer Switch.

6-Nei motori diesel il sistema di spegnimento di emergenza deve agire andando a chiudere l'aspirazione dell'aria. Deve inoltre agire sulla mandata del gasolio escludendo il circuito tramite un'elettrovalvola. Sulla paletta che chiude il turbo è consentito un foro di diametro di 24 mm.

7-L'anello dove si aggancia il cavo del Killer-Switch per azionare lo spegnimento dalla postazione della slitta deve essere fissato con una fascetta di nylon.

Il cavo che aggancia l'anello alla slitta deve sporgere della stessa lunghezza della barra di tiro, al fine di permettere un'agevole manovrabilità, ed essere robusto quanto basta da permettere l'azionamento del killer.switch senza subire rotture (è consigliato un cavetto d'acciaio).

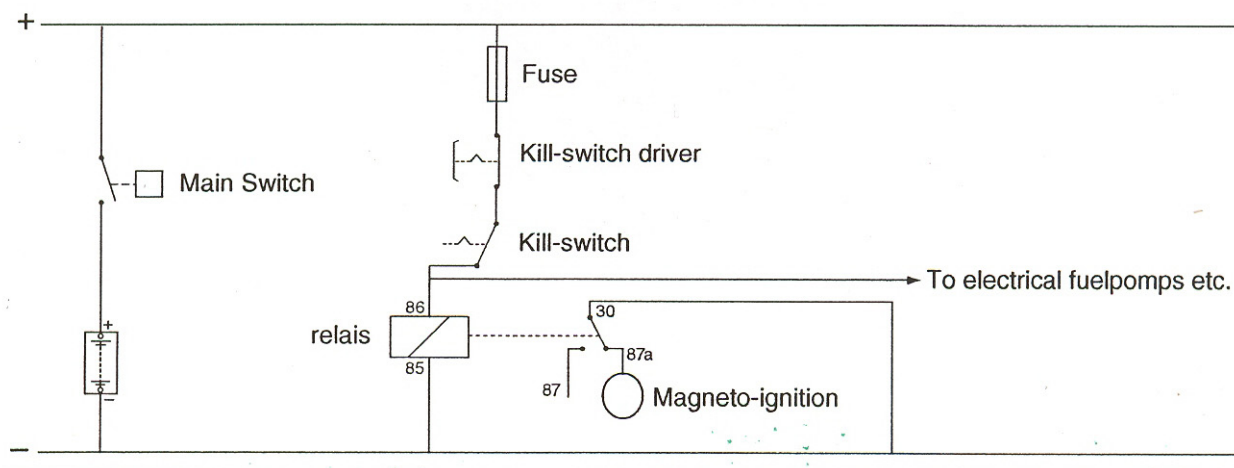
8-Se ad un veicolo viene azionato il Killer-Switch durante la partenza o gli si rompe durante la tirata può ritirare subito o scalare sei posizioni. Se è l'ultimo ha sei minuti di tempo a disposizione per effettuare di nuovo la tirata, che si contano dal momento che torna alla linea di partenza.

9-La forza necessaria ad azionare il Killer-Switch non deve essere superiore ai 10 kg.

10- Il sistema di spegnimento d'emergenza in tutti i mezzi deve essere azionabile anche dal pilota., tramite un pulsante, che deve essere posizionato a portata di mano, preferibilmente vicino all'acceleratore.

11-Nei trattori a turbina ci deve essere una molla su ogni motore che chiuda la valvola del carburante.

12-Le batterie a bordo devono essere fissate in modo sicuro e preventivamente coperte in modo da evitare qualsiasi scintilla e in modo da evitare qualunque contatto con il cavo del killer-switch.



N.SICUREZZA (Cap2-pag21)

1-Se il giudice di gara e/o l'ispettore tecnico sospettano che un mezzo non sia sicuro hanno la facoltà di eludere il veicolo dalla gara.

2-Tutti i Puller devono essere dotati di un estintore di minimo kg 1,5 (con la certificazione di regolare controllo), completamente carico e sistemato in una posizione facilmente raggiungibile dal pilota.

3-Il casco integrale omologato (CE) è obbligatorio. Tutti i piloti lo devono indossare con il cinturino ben fissato prima di entrare in pista. Al momento della partenza la visiera deve essere abbassata.

SOLO PER REGOLAMENTO ETPC

4-L'uso di abbigliamento ignifugo è obbligatorio per tutti i piloti in tutte le categorie (incluso guanti, calzini, sottocasco, scarpe).

L'abbigliamento ignifugo deve avere i seguenti requisiti:

-Deve avere almeno uno strato di Nomex 3 o materiale equivalente.

-Nomex o equivalenti materiali ignifughi sono quelli impegnati in tutto l'abbigliamento certificato come ignifugo.

-L'età massima della tuta di Nomex non deve essere superiore ai sei (6) anni. Per tutte le tute di altri materiali l'età massima non deve superare i due (2) anni salvo diversa certificazione.

-L'abbigliamento ignifugo ha una vasta scelta anche di protezione aggiuntive per collo, braccia e gambe. Se si utilizzano stivali di pelle l'uso dei calzini ignifughi non è obbligatorio.

PER TPI

4-a) Per motori diesel è richiesta una tuta resistente al calore.

b) Per i motori ad alcool, metanolo e benzina il pilota deve essere dotato di tuta ignifuga, sottocasco, guanti e calzini, anch'essi ignifughi.

Con questi mezzi anche i meccanici che scendono in pista per accompagnare il Puller devono essere muniti di sottocasco, guanti ignifughi e tuta ignifuga o resistente al calore.

5-I direttori possono interdire l'ingresso in pista ad un mezzo se ritengono che abbia un potenziale problema di sicurezza.

-SOLO PER ETPC

6-L'ETPC raccomanda l'uso degli adesivi d'ispezione in tutti i trattori, la miglior collocazione è a sinistra nella parte frontale del trattore.

7-Il pilota deve stare seduto sul suo mezzo quando il motore è acceso e deve averne il completo controllo.

8-Ogni mezzo deve essere equipaggiato di due (2) spie luminose di retromarcia, di almeno 50 mm, una (1) visibile dal pilota al posto di guida, una (1) visibile dalla parte posteriore. Inoltre il mezzo deve essere equipaggiato di un avvisatore sonoro di retromarcia.

9-Tutti i mezzi devono avere un marcia neutra, ovvero la possibilità di mettere il veicolo "in folle", la manovra di agganciamento da parte dell'operatore di pista infatti dovrà essere eseguita solo se il puller ha la folle inserita.

PER ETPC

10-E' obbligatorio in ogni mezzo l'uso di cinture di sicurezza omologate, ad almeno 4 punti di attacco.

Le cinture devono essere fissate al Rollbar

PER TPI

10-E' obbligatorio l'uso di cinture omologate ad almeno 3 punti di attacco.

11-Le cinture devono essere fissate al Rollbar

12-Lo smorzatore o la puleggia anteriore del motore deve avere un piatto di riparo dello spessore di 10mm e di 80 mm di larghezza, onde evitarne la fuoriuscita in caso di rottura.

13-I motori a benzina con compressori volumetrici, devono essere avvolti con cavi di acciaio dello spessore di almeno 10 mm di diametro.

14-Tutte le macchine senza cofanatura hanno l'obbligo di proteggere gli alberi di collegamento fra frizione e inversore/cambio sui 360° con una lamiera di almeno 3 mm di spessore.

