



## CAMPIONATO ITALIANO CHALLENGE 4X4 U.I.S.P. MOTO RALLY RAID – QUAD RALLY RAID

### TROFEO DEL MEDITERRANEO 2010

#### REGOLAMENTO DI GARA FORMULA CHALLENGE

##### Art. 1 – COMITATO ORGANIZZATORE

Il Comitato Organizzatore di ogni singola manifestazione inserita nel calendario del Trofeo del Mediterraneo 2010 è composto dai rappresentanti dei Soci del/dei Club (o sezione) che organizzano la Manifestazione.

##### Art. 1.1 – CALENDARIO GARE E PREMIAZIONE FINALE

Data	Luogo	Denominazione	Organizzatore
17-18 Aprile	Sciacca (AG)	1° Rally Raid Sciacca/Caltabellotta	Sciacca Corse
01-02 Maggio	Olbia	1° Rally Raid Costa Smeralda	A.S.D. Filos
26-27 Giugno	Lucca	13° Raid Il Ciocco	R-Team - Gierre Team Fuoristrada
17-18 Luglio	Cosenza	4° Rally della Sila	Rao Automobili Div. Sport
11-12 Settembre	Sinagra (ME)	12° Rally Raid Citta' di Sinagra	Sinagra in Fuoristrada
02-03 Ottobre	Enna	5° Rally Raid Enna 4X4	Enna 4x4 Nico Blanca Club – Wiking off road
31 Ottobre	Palermo		Premiazione Trofeo del Mediterraneo U.I.S.P. 2010



## Art. 2 – TIPOLOGIA E DENOMINAZIONE

Manifestazione fuoristradistica del tipo riconducibile a "FORMULA CHALLENGE", sotto l'egida della U.I.S.P. e regolamentata dalla L.N.A.U. per gli autoveicoli 4X4, Buggy e Camion e dalla Lega motociclistica che regola le moto ed i quad. Le gare di formula CHALLENGE e Rally Raid sono manifestazioni sportive di regolarità che si svolgono lungo percorsi suddivisi in settori in ciascuno dei quali, di norma, sono comprese tratte di regolarità aperte alla circolazione stradale, dove è obbligatorio il rispetto delle norme del Codice della Strada, e settori selettivi cronometrati su tratte chiuse, entrambe navigate tramite ROAD BOOK.

## Art. 3 – DEFINIZIONI

Tabella di marcia: è il documento ufficiale destinato a raccogliere i visti di transito e la registrazione dei tempi che dovranno essere apposti esclusivamente dai cronometristi addetti. Ogni equipaggio ne è direttamente responsabile. La perdita, il deterioramento o la manomissione della tabella di marcia comportano l'esclusione dalla manifestazione.

Road Book: quaderno delle note del percorso di gara, redatto dall'Organizzatore e consegnato a tutti i concorrenti all'atto del briefing con il Direttore di Gara. Fornisce tutte le indicazioni in progressione chilometrica sul percorso da seguire, evidenziandone le difficoltà e, in particolare, gli eventuali pericoli.

L'esatta interpretazione delle note ed il buon affiatamento tra pilota e navigatore sono elementi di grande sicurezza nella marcia in fuoristrada.

Settore: tratto di percorso, di lunghezza variabile, compreso tra due controlli orari che può comprendere un tratto di trasferimento o un settore selettivo. La velocità media di percorrenza dei settori di trasferimento sardi volta in volta esplicitata nel Regolamento Particolare di Gara, redatto dall'organizzatore, secondo le esigenze di percorribilità dei territori, ma comunque non potrà in alcun caso superare i 50 Km/h calcolati sul chilometraggio effettivo del settore.

Controlli orari (C.O.): hanno lo scopo di delimitare i settori in cui è suddiviso il percorso di gara, regolandone lo svolgimento al fine del rispetto della velocità media prevista dall'Organizzatore. Tale velocità media non potrà mai essere superiore a quella prevista dal Codice della Strada.



**Settori Selettivi (S.S.):** tratto di percorso cronometrato coincidente con l'inizio di un settore e specificato da una zona di partenza (START) ed una di arrivo (STOP). Il rilevamento del tempo in tali tratti deve essere eseguito da personale qualificato (F.I.Cr.) con attrezzature idonee (cellule fotoelettriche).

Giunti a fine S.S. i conduttori faranno annotare sulla Tabella di Marcia il tempo realizzato nel percorrere la S.S. e proseguiranno per il restante tratto di trasferimento.

**Tempo d'emergenza:** agli equipaggi che avranno preso regolarmente la partenza della S.S. ma a causa di un'interruzione della S.S. stessa e che non l'avranno potuto portare a termine, il Direttore di gara assegnerà un tempo per raggiungere, dal controllo STOP, il controllo orario successivo. L'ora di partenza del nuovo settore, compreso tra il controllo STOP ed il C.O. successivo, sarà annotato sulla tabella di marcia al controllo STOP.

**Tempo forfetario:** il tempo forfetario degli equipaggi che non hanno portato a termine la prova interrotta (per qualsiasi motivo) sarà uguale al tempo impiegato dall'equipaggio con il miglior tempo ottenuto nella prova interessata, maggiorato dello scarto percentuale. In caso di interruzione del primo S.S. o, in successione, del secondo, terzo ecc., lo scarto percentuale sarà calcolato sulla classifica al termine del primo S.S. portato a termine. Ai fini del calcolo degli scarti percentuali non devono essere presi in considerazione i tempi degli equipaggi ritirati prima dell'interruzione del S.S.

Gli equipaggi totalmente o parzialmente responsabili dell'interruzione di un S.S. non beneficeranno in alcun caso della presente disposizione.

Pertanto sarà loro assegnato il tempo effettivamente realizzato se tale tempo sarà superiore al tempo assegnato agli equipaggi non transitati a causa dell'interruzione.

