



REGOLAMENTO SPORTIVO

Versione 1.0 del 24 agosto 2026

1. PULSANTI	2
2. VERIFICHE	2
2.1 VERIFICHE D'UFFICIO	2
2.2 VERIFICHE SU RICHIESTA / RECLAMI	3
3. PROVE SPECIALI.....	4
4. TENSIONE.....	4
5. RICOGNIZIONI PERCORSO	5
6. SHAKEDOWN	5
7. TEMPI	5
8. RIORDINO	6
9. ASSISTENZA	6
10. PARCO CHIUSO	7
11. ORDINE DI PARTENZA	8
12. GUASTO/RITIRO/TEMPO IMPOSTO	8
13. SERVIZIO RECUPERI.....	8
14. PROBLEMI TECNICI PISTA.....	9
15. ANNULLAMENTO P.S.	10
16. TEMPO LIMITE / INTERRUZIONE GARA	10
17. CLASSIFICHE FINALI	10
18. SCARTI	10
19. PUNTEGGI.....	10
20. PENALITÀ	11

1. PULSANTI

Sono ammessi esclusivamente pulsanti di comando il cui funzionamento garantisca una relazione diretta e sostanzialmente lineare tra la posizione del grilletto e la tensione erogata alla pista, senza sistemi elettronici attivi destinati a modificare, elaborare o correggere automaticamente il comando impartito dal concorrente.

Sono pertanto vietati pulsanti dotati, di serie o mediante successive modifiche, di dispositivi elettronici atti a modificare la risposta del comando, quali, a titolo esemplificativo:

- sistemi antispin o di controllo della trazione
- regolazioni elettroniche della potenza massima erogata
- curve di erogazione programmabili o selezionabili
- sistemi di gestione elettronica della risposta del grilletto
- programmi, memorie, profili o altri dispositivi in grado di alterare elettronicamente la tensione di uscita in funzione della posizione del comando
- qualsiasi altro sistema elettronico che renda l'erogazione della potenza non direttamente dipendente dal movimento del grilletto.

Sono consentite esclusivamente le normali regolazioni di **sensibilità e freno** presenti sui pulsanti di tipo standard "MB Slot", nonché i pulsanti **Parma Basic** dotati di regolazione del freno o dispositivi di caratteristiche equivalenti preventivamente autorizzati dall'organizzazione.

Non sono ammesse modifiche artigianali o personalizzate dei pulsanti mediante l'aggiunta di interruttori, deviatori, pulsanti, circuiti elettronici o altri componenti destinati a modificare il funzionamento o le caratteristiche di erogazione del comando.

È consentita esclusivamente l'installazione di **mini-voltmetri** aventi la sola funzione di visualizzare la tensione effettivamente presente in pista, purché tali dispositivi non intervengano in alcun modo sul funzionamento o sull'erogazione del pulsante.

2. VERIFICHE

2.1 VERIFICHE D'UFFICIO

Prima dell'inizio del rally, le vetture dovranno essere presentate **con la carrozzeria smontata** nell'area destinata alle verifiche tecniche, dove saranno sottoposte al controllo dei commissari incaricati.

Una volta completate le verifiche e ricevuto il numero di partenza assegnato

dall'organizzazione, le vetture potranno essere rimontate e ammesse alla gara.

Il rimontaggio potrà essere effettuato direttamente dal concorrente, esclusivamente sul tavolo delle verifiche e sotto la supervisione dei commissari. Una volta completata la verifica, **non sarà consentito riportare la vettura al box** prima dell'ingresso nel regime previsto dal regolamento.

Al termine della gara saranno sottoposte a **verifica d'ufficio** le vetture dei primi tre concorrenti classificati, oltre ad altre due vetture individuate mediante sorteggio. La Direzione Gara potrà inoltre disporre ulteriori verifiche ogniqualvolta lo ritenga necessario.

Qualora, nel corso delle verifiche successive alla gara o richieste dalla Direzione Gara, venga riscontrata un'irregolarità, saranno applicati i provvedimenti previsti dal regolamento.

L'esito positivo delle verifiche effettuate prima della gara non costituisce attestazione definitiva della conformità della vettura e non preclude l'accertamento di eventuali irregolarità in una verifica successiva.

Pertanto, qualora un'irregolarità venga rilevata nelle verifiche di fine gara, essa sarà considerata a tutti gli effetti ai fini regolamentari, **anche nel caso in cui fosse già presente al momento delle verifiche ante gara e non fosse stata rilevata in quella sede**. La mancata individuazione precedente dell'irregolarità non potrà essere invocata dal concorrente quale motivo di contestazione o di esclusione dei provvedimenti conseguenti.