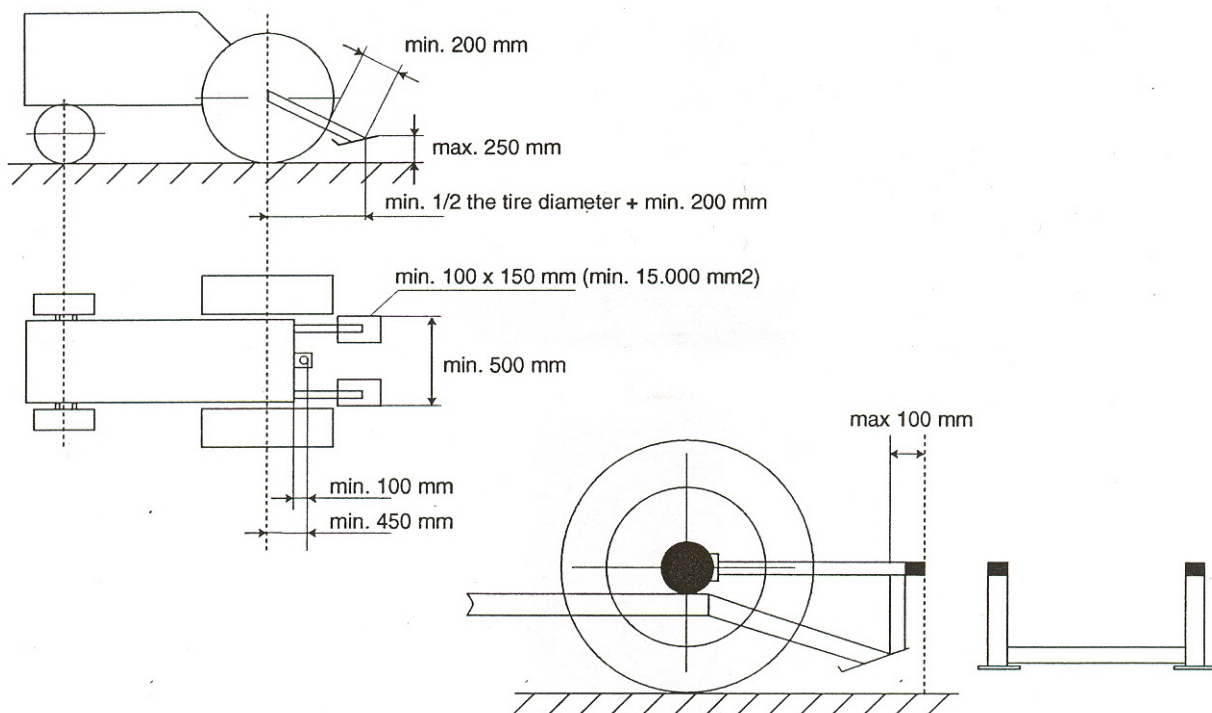
O-SEDILI E PARAFANGHI (Cap2-pag 22)

1-Tutti i trattori devono essere dotati di un sedile robusto, rigido e il più possibile avvolgente. Il sedile del pilota deve essere attaccato al Roll-bar e indipendente dalla struttura del mezzo

2-In tutti i Puller di tutte le categorie ci deve essere una barriera, non necessariamente un parafrango, che protegga il pilota dalle ruote posteriori.

P-PIEDI ANTIRIBALTAMENTO

1-I piedi antiribaltamento sono d'obbligo .La barra di tiro e il supporto della barra di tiro non devono mai e in nessun modo essere collegati con i piedi antiribaltamento o con il loro supporto
VEDI DISEGNO

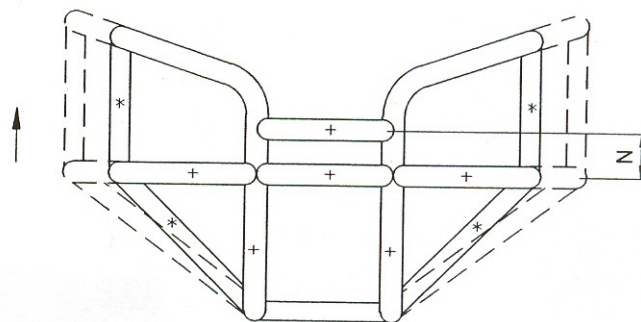


Q-ROLLBAR(Cap 2-pag 24)

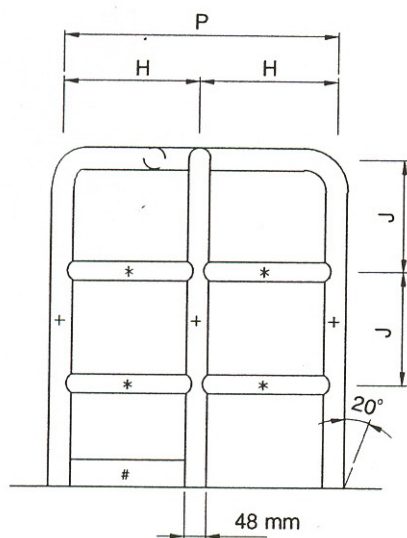
1-Il Rollbar è obbligatorio in tutti i puller tranne che per i mezzi della categoria Truck e per le macchine.

-In caso di ribaltamento il Roll-Bar deve garantire la totale sicurezza del pilota.

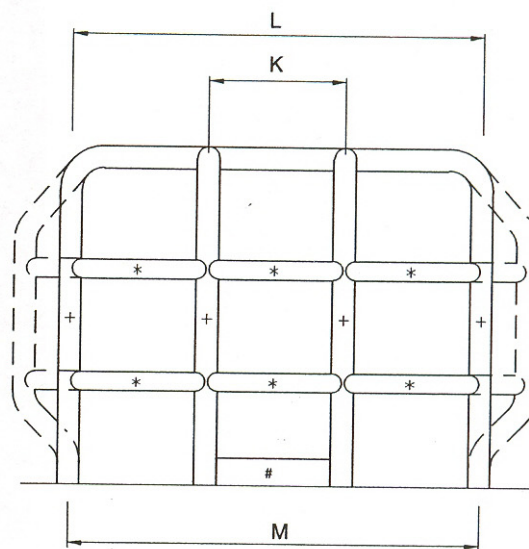
-Il Roll-Bar deve essere costruito con sei (6) tubi di 48/50 mm di diametro e minimo 2,5 mm di spessore.



TOP VIEW



← SIDE VIEW



REAR VIEW

VEDI DISEGNO

R-PROTEZIONI TURBO

1-La protezione del turbo deve garantire che nessuna parte del turbo o della girante possano fuoriuscire dal mezzo in caso di rottura o esplosione.

La protezione deve essere totale, fatta con acciaio di almeno 2 mm di spessore e si dovrà estendere per almeno 50 mm per parte sul piano assiale e deve essere fissata in almeno 4 punti.

Per i trattori con cofanatura questa può considerarsi come protezione, a patto che copra totalmente il turbo (non visibile dall'esterno) e che abbia uno spessore di almeno 2 mm di metallo. Nel caso in cui il cofano non abbia uno spessore di 2 mm, è consigliato l'inserimento di una fascia all'interno del cofano e solidale con quest'ultimo affinché si raggiunga lo spessore minimo e si rispettino i parametri di copertura assiale.

Sulla paletta di sicurezza o ghigliottina che toglie l'aria al turbo in caso di emergenza, è consentito fare un foro del diametro massimo di 24 mm.

2-Nei motori radiali tutte le turbine devono essere ricoperte con acciaio di 6 mm che ricopra tutto.

Tutti i tubi di scappamento devono essere connessi con il blocco motore per evitare la rotazione. Ci deve essere un supporto per connettere la copertura della turbina con il telaio fatto di acciaio che sia 40 mm di larghezza e 4 mm di spessore, per evitare che si possano muovere.

3-Tutti gli Intercooler situati al di fuori della normale copertura del motore devono essere coperti con acciaio di spessore di 2 mm o più.

4-Tutti i motori carburatori o a iniezione che utilizzano una turbina devono essere protetti. Le protezioni saranno uguali su entrambe le parti della turbina. La protezione, partendo dall'asse della campana della turbina, si deve estendere per 100 mm indietro ammettendo soltanto la scanalatura per fissare intorno il motore, che deve essere lunga al massimo 200 mm.

Nella protezione è ammesso solo un'apertura per fissare i componenti accessori (presa d'aria)

Sull'estremità frontale deve esserci un bordo (una flangia) che rientri per 25,4 mm (1").

La protezione dovrà essere di 10 mm in acciaio o lega leggera con le seguenti caratteristiche Din AL Mg SI nr 6082, dovrà ricoprire il carter della turbina nei suoi 360° con max 50 mm di spazio fra la protezione e il carter.

La protezione potrà essere fatta in due pezzi soltanto se la connessione è fatta dietro al telaio del trattore e tenuta insieme con 4 bulloni M 10 8.8 per ogni parte. La protezione deve sempre mantenersi integra in caso di esplosione.

Non sono ammessi tubi di carburante fra la protezione e la turbina.

5-Una turbina del tipo usata sul RR Griffon deve essere protetta con ST52 di 10 mm di spessore tutto intorno. La protezione dovrà essere la stessa su entrambi i lati della turbina a partire dall'asse della turbina e deve estendersi per 100 mm indietro, ammettendo soltanto la scanalatura per fissare intorno al motore con al massimo 200 mm di lunghezza.