**Controlli a timbro (C.T.)** (Se previsti): hanno lo scopo di vistare l'effettivo transito di un equipaggio in determinati punti del percorso mediante apposizione di un timbro sulla Tabella di Marcia, di norma indicati sul Road Book, possono anche essere segreti, ma in ogni caso ben segnalati sul percorso di gara con appositi cartelli.

**Parco Chiuso:** zona nella quale non si può effettuare nessun intervento (riparazione) sulla vettura, salvo i casi espressamente previsti nel REGOLAMENTO PARTICOLARE DI GARA. Sono zone a regime di parco Chiuso tutti i Controlli Orari, i Controlli a Timbro, le Partenze e gli Arrivi di Settori Selettivi nei tratti delimitati da cartelli e compreso i 50 mt. precedenti e successivi a detto controllo.

**Riordini:** sono soste previste dagli Organizzatori, in aree delimitate e regolamentate da Controlli Orari all'entrata ed all'uscita, in regime di parco chiuso, per permettere sia un



ritorno all'orario teorico, sia il raggruppamento degli equipaggi rimasti in gara. Il tempo di sosta potrà essere differente tra un equipaggio ed un altro.

**Parco Assistenza:** zona delimitata tra due controlli orari (entrata ed uscita) nella quale è consentito qualsiasi intervento sulla vettura. Dentro tale spazio è assolutamente vietato fumare. In tale area potranno essere effettuati dei controlli, anche a campione, sulle vetture in gara riguardanti la sicurezza.

**Neutralizzazione:** il tempo durante il quale gli equipaggi sono fermati dalla Direzione Gara per qualsiasi motivo.

**N.B.** Alla partenza di Settore Selettivo – in regime di parco chiuso – è possibile sostituire una ruota, solo dietro autorizzazione del Commissario preposto, con i propri mezzi in dotazione a bordo e senza aiuti esterni, pena l'esclusione dalla gara.

#### Art. 4 – CONCORRENTI AMMESSI

Il Concorrente è una persona fisica o giuridica che iscrive ad una competizione una vettura nonché i relativi conduttori.

Oltre che persone fisiche, i Concorrenti possono essere anche scuderie, case costruttrici ed altre persone giuridiche, purché in possesso della relativa licenza di Concorrente Persona Giuridica in corso di validità: tale norma viene applicata anche per il copilota o navigatore.

Possono partecipare alla Manifestazione tutti i piloti-concorrenti di veicoli tipo fuoristrada, Buggy, Camion, Moto e Quad in regola con le Leggi del Paese; i piloti devono essere titolari di idonea licenza L.N.A.U. e di quella della Lega Motociclistica - U.I.S.P. per la pratica dell'attività sportiva, assieme al certificato di idoneità per la pratica dello sport agonistico, rilasciato da un centro medico autorizzato o dal singolo medico autorizzato, con il suo codice identificativo C.O.N.I., oltre la tessera U.I.S.P. di tipo B1; su ogni mezzo oltre al conducente iscritto, potrà prendere posto un solo passeggero, in caso di autoveicolo anch'egli titolare di licenza U.I.S.P. (se minorenni deve presentare l'assenso scritto da parte di un genitore);

L'equipaggio, durante le prove, dovrà indossare il casco protettivo, allacciare le cinture di sicurezza (esclusi classe moto e quad) e la fuoriuscita dell'equipaggio dovrà essere impedita o dai vetri totalmente chiusi o da eventuale rete di sicurezza (esclusi classe moto e quad).





E' fatto obbligo di indossare abbigliamento omologato ignifugo e scarpe di tipo automobilistico e tute specifiche per motociclismo. Un pilota può partecipare alla Manifestazione iscrivendosi in una sola classe/gruppo, correndo con un solo veicolo, il navigatore, ove previsto, non può partecipare alla Manifestazione con più di un pilota.

Possono altresì partecipare le persone fisiche o giuridiche in possesso di licenza di C.S.A.I. settore Rally in corso di validità con relativo certificato medico purché siano anche in possesso della tessera U.I.S.P. tipo B1, e le licenze della FMI purché sempre in possesso della tessera B1 della U.I.S.P.

I numeri di gara dei partecipanti e la loro assegnazione derivano dall'ordine di partenza di ogni singola gara. Il formato dei numeri di gara è il seguente: larghezza del tratto cm 5 x cm 28 di altezza, di colore nero su fondo bianco di cm 40 di larghezza x cm 40 di altezza ed applicati sui pannelli laterali per le autovetture 4X4, camion e Baggy; per le moto e quad, invece, sono, di larghezza del tratto cm 5 x cm 15 di altezza, di colore nero su fondo bianco di cm 20 di larghezza x cm 20 di altezza ed applicati sui pannelli laterali porta numero anteriormente nell'apposito alloggio sopra il faro, sia considerata la possibilità che l'organizzazione aggiunga la pettorina numerata.

All'atto dell'iscrizione, ciascun Concorrente dichiara per se e per i propri Conduuttori, mandati o incaricati, di riconoscere ed accettare le disposizioni del presente Regolamento e del Regolamento Particolare di Gara, impegnandosi a rispettarlo ed a farlo rispettare riconoscendo quale unica giurisdizione la U.I.S.P.

I Concorrenti dovranno altresì, ritenere sollevati il Comitato Organizzatore, la U.I.S.P. la L.N.A.U. la lega Motociclistica e l'Ente proprietario delle strade interessate al transito della Manifestazione per eventuali danni occorsi ad esso Concorrente, suoi Conduuttori, suoi dipendenti e/o cose, oppure prodotti e/o causati a terzi e/o cose da esso Concorrente, suoi Conduuttori e/o suoi dipendenti.