2.2 VERIFICHE SU RICHIESTA / RECLAMI

Qualora un concorrente ritenga che la vettura di un altro concorrente non sia conforme al regolamento, potrà richiederne la verifica mediante la presentazione di un **reclamo ufficiale** alla Direzione Gara prima che venga aperto il parco chiuso di fine gara e le vetture riconsegnate ai concorrenti.

La presentazione del reclamo comporta il versamento, da parte del **reclamante**, di una cauzione pari a **€ 5,00**. Nessuna cauzione è invece richiesta al concorrente oggetto del reclamo (**reclamato**).

A seguito del reclamo saranno sottoposte a verifica **entrambe le vetture coinvolte**, sia quella del reclamante sia quella del reclamato.

Al termine delle verifiche saranno adottati gli eventuali provvedimenti previsti dal regolamento nei confronti delle vetture risultate irregolari. La cauzione sarà invece gestita secondo i seguenti criteri:

- qualora la vettura del **reclamante risulti regolare** e quella del **reclamato irregolare**, il reclamo sarà considerato fondato e la cauzione sarà **restituita al reclamante**;
- qualora la vettura del **reclamato risulti regolare**, il reclamo sarà considerato non fondato e la cauzione sarà **corrisposta al reclamato a titolo di risarcimento**, indipendentemente dall'eventuale irregolarità riscontrata sulla vettura del reclamante;
- qualora **entrambe le vetture risultino irregolari**, saranno adottati i provvedimenti previsti nei confronti di entrambi i concorrenti e la cauzione sarà **trattenuta dall'organizzazione**.

L'esito delle verifiche e gli eventuali provvedimenti conseguenti saranno stabiliti dalla Direzione Gara secondo quanto previsto dal presente regolamento al paragrafo **19**.

3. PROVE SPECIALI

In ogni gara del campionato le prove speciali non devono essere inferiori a 6 e superiori a 10. Le prove saranno ripetute sulle 2 corsie disponibili nei due sensi di marcia. Ogni gara avrà un numero variabile di prove speciali. Ogni prova speciale potrà avere un numero di giri del tracciato diverso di gara in gara: questi non potranno essere inferiori a 2 e superiori a 5. Nell'allestimento delle prove speciali, sono previsti a discrezione dell'organizzazione, la creazione di curve con dislivelli, tornanti e ambientazioni realistiche.

Sono altresì utilizzabili parti di pista realizzate con stampanti 3D, le quali però devono preventivamente essere testate dall'organizzazione stessa e verificato essere percorribili ed utilizzabili.

Ai concorrenti deve essere notificata la presenza di queste parti e deve essere loro permesso di verificare che la vettura riesca a transitare, spingendola a mano e con la pista non in tensione.

4. TENSIONE

La tensione in pista è regolabile a partire da 11 volts a salire.

Non saranno consentite tensioni inferiori a tale livello.

Se un concorrente percorre una speciale con una tensione inferiore, si applicano le penalità relative, al paragrafo **20.5**

5. RICOGNIZIONI PERCORSO

Sono consentite ricognizioni del percorso di gara nel limite massimo di **due (2) passaggi per ciascuna Prova Speciale**.

Le ricognizioni non possono essere effettuate utilizzando le vetture da gara. A tale scopo, l'organizzazione metterà a disposizione dei concorrenti apposite **vetture neutre**, utilizzabili esclusivamente per prendere familiarità con il tracciato.

L'accesso alle ricognizioni e il numero dei passaggi effettuati saranno registrati mediante il sistema di identificazione RFID. Prima di ciascun passaggio, il concorrente dovrà identificarsi tramite il proprio tag; il sistema provvederà a conteggiare automaticamente le ricognizioni effettuate sulla relativa Prova Speciale.

Ogni passaggio iniziato sarà considerato effettuato e verrà conteggiato ai fini del limite previsto, anche qualora non venga completato per errore del concorrente, uscita di strada o altra causa a lui imputabile.

Qualora invece il passaggio venga interrotto o non possa essere completato a causa di un problema tecnico della vettura neutra, della pista, del sistema di cronometraggio o per altra causa non imputabile al concorrente, la ricognizione potrà essere ripetuta senza che il passaggio interrotto venga conteggiato.

Al raggiungimento del numero massimo di passaggi consentiti, il sistema ne darà comunicazione sul display e **non sarà possibile effettuare ulteriori ricognizioni su quella Prova Speciale**.

È vietato, per qualsiasi motivo, effettuare passaggi aggiuntivi, prove della pista o qualsiasi altra forma di percorrenza del tracciato di gara al di fuori delle ricognizioni regolamentari e dello **Shakedown**, ove previsto.

6. SHAKEDOWN

Prima dell'inizio della propria gara, ogni concorrente può effettuare un giro sul tracciato della prima P.S. con l'auto da gara.

Ogni concorrente della batteria effettua il proprio giro di shakedown e, successivamente, si procederà con la partenza di prova speciale vera e propria.