La protezione deve estendersi 100 mm a partire dall'asse della campana ammettendo l'apertura solo per i componenti accessori (presa d'aria). Anche la presa d'aria dovrebbe essere protetta.

Sull'estremità frontale della protezione deve esserci un bordo (una flangia) che rientri x 25,4 mm (=1"). La protezione deve essere fatta con acciaio 52.3 di 10 mm di spessore e deve avvolgere la turbina per i suoi 360° con max 50 mm di spazio fra la protezione e il carter.

Il titanio non è ammesso come protezione.

Nella parte inferiore la protezione deve aperta e deve estendersi di 10 mm oltre la parte più bassa della turbina. Sopra e sotto deve essere imbullonata al telaio con minimo 4 bulloni M14 8.8. Ci devono essere almeno 20 mm di materiale intorno al bullone.

I Liberi con un singolo telaio centrale devono avere sotto telaio fatto con un tubolare di acciaio, che deve essere minimo 70x70x4 mm, montato sul telaio portante per collegare la parte esterna della

protezione e deve avere 2 cinturini (nuove cinghie di sicurezza), con una connessione di acciaio superiore della protezione alla parte frontale superiore della staffa montata sul motore.. La protezione deve restare integra. La parte davanti e dietro della turbina deve essere coperta con acciaio di min 6 mm di spessore o di lega leggera con le seguenti caratteristiche: Din Al Mg Si nr 6082.

Gli unici fori consentiti sono quelli per il controllo del compressore e delle sua connessione e per l'aggancio dell'acceleratore. Davanti e dietro la protezione deve essere connessa al bordo con bulloni bulloni M 8.8 da ogni parte, distanti fra loro non più di 75 mm. Ci devono essere 20 mm di Spazio intorno alla presa d'aria e le tubazioni del carburante non devono essere inseriti all'interno della protezione.

Se non fosse possibile in alcun modo escludere dalla protezione le tubazioni del carburante queste devono essere singolarmente protette con una tubazione supplementare con tubi in acciaio dallo spessore di mm 2.

6-Le turbine dei motori Allison devono avere una protezione come descritto al punto 5 di questo paragrafo o una coperta approvata dall'ETPC.

8-I compressori a vite e le turbine a velocità variabile non sono consentite.

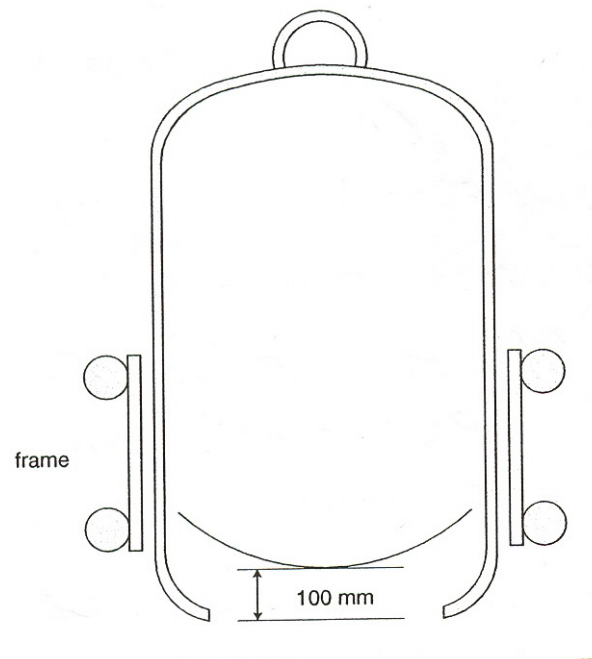
9-Tutti i motori che utilizzano un compressore volumetrico devono utilizzare compressori approvati dall'ETPC. Il sistema di protezione deve consistere in 4 cinturini separati, uno in ogni angolo del compressore volumetrico., con ogni cinturino saldamente fissato al motore mezzo del relativo supporto di fissaggio. Il supporto di fissaggio superiore deve restare in mezzo fra la parte più bassa del corpo dell'iniettore e la superficie superiore della parte frontale del compressore.

Gli attacchi della coperta devono essere collegati al motore per mezzo di un bullone di grado M6 oppure da rivetti minimo di grado 8.8, uno in ogni gancio.

Tutti i compressori volumetrici devono essere montati sul compressore di aspirazione usando solo rivetti di alluminio.

10-In tutti i Puller le tubazioni della turbina sottoposte a pressione devono essere sotto al cofano o protette o imbullonate o fissate in modo sicuro.

11-La Tpi raccomanda l'uso di un pannello supplementare nei motori a turbina.



12- Le Turbine nella categoria Truck devono essere interamente ricoperte nei loro 360° con una lamiera dello spessore minimo di mm 2.

SCHEMA DI PROTEZIONE DI TURBINE TIPO ROLLS-ROYCE GRYFFON

S-PNEUMATICI (Cap2-pag26)

- L'uso di pneumatici Trelleborg 700-38 e Taurus 800-32 è ammesso.
- Nella sezione di ogni categoria saranno indicati i pneumatici consentiti.

T-PESI (Cap2-pag28)

- 1-Nessun peso può estendersi posteriormente oltre il limite delle gomme posteriori.
- 2-Tutti i pesi devono essere fissati in modo sicuro.
- 3-Qualsiasi perdita di pesi mentre il mezzo è agganciato alla slitta o durante la bandiera verde, sarà motivo di squalifica (fatat eccezione per la perdita dovuta a rotture interne)
- 4-E' proibito l'uso di pesi semoventi o contenitori di pesi semoventi.

H-AVVIAMENTO CON PRODOTTI CHIMICI (Cap3-pag4)

- 1-Le bottiglie di etere (o comunque di qualunque sostanza chimica che faciliti l'avviamento), devono essere poste al di fuori del vano motore.

- I SISTEMI ANTINCENDIO

I mezzi con cofanature totalmente imbullonate o che necessitano di particolari chiavi per essere aperte, devono essere dotati di un sistema antincendio autonomo di bordo. Gli spruzzatori devono essere all'interno del comparto motore.

Gli spruzzatori devono essere almeno uno per parte e non devono essere attaccati alla lamiera del cofano.

ITALIAN PULLING

I mezzi che prendono parte a questa categoria sono di libera costruzione, con il solo vincolo del peso, della cilindrata, dei pneumatici e del carburante da utilizzare.

1) PESO: 2600 kg

(Il peso si intende considerando il mezzo comprensivo del pilota e di tutti i pieni, senza tolleranza alcuna, pronto per scendere in pista, NON SARA' TOLLERATA ALCUNA ECCEDEENZA)

2) PNEUMATICI:

600/65/28

3) CILINDRATA MASSIMA CONSENTITA: 8300 cc 2 o 4 valvole

4) I motori montati possono essere anche più di uno a patto che la somma delle singole cilindrato non superi il massimo consentito.

5) CARBURANTI CONSENTITI

a) benzina

b) diesel

6) Lunghezza massima consentita: 3500 mm

7) Larghezza massima consentita: 2500mm

8) Altezza della barra di tiro: min 550 mm max 600 mm.

PROSTOCK (pag 4-1)

I mezzi che prendono parte a questa categoria devono essere derivati di serie, nel pieno rispetto delle caratteristiche, anche estetiche, delle macchine da cui derivano. I vincoli posti dal regolamento sono il peso, la cilindrata e le modifiche apportabili solo su alcune parti, come di seguito spiegato.

1-PESO: 3500 KG

(Il peso si intende considerando il mezzo comprensivo del pilota e di tutti i pieni, senza tolleranza alcuna, pronto per scendere in pista, **NON SARA' TOLLERATA ALCUNA ECCEDENZA**)

2-PNEUMATICI CONSENTITI:

-650/75/32

-650/65/38

-650/75/34

3-CILINDRATA MASSIMA CONSENTITA: 8.364 cc (motori con testata a 2 valvole)
7300 cc (motori con testata a 4 valvole)
per mod ETPC 2008)

NON SONO AMMESSE RIDUZIONI DI CILINDRATA

4-E' concesso il montaggio di una sola turbina.

5-Esteriormente il mezzo dovrà rispettare le caratteristiche estetiche originali, fatta eccezione per la cofanatura, che potrà essere sostituita con una versione più moderna adottata dalla casa stessa.

6-Devono essere mantenuti di serie: cambio, differenziale e blocco motore.