Dovranno dichiarare inoltre: di indossare durante tutta la durata della Manifestazione l'abbigliamento prescritto dal presente Regolamento.

#### Art. 5 – PARTENTI E PARTITI

Sono considerati "partenti" i Conduuttori che, superate le operazioni preliminari di verifica, sono compresi nell'elenco dei verificati e quindi ammessi alla partenza.



Sono considerati "partiti" i Conduuttori che hanno preso la partenza.

#### Art. 6 – PERCORSI

I percorsi della Manifestazione, in modo particolari quelli delle Settori Selettivi, che devono essere scelti in funzione dell'abilità di guida dei conduuttori e dell'affidabilità delle vetture e conformi ai criteri di sicurezza, devono essere selettivi. Pertanto possono avere un andamento altimetrico variabile, spiccate caratteristiche di tortuosità, carreggiate di larghezza limitata e fondo stradale non compatto (esempio terra, ghiaccio, fondo dissestato, ecc.).

In caso di ostruzioni stradali o altri casi di forza maggiore , la Direzione di Gara potrà modificare il percorso o sopprimere le Settori selettivi prima del transito dei Concorrenti oppure neutralizzare tratti per i quali la prescrizione di qualsiasi velocità media potesse determinare situazioni di pericolo.

Una volta presa la partenza, non può essere invocata dai Concorrenti, per nessun motivo, la ripartenza della Prova, neanche per causa di forza maggiore dovuta ad eventuali ostacoli provocati da intemperie, ostruzioni o simili che, pertanto, devono essere superati comunque dai Conduuttori, ai quali si demandano le scelte/valutazioni di "dotazioni" anche dei pneumatici montati.

#### Interruzione di Settore Selettivo

Quando l'effettuazione di un Settore Selettivo sarà definitivamente interrotta prima del transito dell'ultimo equipaggio, e cioè per qualsiasi motivo accada, la classifica della prova potrà essere redatta assegnando a tutti gli equipaggi coinvolti dall'interruzione un tempo medio che verrà stabilito dal Direttore di Gara secondo il criterio più idoneo. Tale classifica potrà essere redatta anche se un solo equipaggio avrà potuto effettuare la Prova in normali condizioni di Gara. L'applicazione o meno di questa disposizione resta di competenza esclusiva del Direttore di Gara, il quale esporrà i motivi dell'interruzione ed il criterio di assegnazione del tempo stesso.

#### ART. 7 – SETTORI SELETTIVI (CARATTERISTICHE)

I Settori selettivi devono essere tutti su terra o su fondo misto asfalto/terra e gli stessi



devono essere percorsi in un solo senso di marcia: solo in caso di ripetizione e/o di passaggi parziali possono essere percorse in senso inverso.

Eventuali apprestamenti artificiali sul percorso dei Settori selettivi (chicanes, apprestamenti per impedire il taglio del percorso, ecc.) devono essere indicati in maniera esplicita sul road book.

Nel corso dell'anno, un Settore selettivo può essere utilizzato integralmente da un solo Organizzatore, salvo accordi diversi in sede locale. In caso di controversie, deciderà insindacabilmente la U.I.S.P. tenendo presente la titolazione della Gara ed il diritto di precedenza degli Organizzatori nella preparazione della Prova.

Ogni Organizzatore si impegna inoltre a modificare di anno in anno i propri Settori selettivi disputati in una Manifestazione, in modo da mantenere sempre la segretezza del percorso ai partecipanti, in parte o nella loro totalità .

E' ammessa un "Super Settore Selettivo" al solo scopo di Prova Spettacolo e/o Prologo, quindi non valida per la classifica finale a punti.

Il Super Settore Selettivo è considerato quella che, tra la partenza e l'arrivo prevede la ripetizione dello stesso percorso di lunghezza complessiva compresa tra 1,5 e 5 km, chiuso ad anello e da percorrere in un solo senso di marcia. Ulteriori eventuali tipologie di prove spettacolo verranno valutate ed autorizzate di volta in volta dalla U.I.S.P. sentito il parere del Direttore di Gara.

Si prevede la Formula Baja, con in seno un solo Settore selettivo non più corta di 20 km e ripetuta per un minimo di 2 volte; in ogni caso la lunghezza della Manifestazione compreso i trasferimenti, non potrà superare i 300 km.

Verranno valutate dal Direttore di Gara, eventuali date di "gare particolari" su circuito, disciplinate da un Regolamento Particolare, che verrà sottoposto, dall'Organizzatore allo stesso Direttore di Gara per l'approvazione.

#### Art. 8 – DURATA

Le Manifestazioni devono svolgersi in due giorni: primo giorno per le operazioni preliminari ed eventuale prima tappa (anche in notturna) e secondo giorno per il proseguimento della



manifestazione e la premiazione.

La gara in due giorni, deve svolgersi, nell'arco delle 48 ore, anche a più tappe, purché venga rispettato il limite delle 36 ore di durata massima complessiva della gara. A tal proposito l'Organizzatore può suddividere il percorso (Trasferimenti e Settori selettivi) in due o più parti separate, con un Riordino non importa di quanto come durata.

Ai fini del calcolo della durata massima della Gara, se la premiazione sarà fatta sul podio, all'arrivo, l'orario di inizio della premiazione sarà convenzionalmente coincidente con l'orario di esposizione della classifica maggiorato di almeno 30' (trenta minuti).

#### Art. 9 – VEICOLI E MOTOVEICOLI AMMESSI

Sono ammessi tutti gli autoveicoli, motoveicoli, motocicli quadricicli buggy e camion della categoria fuoristrada.

E' fatto obbligo a tutti i Concorrenti di esporre gli adesivi pubblicitari istituzionali, il logo U.I.S.P. e quelli forniti dal Club Organizzatore della Manifestazione per tutta la durata della stessa .