7-L'iniezione del gasolio gestita elettronicamente è consentita solo nel caso in cui questa venga adottata dalla macchina di serie da cui il Puller deriva e purchè non vada ad interagire in nessun modo con i giri del motore, che devono sempre essere comandati solo dalla leva del gas.

8-MODIFICHE CONSENTITE.

a) Pompa d'iniezione

b) Turbo

c) Albero a camme

d) Valvole

e) Iniezione ad acqua

9-Lunghezza massima consentita: 4000 mm

10-Larghezza massima consentita: 2500 mm

11-Altezza della barra di tiro dal suolo: min 450 mm/ max 500 mm

NB: Per alcuni assemblaggi tra propulsore e differenziale appartenenti a due tipi diversi di trattori, l'accoppiamento è consentito solo se è già stato fatto dalla casa madre in almeno 150 unità, in qualunque paese del mondo.

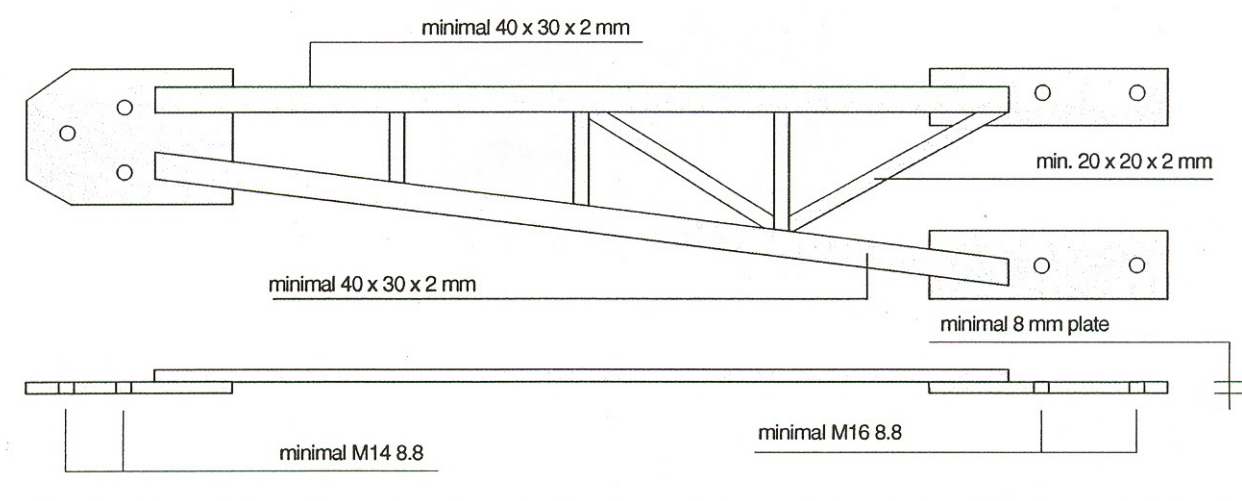
Per la TPI l' 850 Very Super è ammesso al campionato, pur contravvenendo a questa richiesta specifica. Non verrà fatta alcuna eccezione per mezzi di nuova costruzione.

N.B MODIFICA ETPC 2008 NON OBBLIGATORIA PER TPI

A tutti i Superstock equipaggiati con motore in linea è richiesta una protezione interna aggiuntiva fatta di acciaio di 2 mm di spessore da entrambi i lati con uno spazio minimo fra la protezione e il motore di almeno 13 mm.

Questa protezione è indipendente da quella attualmente montata e deve essere attaccata al telaio del trattore con bulloni di almeno 8 mm da entrambe le estremità e nel centro della parte inferiore, e al blocco motore ad entrambe le estremità all'altezza della parte superiore (con materiale solido o usando una catena di minimo 8mm).

Questa protezione si deve estendere dalla parte inferiore dell'albero motore e per tutta la lunghezza del blocco motore da entrambi i lati.



TELAIO DI RINFORZO PER SCATOLA DEL CAMBIO

SUPERSTOCK

I mezzi che prendono parte a questa categoria sono derivati di serie, come i Prostock, e come per essi valgono le medesime regole costruttive, fatta eccezione per il numero di turbine applicabili.

1-PESO: 3500 KG

(Il peso si intende considerando il mezzo comprensivo del pilota e di tutti i pieni, senza tolleranza alcuna, pronto per scendere in pista, NON SARA' TOLLERATA ALCUNA ECCEDENZA)

2-PNEUMATICI CONSENTITI:

-800/75/32

3-CILINDRATA MASSIMA CONSENTITA: 10650 cc

E' consentito il montaggio di quattro (4) turbine mantenendo un massimo di tre (3) livelli di sovralimentazione.

4) – LA TESTATA DEVE ESSERE A 2 VALVOLE

E' ammessa la riduzione da 4 a 2 valvole solo per i motori alimentati diesel. Solo nel caso in cui particolari esigenze costruttive del modello originale rendano impossibile la riduzione da 4 a 2 valvole, è ammesso l'uso della testata a 4 valvole solo con alimentazione diesel.

6-CARBURANTI CONSENTITI

- a) Diesel
- b) Alcool
- c) Metanolo

7-MODIFICHE CONSENTITE:

- a) pompa d'iniezione
- b) turbo
- c) albero a camme
- d) intercooler acqua-aria
- e) valvole
- f) iniezione ad acqua

8-Devono essere mantenuti originali:

- a) cambio
- b) differenziale
- c) blocco motore

9) LUNGHEZZA MASSIMA CONSENTITA: 4000 mm

10) LARGHEZZA MASSIMA CONSENTITA: 2500 mm

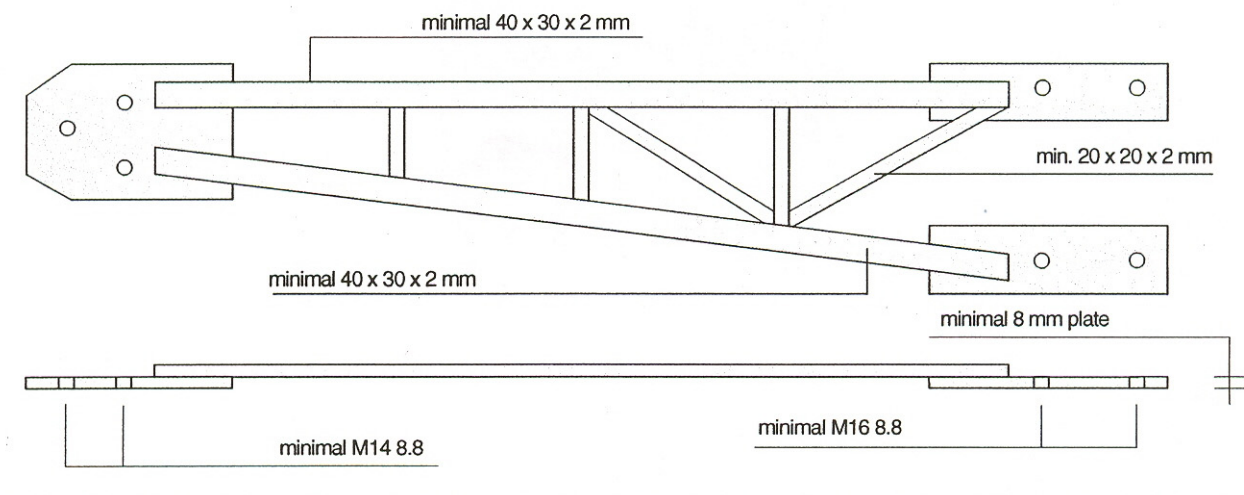
11) ALTEZZA DELLA BARRA DI TIRO: min 450 mm /max 500 mm

MODIFICA ETPC 2008 OBBLIGATORIA ANCHE PER LA TPI

A tutti i Superstock equipaggiati con motore in linea è richiesta una protezione interna aggiuntiva fatta di acciaio di 2 mm di spessore da entrambi i lati con uno spazio minimo fra la protezione e il motore di almeno 13 mm.

Questa protezione è indipendente da quella attualmente montata e deve essere attaccata al telaio del trattore con bulloni di almeno 8 mm da entrambe le estremità e nel centro della parte inferiore, e al blocco motore ad entrambe le estremità all'altezza della parte superiore (con materiale solido o usando una catena di minimo 8mm).

Questa protezione si deve estendere dalla parte inferiore dell'albero motore e per tutta la lunghezza del blocco motore da entrambi i lati.



TELAIO DI RINFORZO PER SCATOLA DEL CAMBIO

LIBERI 35

I mezzi che prendono parte a questa categoria sono di libera costruzione, hanno come unico vincolo il peso stabilito dal regolamento.

1) PESO: 3500 kg

(Il peso si intende considerando il mezzo comprensivo del pilota e di tutti i pieni, senza tolleranza alcuna, pronto per scendere in pista NON SARA' TOLLERATA ALCUNA ECCEDEENZA)

2) PNEUMATICI CONSENTITI:

-800/65/32

-700/65/38

3) CILINDRATA : illimitata

4) CARBURANTI CONSENTITI.

a) benzina

b) benzina avio

c) alchool

d) metanolo

e) diesel

5) LUNGHEZZA MASSIMA CONSENTITA : 4260 mm

6) LARGHEZZA MASSIMA CONSENTITA: 2500 mm

7) ALTEZZA DELLA BARRA DI TIRO: min 450 mm / max 500 mm

LIBERI 45

I mezzi che prendono parte a questa categoria sono di libera costruzione, hanno come unico vincolo il peso stabilito dal regolamento.

1) PESO: 3500 kg

(Il peso si intende considerando il mezzo comprensivo del pilota e di tutti i pieni, senza tolleranza alcuna, pronto per scendere in pista NON SARA' TOLLERATA ALCUNA ECCEDENZA)

2) PNEUMATICI CONSENTITI:

-800/65/32

-700/65/38

3) CILINDRATA : illimitata

4) CARBURANTI CONSENTITI.

a) benzina

b) benzina avio

c) alchool

d) metanolo

e) diesel

5) LUNGHEZZA MASSIMA CONSENTITA : 4260 mm

6) LARGHEZZA MASSIMA CONSENTITA: 2500 mm

7) ALTEZZA DELLA BARRA DI TIRO: min 450 mm / max 500 mm

CATEGORIA TRUCK

Derivano direttamente dai trattori stradali, opportunamente modificati e preparati.

1) PESO: 8500 kg

(Il peso si intende considerando il mezzo comprensivo del pilota e di tutti i pieni, senza tolleranza alcuna, pronto per scendere in pista, NON SARA' TOLLERATA ALCUNA ECCEDEENZA)

2) PNEUMATICI CONSENTITI:

Tutti quelli di uso commerciale reperibili sul mercato e montati da quel tipo di trattore stradale.

3) CILINDRATA MASSIMA CONSENTITA: 1900cc

4) MOTORE CONSENTITO:

Il motore montato deve corrispondere al tipo di motore montato in origine per quel mezzo dalla casa costruttrice e non potrà subire alcuno spostamento.

5) SERBATOIO: dovrà avere una capacità non superiore ai 50 litri e dovrà essere bloccato fra le travi mestre del telaio.

6) PASSO: 3800 mm max. (misurato da centro ruota al centro dei mozzi delle ruote)

7) GIUNTO CARDANICO: deve essere dotato di una protezione in modo da evitarne la fuoriuscita in caso di rottura. La protezione dovrà essere fatta con due (2) piatti calandrati di spessore 100 x 10 mm, imbullonati al telaio del mezzo.

8) FRIZIONE: deve essere coperta con una lamiera di almeno 5 mm di spessore e deve essere imbullonata al telaio centrale. VEDI DISEGNO

9) ALTEZZA DELLA BARRA DI TIRO: 800 mm

10) SPORGENZA MASSIMA POSTERIORE DELLA BARRA DI TIRO: deve essere pari al 40% della lunghezza del passo.

SVOLGIMENTO DELLA COMPETIZIONE (Cap 10-pag1)

A.REGOLE GENERALI

1) Tutti i Puller devono operare in modo sicuro in qualsiasi momento, siano essi nelle aree di sosta, in pista o ai box. I giudici da gara e gli addetti di pista hanno l'autorità di fermare e squalificare qualsiasi veicolo se questo non stesse operando in modo tale da essere giudicato sicuro.

2) Il pilota deve restare seduto al posto di guida mentre uno o più motori sono accesi. Può abbandonare la sua posizione di guida solo quando il motore o i motori sono completamente spenti. Deve rimanere seduto e con le cinture allacciate durante la tirata e deve sempre avere il pieno controllo del suo mezzo.

3) Solo il pilota deve essere sul Puller quando questo è rimorchiato o durante la tirata.
NESSUN ALTRO DOVRA' ESSERE SUL VEICOLO AI BOX, NELLE AREE DI SOSTA E ALLA PARTENZA.

4) Quando un pilota entra in pista con il suo Puller ha diritto ad avere con se due meccanici, regolarmente tesserati e assicurati. Un meccanico dovrà posizionarsi alla partenza e l'altro alla fine della pista, entrambi dovranno essere nelle posizioni indicate dai giudici di gara e comunque al di là della riga di delimitazione della pista. E' vietato correre lungo la pista di fianco al Puller durante la tirata. Non attenersi a tale regola è causa di squalifica.

Nel caso in cui un pilota disponga di un solo meccanico quest'ultimo dovrà comportarsi come di seguito spiegato:

Dopo aver assistito il pilota alla linea di partenza il meccanico prenderà posizione dove il giudice di gara disporrà e comunque al di là della riga bianca di delimitazione della pista, potrà cercare di andare il più possibile verso fine pista prima che al mezzo venga data bandiera verde. Poi dovrà fermarsi e solo dopo che il Puller avrà terminato la sua tirata il meccanico potrà raggiungere il pilota per dargli assistenza.

E' vietato correre di fianco al Puller durante la tirata. Non attenersi a tale regola è causa di squalifica

E' ammesso l'ingresso in pista di un terzo aiutante per quei mezzi che necessitano di un' unità esterna di alimentazione, che dovrà restare solo per il tempo necessario ad effettuare l'operazione.

5) Qualora un pilota o un membro del team in questione venga ritenuto sotto l'effetto di droghe o alcool o sia in uno stato di confusione dovuto ad intossicazione, gli verrà interdetto l'accesso alla pista per la gara di quel giorno.

6) Un condotta antisportiva, incluso un linguaggio inappropriato e/o reazione fisiche atte ad offendere nei confronti del personale di pista, di altri piloti e/o degli spettatori e/o un comportamento che porta intenzionalmente al ritardo della manifestazione sarà causa di una penalità minima o della squalifica totale da quella gara, a discrezione degli operatori TPI.

Con la squalifica il concorrente perderà il risultato di qualunque precedente piazzamento e l'eventuale premiazione ad esso relativa. **SE IL COMPORTAMENTO DOVESSE ESSERE DI UNA GRAVITA' TALE DA RICHIEDERE UNA PENALITA' ANCHE SUPERIORE QUESTA SARA' DECISA IN MODO CONTINGENTE E INAPPELLABILE DAGLI OPERATORI TPI.**

7) Un tentativo è definito tale quando la slitta viene mossa di una distanza misurabile.