E' fatto divieto di rimuovere le portiere (autovetture, camion), anche la sola parte superiore, pure se prevista dal costruttore.

I Commissari Tecnici ed il Direttore di Gara si riservano di escludere in qualsiasi momento dalla Gara gli eventuali veicoli che, a loro insindacabile giudizio, risultino essere pericolosi per i conducenti e la libera circolazione.

#### Art. 10 – GRUPPI E CLASSI

I veicoli partecipanti verranno divisi nei seguenti gruppi:

##### AUTOVETTURE:

Gruppo N – veicoli di serie. Dovranno mantenere la loro configurazione originale, sia estetica che funzionale. Uniche modifiche consentite sono:

Modifica nel terminale di scarico (silenziatore) mantenendo il catalizzatore;





Sostituzione degli elementi della sospensione (molle ed ammortizzatori) mantenendo la posizione degli attacchi di serie: (è consentito l'utilizzo del doppio ammortizzatore);

Rimozione del materiale fonoassorbente dall'abitacolo ma non dei pannelli laterali;  
Sostituzione dei vetri (tranne il parabrezza) con materiale di tipo plexiglass trasparente: i vetri posteriori potranno essere anche in lamiera opportunamente fissata.

**Gruppo A – veicoli preparati. Ulteriori modifiche consentite oltre alle precedenti:**

Sistema d'alimentazione: libera;

Sovralimentazione: modifica se esistente;

Centralina accensione/iniezione: modifica o sostituzione;

Assetto, freni, cerchi e gomme: liberi;

Carrozzeria: è ammessa la sostituzione di paraurti, parafanghi, pannelli e rivestimenti interni con altri più leggeri e/o resistenti.

**Gruppo P – prototipi (classe unica). Ulteriori modifiche consentite oltre alle precedenti:**

Sovralimentazione;

Sostituzione motore o parti integranti (monoblocco, testata, ecc.);

Sostituzione elementi principali trasmissione (cambio, riduttore, differenziali);

Sostituzione carrozzeria con altra non identica (anche se da berlina a torpedo e viceversa).

**Gruppo Buggy:** Veicoli a 2 o 4 ruote motrici cilindrata libera dotati di roll bar con equipaggio composto da pilota e navigatore.

**Gruppo M – amatoriale.** Tutte le vetture dotate di trazione integrale (anche SUV). Le vetture di Gruppo M disputano una Gara di Regolarità con anche dei Settori selettivi.

**Suddivisione in classi**



I veicoli di Gruppo N e di Gruppo A sono suddivisi nelle seguenti classi di cilindrata:

Classe 1: benzina e diesel fino a 1350 cc;

Classe 2: benzina e diesel da 1351 a 1650 cc;

Classe 3: benzina e diesel oltre 1651 cc;

**CAMION:**

VEICOLI PESANTI 4X4 è ammessa la sostituzione di paraurti, parafanghi, pannelli e rivestimenti interni con altri più leggeri e/o resistenti, veicoli preparati classe unica

**BUGGY:**

Quadricicli preparati dotati di Roll bar a gabbia e due posti a sedere per pilota e navigatore classe unica

**MOTOCICLI:**

La partecipazione è prevista in DUE gruppi distinti:

Gruppo S: SUPER (2 classi) Le classi sono così suddivise:

Gruppo Classi Motociclo SUPER 1/S - 2 tempi fino a 125cc - 4 tempi fino a 350cc

2/S - 2 tempi oltre 125cc - 4 tempi oltre 350cc

**QUAD:**

La partecipazione è prevista in DUE gruppi distinti:

Gruppo Q1 cilindrata fino a 450cc

Gruppo Q2 cilindrata oltre 450cc

## Art. 11 – MODIFICHE NON CONSENTITE

Non è consentito:

l'utilizzo di gomme cross , baby cross e tractor ( per le autovetture);



l'uso di catene, gomme chiodate e simili, l'utilizzo di cavo metallico come fettuccia di traino;

l'uso di sostanze sovralimentati, come il protossido d'azoto;

nessun tipo di alimentazioni con impianti a gas o altra alimentazione, salvo deroga specifica per singola manifestazione.

#### Art. 12 – ISCRIZIONE ALLA MANIFESTAZIONE

Il Concorrente che si iscrive alla Gara (iscritto) ma non vi partecipa (partito), per noie meccaniche prima della partenza o anche per non aver superato le verifiche tecniche, non ha diritto alla restituzione della quota versata.

Le domande d'iscrizione dovranno essere inviate al Club Organizzatore, pena la non accettazione, al massimo 7 giorni prima dello svolgimento della Gara (entro il sabato precedente) via fax o via e mail sull'apposito modulo prestampato che sarà fornito a tutti i Club Organizzatori delle prove del Campionato Italiano Challenge 4x4 UISP Trofeo del Mediterraneo 2010. Le singole quote verranno raccolte dai Presidenti dei vari Club, o da loro Delegati, che provvederanno a dare conferma telefonica agli Organizzatori per le quote effettivamente raccolte ed a consegnarle personalmente prima dell'inizio delle verifiche.

Le spese di organizzazione, di gestione del personale, dei commissari di percorso e comunque tutto quanto necessario per l'effettuazione e la buona riuscita della Gara, restano a carico del Club Organizzatore che in tal senso si assume la piena responsabilità e manleva da qualsiasi onere il Comitato Organizzatore.

#### Art. 13 – COPPA SCUDERIE

Le gare valide per la Coppa Scuderia del Trofeo del Mediterraneo 2010 saranno quelle con validità per il Campionato Italiano Challenge 4x4 U.I.S.P. La coppa sarà riservata alle scuderie iscritte al Trofeo in regola con l'affiliazione U.I.S.P. .I Concorrenti dovranno dichiarare, con l'iscrizione ad ogni singola Gara, la Scuderia di appartenenza.