- 8) Tutte le tirate fatte durante la gara devono essere misurate, dalla partenza all'arrivo.
- 9) Tutte le tirate vengono misurate dal pannello posteriore della slitta posta all'interno dei limiti della pista definita dalle righe di gesso.
Tutti i Puller durante la tirata devono restare entro il confine della pista o saranno squalificati. La linea di gesso delimita il confine della pista, dal momento che il Puller la tocca sarà squalificato.
- 10) L'eccessiva perdita di liquidi da parte di un Puller, sia esso in movimento durante la bandiera verde, sia esso fermo in procinto di agganciamento alla slitta, sarà causa di squalifica, a meno che tale perdita non sia causata da una rottura interna.
(Per perdita eccessiva si intende qualsiasi zampillo continuo o intermittente che scaricato sulla pista produca una macchia di diametro di 300 mm o più)
- 11) Se un Puller viene giudicato regolare esso può procedere all'agganciamento della slitta, se durante la tirata la sua performance viene compromessa da una rottura, a meno che non si tratti della perdita di equipaggiamento di sicurezza, tale tirata dovrà comunque essere misurata.
- 12) Tutti i Puller che sono agganciati alla slitta e hanno effettuato una tirata misurabile hanno effettuato ufficialmente un tiro.
- 13) Solo quando il normale sistema di accensione è considerato malfunzionante, l'avviamento a traino può essere autorizzato.
- 14) Ogni veicolo, dopo la sua tirata, dovrà recarsi ai box trainato da un mezzo di servizio e dovrà essere tenuto spento o al minimo. La pista deve essere abbandonata percorrendo l'intera lunghezza di quest'ultima oltre la linea del full-pull.
- 15) L'ETPC raccomanda che ogni settaggio della slitta negli eventi internazionali sia fatto dagli operatori di slitta con l'Ufficiale di Slitta più anziano.
Per la Tpi il settaggio della slitta per ogni categoria è effettuato dagli addetti Tpi preposti a tale mansione e tale settaggio può essere variato dopo le prime due tirate.
Se il peso viene diminuito le tirate dei primi due possono essere ritenute valide, se il peso viene aumentato le tirate dei primi due vengono considerate nulle e sono da ripetere.
- 16) La violazione di una qualsiasi di queste regole costituisce la squalifica.
- 17) Nel caso in cui una categoria sia portata a termine per la pioggia, per la rottura della slitta o per altre ragioni non prevedibili le decisioni sul da farsi devono essere prese dagli operatori Tpi.
- 18) Non è permesso guidare un Puller al di fuori dell'area chiusa (pista, box e zona di sosta). I veicoli con unità di potenza ausiliaria sono inclusi in tale regola.
- 19) Il comitato di controllo TPI ha il diritto di acquisire qualunque parte del Puller per effettuare un controllo approfondito qualora lo ritenga necessario. Dopo l'ispezione le parti torneranno in possesso del team che possiede il Puller in questione.
- 20) I metri percorsi sono sempre stabiliti mediante un misuratore laser.
- 21) Ogni pilota prima di partire deve accertarsi che la catena sia in tiro.
- 22) Si accede alla finale solo dopo il raggiungimento del Full Pull (100 mt).

PISTA E UFFICIALI DI PISTA (Cap 10 PAG 2)

1-Ogni campo di gara per una gara di campionato italiano deve avere le seguenti dimensioni:

- lunghezza: 160/170mt, di cui:
 - 100/110mt impiegati per la pista,
 - 60/70 per gli spazi di fuga
 - Almeno 40 mt di spazio di sicurezza dopo l' arrivo.
- larghezza: 51mt, di cui:
 - 11mt utilizzati per la pista
 - 5mt per parte di spazio di sicurezza
 - 15mt per parte come corridoio di uscita per i mezzi e distanza di sicurezza per il pubblico.

Il perimetro dell'area di pista deve essere interamente delimitato da una riga bianca.

2) Il perimetro del campo di gara deve essere transennato.

3)La pista deve essere risistemata dopo ogni tirata.

4) Nessuno deve essere presente in pista durante la prova tranne i giudici di gara , i due meccanici e il pilota.

Ogni pilota dovrà sempre fare in modo di entrare in pista ad una velocità che non costituisca pericolo per gli addetti e il personale di pista.

5)Tutte le gare sono effettuate con due direttori, uno alla partenza e uno all' arrivo. Quello alla partenza è responsabile per la corretta sistemazione della pista, del partecipante e della slitta. Quello all' arrivo è responsabile per tutta la durata del tiro.

-La bandiera rossa indica al pilota che deve mantenere la posizione, restando immobile.Rappresenta sempre un segnale di STOP.

Alla partenza fino a quando il giudice di gara tiene la bandiera rossa il pilota deve tenere il Puller assolutamente immobile.

- La bandiera verde indica al pilota che dal quel momento può partire quando vuole,o comunque che può lasciare la posizione. Rappresenta sempre un segnale di VIA.

6) Partire o lasciare la linea di partenza con la bandiera rossa causa la squalifica immediata del partecipante.

7) Ogni tirata ufficiale deve iniziare solo quando la slitta è riallineata in posizione di partenza.

8)Giudice di gara TPI

- In quanto tale, ha la responsabilità della manifestazione e del suo svolgimento.
- Deve accertare che i mezzi che scendono in pista siano conformi a quanto richiesto dal regolamento.
- Deve accertarsi che la pista sia costruita nel pieno rispetto delle norme di sicurezza.
- Deve accertarsi che in pista non siano presenti persone non autorizzate e che le persone autorizzate o temporaneamente autorizzate, mantengano comportamenti idonei a non arrecare pericolo a se e agli altri.
- La sua autorità è inderogabile all'interno dell'area di gara e nell'area box.
- In qualunque momento ha la piena autorità di sospendere una gara, se lo ritiene opportuno.

9) Personale con varie mansioni riconoscibile dalla divisa Tpi e dall'apposito Pass Staff.

-La descrizione di cui sopra racchiude tutto il personale Tpi, dai misuratori di distanza, agli addetti al carico slitta, al personale di pista, agli addetti ai controlli di verifica.

-Tali addetti, a seconda della loro mansione, hanno una posizione specifica sia essa operativa o soltanto di controllo e di supervisione.

-L'autorità del personale recante la scritta STAFF è inderogabile all'interno dell'area gara e nell'area box.

10) Hanno sempre accesso al campo di gara:

- il personale di servizio della TPI.
- Il personale di servizio dell'organizzazione locale.

Chi viene temporaneamente autorizzato ad accedere a quest'area deve sempre e comunque attenersi alle regole scritte e a quanto stabilito dal direttore di gara.

11) Dove possibile verrà costituita un'apposita area per ospiti e invitati all'esterno della pista.

12) Un'apposita area dentro il campo di gara sarà destinata ad operatori fotografici e video TPI.

LA SLITTA

- Viene caricata in base alle categorie.
- L'entità del carico viene stabilita in base alla tipologia del terreno e della categoria.
- Qualora si ritenga necessario un aggiustamento del peso, questo verrà effettuato a discrezione del personale TPI.
- Dopo la manovra di agganciamento, l'operatore metterà la slitta in condizioni di tiro. Fino a quel momento sarà presente una luce rossa lampeggiante.
- Quando sulla slitta compare la luce verde significa che tutti i sistemi sono pronti per la tirata. L'operatore in questa fase non potrà interagire sulla slitta, fatta eccezione per l'attivazione del killer switch.
- Nel caso che il mezzo trainante non si fermi una volta superata la linea di arresto e/o si crei una potenziale situazione di pericolo, l'operatore può agire sullo spegnimento di emergenza (killer switch) e sul sistema frenante della slitta in qualsiasi momento.

REGOLE DI GARA PER LE QUALIFICHE (Cap 10 pag 3)

1) Il primo partecipante sarà il test puller e la sua tirata sarà considerata valida se il peso in slitta resti invariato o venga diminuito.

Nel caso che la tirata sia un test-pull, perché il peso in slitta dopo la sua prova viene aumentato, il partecipante potrà rifare la tirata dopo sei (6) posizioni, o comunque alla fine della sua categoria.

2) Il primo partecipante o il test puller non sarà squalificato o misurato se andrà fuori pista. Il suo tentativo verrà considerato nullo.

3) Se dopo la tirata del primo concorrente utilizzato come Test Puller avviene una modifica del peso caricato sulla slitta il primo concorrente ad agganciare la slitta dopo tale aggiustamento sarà anch'esso considerato come Test Puller.

4) Tutte le tirate devono iniziare con la messa in tiro della catena. Ogni concorrente ha a disposizione due tentativi e venti (20) metri per far partire la slitta. Se il pilota lascia la leva

dell'acceleratore prima dei venti (20) metri avrà diritto ad un altro tentativo, anche se si fermerà oltre la distanza consentita. Il tiro dunque sarà annullato e il concorrente avrà di nuovo diritto a due possibilità. L'intento del pilota dunque in caso di partenza sbagliata non dovrà essere quello di schiacciare i freni per fermarsi prima dei venti metri, ma di alzare la mano dall'acceleratore in modo ben visibile ed eseguire una fermata nel modo migliore possibile.

Dare uno scossone alla slitta per far tornare indietro la leva dell'acceleratore è motivo di squalifica da parte del giudice di gara.

Due tiri consecutivi al di sotto dei venti metri non danno più alcun diritto di ripetere la prova

5) Non è possibile effettuare manutenzione in pista prima del secondo tentativo, il Puller deve essere portato al di fuori dell'area di delimitazione.

6) Se una categoria viene fatta ripartire, tutti i partecipanti che hanno tirato precedentemente, avranno le stesse opzioni del primo partecipante dopo la ripartenza, compreso quelli squalificati.

7) Una classe può essere fatta ripartire, a discrezione del giudice di gara, se i primi cinque (5) partecipanti hanno raggiunto il full pull.

8) La decisione di un pilota di effettuare il secondo tentativo deve essere resa nota al giudice di gara prima che il suo puller abbia lasciato il campo di gara. Diversamente tale decisione non può essere presa in considerazione.

9) Se un Puller durante il primo tentativo effettua un fuoripista avrà diritto ad effettuare comunque il secondo tentativo. Per una squalifica dovuta ad altri motivi non ne avrà diritto

10) Una volta agganciato, il partecipante deve effettuare la sua prova entro tre (tre) minuti dalla bandiera verde. Qualsiasi ritardo causerà squalifica.

11) Se un partecipante riporta danni meccanici durante il test pull (durante il primo tiro), gli viene concessa dal giudice di gara la possibilità di scalare sei (6) posizioni o comunque di posizionarsi come ultimo partecipante.

12) Se il concorrente in questione dopo aver scalato la partenza come ultimo o comunque come sesto concorrente non dovesse ancora una volta oltrepassare i 20 metri avrà terminato le 2 chance a disposizione e non potrà accedere alle finali.

13) Se l'ultimo veicolo di una categoria ha dei problemi meccanici ha sei (6) minuti di tempo per presentarsi alla linea di partenza ed effettuare il suo tentativo, diversamente sarà squalificato.

-Nel caso in cui l'ultimo Puller debba effettuare per problemi meccanici un secondo tentativo i 2 meccanici avranno sei minuti di tempo per intervenire su di esso direttamente in pista, dal momento che questo è stato riallineato di nuovo in posizione di partenza, con la catena agganciata. Qualsiasi ritardo causerà la squalifica di quel mezzo dalla gara della giornata.

14) Il secondo tentativo è sempre a discrezione del pilota e deve essere comunicato al giudice di gara, che gli farà ripetere la prova come sesto o come ultimo concorrente.

15) Quando il concorrente viene utilizzato come Test Pull e la slitta viene alleggerita questo deve effettuare di nuovo la prova e la precedente viene annullata.

REGOLE DI GARA PER LE FINALI (CAP 10 pag 4)

1)Ogni concorrente avrà diritto ad un solo tentativo.

2)La slitta deve essere assestata nel medesimo modo per tutti i concorrenti in gara nella medesima categoria.Nel caso straordinario in cui il giudice addetto al settaggio rilevi un errore o un'anomalia potrà effettuare a sua discrezione una variazione del carico dopo il primo tiro e chi avrà effettuato la tirata per primo passerà ultimo.

3) La linea di demarcazione della pista , dunque il Full Pull sarà sempre portato a 110 metri mantenendo sempre almeno 40 metri di spazio di sicurezza.

4) L'ordine di tiro in questa fase sarà quello deciso dalla fase di qualifica, a meno che non ci siano aggiustamenti di peso da parte dell'operatore.

Non sono consentiti cambiamenti di posizione per rotture o problemi.

6) Se Le finali non si svolgono nella stessa pista, con la stessa slitta o nello stesso giorno in cui si sono svolte le qualifiche allora il primo Puller avrà l'opzione di farsi spostare alla sesta posizione.

7)Nel caso che due o più concorrenti raggiungano il full pull, si effettuerà un' ulteriore prova con la slitta settata con un peso maggiore e/o un ulteriore inserimento delle taglie a discrezione del personale addetto alla slitta.

ASSEGNAZIONE DEI PUNTEGGI

01Classificato = Punti **20**

02 Classificato = Punti **15**

03 Classificato = Punti **12**

04 Classificato = Punti **10**

05 Classificato = Punti **08**

06 Classificato = Punti **06**

07 Classificato = Punti **05**

08 Classificato = Punti **03**

09 Classificato = Punti **02**

10 Classificato = Punti **01**

Nel caso in cui i punteggi non vengano tutti assegnati durante la finale per l'assegnazione verranno considerate :

1-I metri percorso da coloro che , giunti in finale, sono stati squalificati per fuoripista.

2-I migliori piazzamenti in qualifica.

RICORSI (cap F PAG 10.5)

1-Qualunque concorrente o Team che abbia dubbi sulla regolarità di un Puller può effettuare un ricorso con le seguenti modalità alla TPI.

a)Scritto e firmato da chi lo sottoscrive;

b)Accompagnato dal versamento di 250 euro;

c)Presentato durante la giornata di gara.

d)Specificando se si dovrà effettuare un controllo parziale (in questo caso specificare cosa) o totale.

2) La squadra Tpi addetta ai controlli dei mezzi ha a disposizione tutta la giornata per effettuare i controlli e il Puller in questione gareggerà regolarmente fino al verdetto.

Il controllo verrà effettuato sul campo di gara in un' apposita zona decisa dai commissari senza l' interferenza di soggetti esterni. Qualora l' operazione sia resa impossibile da condizioni esterne, il mezzo verrà portato in un' apposita sede decisa dalla TPI e controllato successivamente con modalità da concordare a seconda della situazione.

-Qualora il proprietario del mezzo sospetti che si possano arrecare danni a componenti particolari, potrà esso stesso, sempre e comunque sotto il controllo degli addetti della TPI, procedere allo smontaggio del mezzo. Non potrà rifiutarsi di smontare nessuna parte gli venga richiesto.

3- Il controllo del carburante avrà in aggiunta il costo delle analisi del carburante.

4- Il Giudizio dei addetti al controllo è insindacabile.

Riscontro di irregolarità

- Il team della macchina controllata dovrà rispondere di tutte le spese necessarie per smontaggio, montaggio ed eventuale trasporto del mezzo nell' area di controllo più la penale di 250 euro (ricorso sul mezzo) + la perdita della cauzione.
- Il team e la macchina subiranno un squalifica di un (1) anno e dieci (10) giorni dal momento della presentazione del ricorso.
- Chi ha avanzato il ricorso recupererà la cifra avanzata per il ricorso.

Mancato riscontro di irregolarità

Chi ha avanzato il ricorso:

- perde la cifra avanzata per la presentazione del ricorso;
- deve corrispondere una cifra di 40 euro per ogni ora utilizzata dal team per il rimontaggio (il tempo viene quantificato nel tempo di smontaggio moltiplicato per 2);
- Deve rimborsare tutte le spese per il materiale da sostituire (guarnizione, tubazioni e qualsiasi altro tipo di materiale di consumo);
- Deve rimborsare qualunque cosa si rompa o danneggi durante lo smontaggio.

REGOLE GENERALI PER I TEAM

1)Tutti i team sono tenuti ad informare il loro personale e i loro ospiti di quanto scritto nel regolamento.

2)Ogni capo team è responsabile del comportamento delle persone che indossano il pass recante il nome del proprio team e ne risponde personalmente.

3)Tutti sono chiamati ad osservare un comportamento sportivo e corretto nei confronti di tutte le persone presenti nell' area di gara.

4)Tutti i team sono tenuti ad informarsi autonomamente sull' ordine di partenza.

5)Nel caso che un componente di un team o comunque una persona che indossi un pass recante il nome del team commetta delle irregolarità o venga meno alle disposizioni del personale TPI, il team in questione risponderà direttamente del comportamento del suo membro e/o ospite anche con la squalifica del Puller per quella giornata.

COMPORTAMENTO RICHIESTO A TEAM E PILOTI

Area box

- Ogni team avrà sempre a disposizione uno spazio minimo previsto per posizionare comodamente il mezzo o i mezzi da gara e un solo veicolo di servizio, che dovrà sempre essere accompagnato dal pass autoTPI.
- Nel caso in cui un team avesse, per un'occasione particolare, necessità di uno spazio superiore a quello minimo, deve richiederlo anticipatamente alla Tpi, diversamente non gli sarà accordato.
- Ai mezzi sprovvisti di tale pass sarà consentito solo il transito temporaneo per operazioni di scarico e carico.
- Il pass dovrà sempre essere tenuto in vista ed essere esibito ad ogni richiesta del personale TPI o degli organizzatori locali.
- Nei luoghi dove, per necessità organizzative, l' area box è chiusa al pubblico, l' ingresso sarà consentito solo a coloro che hanno un pass TPI.
- I Puller non devono essere caricati sugli autotreni quando la manifestazione è ancora in corso. Gli autotreni dunque dovranno fino alla fine della manifestazione restare fermi nelle loro aree di parcheggio.