Il punteggio finale di Campionato sarà dato dal totale del punteggio dei loro concorrenti iscritti nella scuderia.



#### Art. 14 – VERIFICHE SPORTIVE E TECNICHE

Le operazioni inerenti le verifiche sportive e tecniche si dovranno svolgere nei modi e nei termini previsti nel presente Regolamento e nel programma che l'Organizzatore di ogni singola Gara avrà cura di redigere.

Tutti i Concorrenti dovranno attenersi a quanto specificato nel programma della Gara: coloro che non ottempereranno a quanto previsto incorreranno nella non ammissione alla Gara stessa.

Le verifiche sportive dovranno svolgersi inderogabilmente sempre prima delle verifiche tecniche e saranno svolte da almeno una persona di fiducia del Comitato Organizzatore, che lavorerà in stretto contatto con il Direttore di Gara.

I Concorrenti hanno l'obbligo di portare alle verifiche tecniche le vetture in perfetto stato di marcia e pulite, sia dentro che fuori l'abitacolo, al fine di facilitare il compito dei Commissari Tecnici.

Nella prima gara del Trofeo del Mediterraneo 2010 verranno compilate le fiches che serviranno per le successive gare.

Nelle verifiche tecniche i Commissari Tecnici, mediante ispezione visiva, controlleranno i dispositivi di sicurezza ed i particolari della vettura visibili dall'esterno, nell'abitacolo, nel vano motore e nel vano bagagli, comunque ispezionabili anche senza l'ausilio di attrezzi e strumenti particolari.

Le suddette verifiche tecniche saranno eseguite da Commissari Tecnici nominati dal Comitato Organizzatore del Trofeo del Mediterraneo U.I.S.P. 2010. Hanno lo scopo di verificare l'appartenenza ad un gruppo ed una classe del veicolo iscritto alla Gara e la presenza delle dotazioni di sicurezza.

Una volta espletate le verifiche sportive e tecniche, i veicoli dovranno rimanere nel "parco chiuso", salvo disposizioni diverse previste nel regolamento particolare di gare. I veicoli verificati non potranno essere modificati in alcun caso, pena l'immediata esclusione dalla Gara. Si potrà intervenire per eventuali riparazioni solamente nei parchi assistenza, se previsti.





I commissari Tecnici possono chiedere d'ufficio un riesame del veicolo o per richiesta da parte di un Concorrente che ha presentato reclamo (vedi successivo art. 20) o da parte della Direzione Gara.

E' necessario che ogni veicolo sia parcheggiato sempre seguendo le indicazioni degli Organizzatori.

Sarà cura dell'organizzatore redigere nel regolamento particolare di gara i tempi e modi di penalità per le movimentazioni tra le verifiche amministrative – tecniche e parco chiuso.

#### Art. 15 – DOTAZIONE OBBLIGATORIA

PER TUTTI I VEICOLI (gruppi P, A, N, M , Buggy e Camion ecc.) la seguente dotazione è indispensabile e quindi obbligatoria:

Gabbia protettiva (roll bar) con caratteristiche tecniche costruttive di sicurezza;

Protezioni (imbottiture) applicate sul roll bar nei punti in cui il corpo dei conduttori è esposto agli urti;

Per tutte le vetture telonate e buggy, sopra la testa dei conduttori, tettoia metallica fissata al roll bar spessore minimo . 5 mm, 3 mm se in ferro;

Estintore a polvere di almeno 2 kg posto in luogo facilmente accessibile da entrambi i conduttori e ben fissato con un dispositivo metallico a sgancio rapido, o preferibilmente impianto di estinzione automatico;

Ganci di traino accessibili anteriori e posteriori segnalati di colore giallo;  
Portiere e parabrezza;

Fettuccia o cavo di traino (non metallico) di lunghezza min. mt 6;

Caschi jet o integrali (da indossare obbligatoriamente nei Settori selettivi) di tipo consono inerente alla specialità con omologazione (E).

Tuta e scarpe ignifughe;



Ruota di scorta e martinetti o binde;

Paraspruzzi su tutte e quattro le ruote;

Triangolo rosso riflettente;

E' autorizzato il montaggio di protezioni inferiori, centine di sicurezza aggiuntive;

Pellicole anti deflagranti ai vetri laterali anteriori;

Per tutte le vetture telonate e buggy, sopra la testa dei conduttori, e precisamente a collegamento dei quadrati del roll bar, rinforzo ad "X" oppure a "V" ;

Cinture di sicurezza a bretella minimo a quattro punti (tipo OMP – SPARCO – TOORA – SABELT);

Stacca batteria;

Per l'impianto stacca batteria e impianto d'estinzione sarebbe preferibile avere la possibilità di doppi cavi di manovra, montati all'esterno del veicolo posizionati nella parte anteriore destra o sinistra;

Sedili avvolgenti ben ancorati;

**PER LE VETTURE DI GRUPPO M (amatoriale). La seguente dotazione è obbligatoria:**

Roll bar a gabbia;

Nr.1 estintore a polvere di almeno 2 kg posto in luogo facilmente accessibile da entrambi i conduttori e ben fissato con un dispositivo metallico a sgancio rapido;

Caschi jet o integrali (da indossare obbligatoriamente nei Settori selettivi) di tipo consono inerente alla specialità con omologazione (E) per entrambi i componenti .

E' facoltativo ma vivamente raccomandato l'adozione e l'uso di cinture di sicurezza a bretella a 4 punti.



#### Art. 16 – OSSERVANZE

E' fatto obbligo, per tutti i conduttori, l'osservanza di quanto di seguito indicato:

Le cinture di sicurezza devono essere indossate ed allacciate nei Settori selettivi e nei tratti di Trasferimento;

In un Settore Selettivo i caschi di protezione devono essere indossati e ben allacciati da entrambi i conduttori;

Ai conduttori che alla partenza dei S.S. si presentassero con le tute, le cinture ed i caschi non indossati e/o correttamente allacciati, non verrà data la partenza. Qualora i Commissari di Gara ravvisassero tali infrazioni nel corso dei S.S. o anche successivamente, sulla base di prove video/fotografiche certe, l'equipaggio/gli equipaggi colpevoli saranno squalificati dalla Gara disputata, con conseguente perdita del punteggio per il Trofeo.

#### Art. 17 – BRIEFING

Il briefing è tenuto dal Direttore di Gara coadiuvato dal Rappresentante residente del Comitato Organizzatore.

Gli stessi, dopo avere consegnato il road book ai concorrenti, daranno delucidazioni in merito alla Gara, al suo svolgimento, alla particolarità del tracciato ed agli apprestamenti di sicurezza posti in essere in funzione delle caratteristiche dei S.S.

Tutti gli equipaggi sono obbligati a parteciparvi, pena una penalità pari a 5 minuti.

Si svolgerà mezz'ora prima dell'orario teorico di partenza del primo equipaggio o salvo quanto previsto dal Regolamento Particolare di Gara.

#### Art. 18 SVOLGIMENTO

Ogni prova del Trofeo del Mediterraneo U.I.S.P. 2010 inizia con le verifiche sportive e termina con la premiazione finale e nella fattispecie nel seguente modo:

Verifiche sportive;



Verifiche tecniche;

Termini di reclamo sugli iscritti e/o partenti;

Pubblicazione dell'elenco partenti con i rispettivi orari;

Briefing;

Svolgimento della competizione sul percorso di gara;

Parco chiuso;

Eventuali verifiche d'ufficio a fine gara;

Termini di reclamo avverso lo svolgimento della gara e/o a conduttori;

Premiazione finale.

La Gara si svolgerà attraverso un tracciato con lunghezza minima di 60 km e massima di 300 km che prevederà all'interno Settori selettivi che non siano più corte di 5 km e non più lunghe di 90 km su distinti tracciati. Per avere validità di Prova del Trofeo, una Gara dovrà prevedere almeno il 50% di settori selettivi che siano regolarmente effettuati. Qualora durante una manifestazione per causa di forza maggiore una gara venga interrotta senza avere espletato il 50% dei settori selettivi il punteggio sarà dato con una riduzione dimezzata.

I Conduttori entreranno nella S.S. secondo la propria tabella di marcia, consegnata alla partenza della Gara: non sono ammesse, pena l'esclusione dalla Gara correzioni e/o cancellature nella tabella di marcia tranne se effettuate e controfirmate dal Cronometrista addetto al controllo.

E' fatto divieto, pena l'esclusione dalla Gara di percorrere tratti di S.S. in senso contrario: è fatto altresì divieto, pena l'esclusione dalla Gara di tagli di percorso e/o varianti se non riportati sul road book.

In caso di errore di percorso, è fatto obbligo di riprendere il percorso nel punto in cui lo si è lasciato.





Ai C.O. i Cronometristi trascriveranno sulla tabella di marcia l'ora di presentazione della stessa: il rilevamento sarà al minuto intero.

Il Direttore di Gara potrà, a sua discrezione, neutralizzare il tempo teorico di transito di un equipaggio in attesa di entrare in un settore ed assegnargli un nuovo tempo di partenza che dovrà essere comunicato dallo stesso Direttore di Gara al Cronometrista addetto.

Penalità: ogni differenza tra l'ora effettiva e l'ora teorica di transito sarà penalizzata:

Per ritardo: 10" (dieci secondi) di penalità per ogni minuto o frazione di minuto;

Per anticipo: 1' (un minuto) di penalità per ogni minuto o frazione di minuto.

Esclusione: l'equipaggio che dovesse presentarsi ad un qualsiasi C.O. con un ritardo superiore a 30' (trenta minuti) o che dovesse accumulare nel corso della Gara un ritardo complessivo o superiore a 60' (sessanta minuti), verrà considerato ESCLUSO e non potrà transitare sul percorso dei S.S. successive.

Rilevamento tempo S.S.: il rilevamento del tempo di percorrenza dei S.S. verrà effettuato al decimo di secondo (classe Amatoriale al centesimo di secondo).

Fine S.S.: 50 mt prima della linea di rilevamento tempo (FINE), è previsto un cartello giallo di preavviso e 100mt dopo un cartello rosso di STOP prima del quale è assolutamente vietato fermarsi per non intralciare altri equipaggi, pena 30' (trenta minuti) di penalità.

Controlli a Timbro – Penalità: la mancanza di un solo Timbro sulla Tabella di Marcia comporta una penalità di 60' (sessanta minuti). La mancanza di due o più Timbri sulla Tabella di Marcia, comporta l'esclusione dalla Manifestazione.

Aiuti consentiti: durante lo svolgimento della Manifestazione è consentito il reciproco aiuto (traino, riparazioni) fra Concorrenti ancora in gara e con l'aiuto della sola dotazione di bordo.

Penalità Forfetaria: è una penalità che consente all'equipaggio in difficoltà di terminare la Gara, ma con una penalizzazione tale da non interferire con le posizioni di classifica degli altri equipaggi regolarmente in gara. La Penalità Forfetaria viene comminata nei seguenti casi ma comunque sempre dopo che l'equipaggio in questione abbia completato almeno un S.S.:



**Aiuto esterno:** l'equipaggio in difficoltà che per proseguire la marcia ricorrerà a qualsiasi aiuto esterno (compresi i Commissari di percorso) si vedrà assegnata una penalità forfetaria di 60' (sessanta minuti) da aggiungere al tempo di gara.