Area di gara

- per ogni categoria, l' ingresso in pista sarà concesso solo al pilota e a due (2) assistenti per ogni mezzo e solo per il tempo della tirata.
- Il pass deve sempre essere tenuto ben in vista .
- Il pilota deve presentarsi nell' area di gara con casco e cinture allacciati prima di entrare in pista.
- Il Puller in fase di traino deve essere tenuto al minimo o spento.

CAUSE DI NON AMMISSIONE ALLA COMPETIZIONE

- 1) Qualsiasi inadempienza alle norme di costruzione e di sicurezza elencate in questo regolamento.

NB: Prima di ogni competizione, saranno effettuati tutti i controlli, e ad ogni team verrà consegnata una copia della scheda di verifica da firmare per accettazione con le eventuali modifiche da apportare per la gara successiva.

Nel caso in cui il team in questione si ripresentasse alla gara successiva senza averle apportate provvederà al rimborso delle sue spese di trasporto nei confronti dell'organizzatore locale con le seguenti proporzioni:

€ 0,40 al km se sul suo autotreno ci sono altri Puller.

€ 0,75 al km se viaggia su un trasporto singolo.

Il Team in questione infatti agendo in tal modo dimostrerebbe di ignorare l'autorità dei commissari addetti ai controlli e si presenterebbe sul campo di gara pur sapendo di non essere giudicato idoneo a scendere in pista.

SOMMARIO DEI CASI DI SQUALIFICA (CAP 10-E)

- 1) Perdere una zavorra durante la partenza o in fase di tirata ,a meno che la perdita non sia dovuta ad una rottura della macchina.
SQUALIFICA DALLA GARA IN CORSO
- 2) Perdita o malfunzionamento di parti dell'equipaggiamento di sicurezza durante la tirata.
SQUALIFICA DALLA GARA IN CORSO
- 3) Eccessiva perdita di liquido lubrificante(lasciare sulla pista una macchia di almeno 300 mm di diametro), durante la tirata.
SQUALIFICA DALLA GARA IN CORSO
- 4) L'uso di carburante non ammesso o di acceleratori di combustione
SQUALIFICA DALLA GARA IN CORSO E DA TUTTE LE GARE PRECEDENTI AL CONTROLLO.
- 5) Toccare la riga di demarcazione della pista in fase finale.
SQUALIFICA DALLA GARA IN CORSO
- 6) L'uso di equipaggiamenti non consentiti.
SQUALIFICA DALLA GARA IN CORSO
- 7) Partire o comunque muoversi durante la bandiera rossa in fase di partenza.
SQUALIFICA DALLA GARA IN CORSO
- 8) Non lasciare la mano dall'acceleratore e non fermarsi nel + breve tempo possibile davanti alla bandiera rossa in fase di Arrivo.
SQUALIFICA DALLA GARA IN CORSO
- 9) L'uso di una barra di tiro non consentita o che non rispetta i parametri richiesti
SQUALIFICA DALLA GARA IN CORSO
- 10) Peso non conforme alla categoria alla quale si partecipa.
SQUALIFICA DALLA GARA IN CORSO
- 11) Abbandonare il proprio mezzo una volta messo in moto in qualsiasi area del campo di gara(compresi i box).
SQUALIFICA DALLA GARA IN CORSO
- 12) Comportamento indisciplinato e/o irrispettoso in pista da parte del pilota e/o dei componenti del suo team nei confronti del personale TPI, pubblico, assistenti.
SQUALIFICA DALLA GARA IN CORSO
- 13) Correre assieme al mezzo durante la fase di tiro.
SQUALIFICA DALLA GARA IN CORSO + DECURTAZIONE DELLA CAUZIONE.
- 14) Partire dopo tre minuti dal momento che è stata data la bandiera verde.
SQUALIFICA DALLA GARA IN CORSO.
- 15) Non presentarsi entro 6 minuti dalla chiamata.
SQUALIFICA DALLA GARA IN CORSO.

- 16) Avere più di 2 meccanici in campo.
SQUALIFICA DALLA GARA IN CORSO.
- 17) Accelerare durante il traino del Puller da parte del mezzo di recupero dopo ogni tirata.
SQUALIFICA DALLA GARA IN CORSO.
- 18) Nel caso in cui sul Puller in fase di traino siano presenti altre persone oltre al pilota ai box o in pista.
SQUALIFICA DALLA GARA IN CORSO.
- 19) Qualsiasi comportamento che metta a rischio l'incolumità del pubblico e/o del personale in qualsiasi area del campo di gara, dei box e nelle aree adiacenti ad essi.
SQUALIFICA DALLA GARA IN CORSO + NON AMMISSIONE PER LE TRE GARE SUCCESSIVE + DECURTAZIONE DELLA CAUZIONE.
- 20) Riscontro di irregolarità durante un ricorso
SQUALIFICA DALLE COMPETIZIONI PER UN ANNO E UN GIORNO + DECURTAZIONE DELLA CAUZIONE.
- 21) La severità dei provvedimenti è a discrezione del personale Tpi qualora non sia menzionata una sanzione prescritta.

N.B. L'acquisizione di materiale video è a unica discrezione dei commissari di gara

RECUPERO DELLE GARE

Gare diurne

- a) Verranno rinviate alla domenica successiva nel caso in cui i mezzi che trasportano i puller non siano già in loco.
- b) Verranno soppresse se i mezzi che trasportano i puller sono già in loco (nel caso l'organizzatore si assuma la responsabilità di pagare doppiamente le spese di trasporto, la gara viene rimandata).

Gare notturne

Tempo permettendo, vengono rimandate al giorno successivo.

N.B.: una gara saltata a causa del maltempo può essere soppressa. Nel caso in cui le gare soppresse siano due o più, a fine campionato il recupero di almeno una data verrà deciso in luogo e data scelti dalla TPI.

PASS CHE REGOLANO GLI INGRESSI DEI TEAM

1) La TPI si impegna a fornire a tutti i team un numero sufficiente di pass, atti a consentire loro di potersi occupare del proprio mezzo di gara senza alcuna difficoltà.

a) Il numero di Pass a disposizione e la loro strutturazione sarà decisa di stagione in stagione dalla Tpi, i Team ne saranno informati al momento della consegna del materiale di iscrizione.

2)I pass forniti ad ogni team sono nominativi.

3)A seconda del loro colore indicheranno la mansione della persona che lo espone (es. rosso per pilota e meccanici, verde per ospiti ecc.).

4)I pass devono sempre essere portati completi e bene in vista.

La perdita dell'intero Pass o di una sua parte comporterà il pagamento di una penalità, definita nella documentazione di iscrizione.

5)Ogni team è responsabile del corretto utilizzo dei pass.

6)Nel caso venga riscontrato ad un team lo scorretto utilizzo dei pass (copie, passaggi ecc.), la TPI provvederà a ritirare tutti i pass al team stesso e stabilirà una sanzione in base alla gravità.

7)Ogni team avrà a disposizione un solo pass auto per il mezzo di servizio, indipendentemente dal numero di pass iscritti sotto il nome di questo team.

MODALITA' DI ISCRIZIONE AL CAMPIONATO

1)Totale accettazione del regolamento in ogni sua parte.

2)Versamento di un assegno di cauzione deciso dalla Tpi e restituito ai team a fine stagione, salvo infrazioni che ne determinino la decurtazione.

3)Certificato medico per attività agonistica per il pilota.

4)Il tesseramento TPI presso UISP per ogni meccanico e pilota che entra in pista (funge da assicurazione).*

5)Versamento di una quota di iscrizione stabilita dalla TPI.

6)Se una macchina gareggia in due categorie, dovrà corrispondere due quote al momento dell'iscrizione.

7)Deposito di una cauzione stabilita dalla TPI a titolo di impegno (la cauzione sarà restituita a fine anno salvo i casi di decurtazione previsti dal regolamento).

8)L' iscrizione nella sua interezza (pass+certificato medico+quote iscrizione e tesseramento) si eseguirà tramite l' utilizzo dell' apposita modulistica fornita dalla TPI e sarà accettata solo se perverrà nei tempi richiesti.

9)I moduli verranno spediti a tempo debito prima di ogni stagione di campionato.

NB: I singoli team possono costituire una società sportiva presso l' UISP e provvedere singolarmente al tesseramento dei propri iscritti.

In questo caso all TPI dovrà pervenire la seguente documentazione assieme a quanto richiesto per l'iscrizione:

a)COPIA DEL CERTIFICATO MEDICO+ COPIA TESSERAMENTO DEL PILOTA

b)COPIA TESSERAMENTO PER MECCANICI.