**Ritiro:** l'equipaggio che decidesse di ritirarsi dalla Manifestazione, ma volesse ugualmente essere classificato con le penalità previste, dovrà barrare il numero di gara sulle fiancate e raggiungere con i propri mezzi o con l'aiuto di equipaggi ancora in gara il parco chiuso d'arrivo, entro il proprio orario teorico, evitando di transitare sul percorso dei S.S. A fine gara verrà classificato con una penalità forfetaria di 60' (sessanta minuti) per ogni C.O. o C.T. non effettuato più il TEMPO PEGGIORE DI tutte i S.S. non effettuate.

**Parco chiuso:** tutti i conduttori che sono transitati dal C.O. di arrivo hanno l'obbligo di portare la propria vettura in parco chiuso dove per 20' (venti minuti) dall'esposizione della classifiche non potranno più toglierle. Il Direttore di Gara dopo avere atteso i 20 minuti dall'esposizione delle classifiche per il diritto di reclamo, dichiarerà libero il parco chiuso e le vetture potranno essere ritirate.

## Art. 19 – PARTENZE

Gli Organizzatori comunicheranno, al termine delle verifiche tecniche ante gara, l'ordine e gli orari di partenza della Gara.

### ORDINE DI PARTENZA – CLASSI

Le singole classi partiranno nel seguente ordine:

S1, S2, Q1, Q2, BUGGY, P, A3, A2, A1, N3, N2, N1, Camion, M.

Alla prima Gara l'ordine di partenza verrà stabilito secondo la classifica finale dell'anno precedente per i primi 5 equipaggi assoluti e gli altri secondo classifica dell'anno precedente all'interno delle singole classi.

Nelle Gare successive partiranno per primi i primi cinque nell'ordine della classifica assoluta del Trofeo (prioritari) seguiti dagli altri equipaggi per ordine di classifica all'interno delle singole classi.



L'intervallo tra le partenze sarà di 2'(due minuti) per ogni vettura e di 3'(tre minuti) ad ogni cambio di classe.

Detti intervalli potranno essere modificati solo dal Direttore di Gara per motivi inerenti la sicurezza o cause di forza maggiore.

#### Art. 20 – CLASSIFICHE

Ai fini della classifica finale della Gara saranno tenute in considerazione tutte i S.S. disputate. Il vincitore sarà colui il quale ha disputato tutte i S.S. impiegando il minor tempo (conteggiando anche le eventuali penalità). In caso di ex-equo risulterà primo chi avrà vinto il maggior numero i S.S. e, se l'ex-equo persiste, il vincitore dell'ultimo S.S. .

Verrà stilata una classifica assoluta, più le classifiche suddivise per le classi di appartenenza.

#### Art. 21 – PUNTEGGIO – CLASSIFICA GENERALE ASSOLUTA E DI CLASSE

I punti per il raggiungimento del vincitore Assoluto e di Classe del Trofeo del Mediterraneo U.I.S.P. 2010, saranno attribuiti secondo il seguente schema:

PER L'ASSOLUTO	Punti	PER LA CLASSE	Punti
1° classificato	20	1° classificato	10
2° classificato	15	2° classificato	8
3° classificato	13	3° classificato	6
4° classificato	10	4° classificato	4
5° classificato	8	5° classificato	2
6° classificato	6	-----	---
7° classificato	4	-----	---
8° classificato	3	-----	---
9° classificato	2	-----	---
10° classificato	1	-----	---

N.B.: se alla partenza della 1<sup>a</sup> S.S. le vetture partenti di una classe siano meno di 3 (tre), il punteggio di quella classe verrà dimezzato.

E' previsto un coefficiente di incremento del 20% del punteggio per la partecipazione a



tutte le gare del Trofeo, del 10% per 4 manifestazioni. Tuttavia i Concorrenti che non partecipano al Trofeo ma alla singola manifestazione fanno classifica per la singola gara ma non prendono punteggio che sarà acquisito dal concorrente seguente in classifica che partecipa al campionato.

I Concorrenti che risulteranno **PARTENTI** a tutte le Gare del Trofeo, dovranno obbligatoriamente scartare un risultato.

I Concorrenti/Conduuttori (come stabilito nella riunione del 10.1.2009 e quindi nella misura di tre persone, Presidente due componenti il suo staff) che fanno parte del Comitato Organizzatore della Gara in questione, saranno considerati come iscritti e ritirati per la Classifica Generale. Inoltre verrà considerata una percentuale pari al 10% sul totale dei propri punti acquisiti.

La somma generale dei punti di ogni singola Gara, determinerà il vincitore del Trofeo del Mediterraneo U.I.S.P. 2010.

Esempio:

Equipaggio	Assoluta	Classe	Punti Trofeo
Rossi Rossi	1° Punti 20	1° A3 Punti 10	Punti 30
Tizio Caio	7° Punti 4	5° A1 Punti 2	Punti 6
Bianco Nero	11° Punti 0	1° N1 Punti 10	Punti 10

N.B.: Il Vincitore del Trofeo 2010 quindi si determina dalla sommatoria dei punti. In caso di parità dei punti si terrà in considerazione il numero delle partecipazioni con relativo ordine di arrivo e punteggi acquisiti per ogni singola gara ed i tempi acquisiti per ogni singolo S.S. .

## Art. 22 – PREMIAZIONE

Ad ogni singola Gara verranno premiati con Coppe i primi tre equipaggi assoluti ed i primi tre equipaggi di ogni singola classe.

Lo stesso criterio si adotta per la premiazione finale del Trofeo del Mediterraneo U.I.S.P. 2010.

L'equipaggio che risulterà essere il vincitore del Trofeo del Mediterraneo U.I.S.P. 2010,





usufruirà dell'iscrizione gratuita a tutte le Gare del Trofeo del Mediterraneo U.I.S.P. dell'anno 2011 questa vincita non è cedibile ed è indivisibile per l'equipaggio che se l'aggiudica.

#### Art. 23 – RECLAMI

Saranno accettati dal Comitato Organizzatore fino a 20 minuti dopo l'esposizione delle classifiche unitamente ad una cauzione di €350,00 (euro trecentocinquanta/00) se riguardanti un Concorrente o il suo veicolo; di €700,00 (euro settecento/00) se il reclamo si riferisce alla Gara, al suo svolgimento o ai suoi Commissari.

La somma verrà restituita al reclamante in caso di accoglimento del reclamo che dovrà essere scritto enon verbale, ben circostanziato e non generico. Saranno accettati solamente i reclami presentato dai Conduuttori. Il reclamo non può essere anonimo.

Il conduttore il cui reclamo non venga accolto potrà accettare le conclusioni del Direttore di Gara o fare ricorso al Comitato Promotore del Trofeo del Mediterraneo U.I.S.P. 2010, entro e non oltre il 5° giorno (fa fede il timbro postale) dopo la Manifestazione facendone richiesta a mezzo lettera raccomandata A.R. scritta indirizzata al Presidente del Comitato Organizzatore del Trofeo.

Le decisioni del Comitato Organizzatore avranno validità solo sulla classifica del Trofeo e non sulla singola gara.

Eventuali componenti del Comitato Organizzatore che siano nel contempo conduuttori partecipanti all'evento, perdono il diritto di voto in caso di reclami che li riguardano direttamente, anche se la parte in causa è un loro associato.

#### Art. 24 – PERSONALE DI SERVIZIO

Il personale di servizio, lungo il percorso, sarà riconoscibile da contrassegni identificativi di diversi colori (pettorina o pass).

#### Art. 25 – SICUREZZA

Il Comitato Organizzatore della singola Gara provvede alla disposizione lungo il percorso



Settore selettivo, di tutto quel materiale atto prevenire ogni qualsivoglia incidente o intromissione sul percorso di personale non autorizzato alla Gara.

E' obbligatorio il posizionamento di (apprestamento minimo):

N° 1 (uno) estintore nella zona di partenza e di arrivo di ogni Settore Selettivo, ad ogni Controllo Orario e, in numero congruo (almeno 4), nel parco Assistenza e zona Riordino;

N° 1 (una) Ambulanza completa di equipaggio (autista e barelliere) ad ogni START di S.S.;

N° 1 (uno) Medico in Direzione Gara per coordinare, in casi d'incidente i soccorsi a stretto contatto con il Direttore di Gara;

N° 1 (uno) fuoristrada dotato di adeguate misure per soccorso (verricello, cinghie, ecc.) all'inizio della S.S. con personale pronto ad intervenire in prova all'insorgere di qualsiasi problema;

N° 1 (uno) Carro attrezzi in Direzione Gara pronto ad essere impiegato ove necessario;

In tutte le S.S.dovrà essere disposto un proporzionato e congruo numero di personale di servizio dislocato lungo il percorso, tutto raggiungibile via radio o via telefono cellulare;

Il Comitato Organizzatore di ogni singola Gara del Trofeo del Mediterraneo U.I.S.P. 2010 deve inoltre obbligatoriamente garantire alla Direzione Gara l'ascolto e la relativa copertura tramite ponti radio (escluso C.B. 27 mhz) di tutte i S.S. nella fattispecie con gli START e gli STOP ed eventuali postazioni intermedie in caso di prova lunga oltre i 6 km; dovrà inoltre redigere un Regolamento Particolare di gara dove dovranno essere specificate le singole S.S. con lunghezza, ripetizione e tutti i riferimenti atti al regolare svolgimento della manifestazione. A tale Regolamento dovranno essere obbligatoriamente allegare sia la Tabella Tempi e Distanze che la Cartina del percorso ed il tutto dovrà avere in calce la firma sia del Presidente del Comitato Organizzatore la Gara in questione che del Direttore di Gara per presa visione ed accettazione dell'incarico.

Stipulare la relativa polizza assicurativa per tale tipologia di gara;

Utilizzare una o più vetture apri pista ed almeno una vettura scopa che dovranno tenersi a strettissimo contatto radio o telefonico con la Direzione Gara e seguire tutte le fasi atte al regolare svolgimento della Gara;



Curare l'esatto posizionamento dei Cronometristi lungo il percorso e dei cartelli di segnalazione dei vari controlli;

Il Direttore di Gara potrà verificare preventivamente il percorso dell'evento al massimo 7 giorni prima della data stabilita dando eventuali altre disposizioni in merito a possibili apprestamenti di sicurezza ed il personale necessario identificando tutto sul road book;

Il Direttore di Gara dovrà avere per tutta la durata della Manifestazione, un veicolo a disposizione (ricognitore) per una persona da lui designata, conoscitore del percorso, che verificherà l'esatta allocazione di tutti gli apprestamenti;

L'Organizzatore dovrà, predisporre un locale idoneo sia per le verifiche sportive e tecniche che per la Direzione Gara; quest'ultimo, dovrà essere strutturato in modo che il Direttore di gara espleti le sue funzioni a stretto contatto sia con l'Operatore radio che con il centro classifiche dei Cronometristi.

L'Organizzatore dovrà, infine, predisporre un Piano della Sicurezza dove dovranno essere raccolte tutte le notizie utili al fine di una rapida risoluzione di qualsiasi problema che dovesse verificarsi nel corso della Gara facendo particolare attenzione ai numeri utili, di soccorso e del personale che collabora.

## Art. 26

Per quanto non compreso nel presente Regolamento vige il Regolamento Nazionale della U.I.S.P. in materia.

Campionato Italiano Challenge 4x4 UISP  
Il Presidente del Comitato

Milazzo Riccardo