7. TEMPI

Il cronometraggio viene effettuato al centesimo di secondo mediante un sistema digitale automatizzato. Il tempo della Prova Speciale ha inizio automaticamente al termine del conto alla rovescia, con l'accensione del semaforo verde, e termina al rilevamento del passaggio della vettura sulla fotocellula di fine prova, con l'accensione del semaforo rosso.

Alla pressione del tasto di avvio prova partirà il conto alla rovescia.

Al termine del conteggio, l'accensione del semaforo verde determinerà l'inizio della Prova Speciale e l'avvio automatico del cronometraggio.

Il tempo inizierà pertanto a decorrere dal momento dell'accensione del semaforo verde, indipendentemente dall'effettiva partenza della vettura: eventuali ritardi nella partenza da parte del concorrente saranno quindi compresi nel tempo della prova.

Al termine dei giri previsti per la prova, il concorrente o i commissari verificheranno il tempo sul display, aggiungeranno le eventuali penalità ed invieranno il tempo al computer che stilerà le classifiche automaticamente.

Se il concorrente non riesce a prendere il via entro 10 secondi dall'accensione del semaforo verde, si considera un guasto tecnico e viene conteggiato il tempo imposto sulla prova.

In caso di malfunzionamenti del sistema di cronometraggio, è necessario notificare l'organizzatore che prenderà i dovuti provvedimenti.

8. RIORDINO

Potranno essere effettuati uno o più riordini, a discrezione dell'organizzazione, in base alla conformazione del rally.

Durante il riordino le vetture vengono considerate e quindi vengono posizionate in parco chiuso e non sono permessi interventi di assistenza.

Al riordino verrà aggiornato l'ordine di partenza in base alla classifica attuale e le macchine posizionate sulle basette nel nuovo ordine.

Al di fuori di questo intervento, è vietato ogni altro tipo di interazione con le vetture.

9. ASSISTENZA

Prima dell'ingresso nel Parco Chiuso di riordino, le vetture potranno transitare nel Parco Assistenza, nel quale sarà consentito effettuare interventi per un periodo stabilito dall'organizzazione, comunque non inferiore a 4 minuti e non superiore a 6 minuti.

Durante il Parco Assistenza è consentito intervenire liberamente sulla vettura e sui suoi componenti, effettuando operazioni di manutenzione, regolazione, riparazione o sostituzione, con la sola esclusione di telaio e carrozzeria i quali non possono essere sostituiti.

Rimane quindi possibile effettuare riparazioni o regolazioni sul telaio e sulla carrozzeria ma questi due componenti non possono essere sostituiti.

All'ingresso del Parco Assistenza sarà presente un lettore RFID. Il concorrente dovrà identificarsi mediante il proprio tag: la lettura determinerà automaticamente l'inizio del

tempo di assistenza.

Al termine dell'assistenza, prima di lasciare il Parco Assistenza, il concorrente dovrà effettuare una seconda lettura dello stesso tag RFID. Tale lettura determinerà la conclusione del tempo di assistenza e il sistema ne verificherà automaticamente la durata.

Il superamento del tempo massimo previsto comporterà l'applicazione delle penalità indicate al paragrafo **19.10**.

Il controllo del tempo trascorso nel Parco Assistenza è di esclusiva responsabilità del concorrente. L'organizzazione non è tenuta a fornire a ciascun concorrente un conteggio individuale o un avviso dell'approssimarsi della scadenza, fatto salvo il caso in cui tali informazioni possano essere rese disponibili mediante i sistemi di cronometraggio utilizzati. Tra due Prove Speciali non intervallate da un Parco Assistenza sono consentite esclusivamente operazioni di pulizia della vettura, sistemazione dell'assetto delle spazzole e riscaldamento degli pneumatici prima della partenza, per una durata complessiva non superiore a 15 secondi.

10. PARCO CHIUSO

Al termine delle verifiche, del Parco Assistenza o della gara, le vetture dovranno essere immediatamente collocate in **Parco Chiuso**.

Durante il regime di Parco Chiuso è vietato effettuare qualsiasi intervento, regolazione, pulizia, manutenzione o manipolazione della vettura, salvo quanto strettamente necessario per il suo trasferimento verso la partenza della Prova Speciale.

Quando previsto il proprio turno di gara, la vettura potrà essere prelevata esclusivamente per essere trasferita sulla **basetta assegnata alla relativa batteria** e successivamente portata allo start della Prova Speciale.

Al termine della Prova Speciale, la vettura dovrà essere immediatamente ricollocata sulla stessa basetta. Una volta completato il giro di Prove Speciali previsto per la batteria, tutte le vetture dovranno essere nuovamente trasferite nel Parco Chiuso.

La **basetta della batteria è considerata a tutti gli effetti parte del Parco Chiuso**.

Durante la permanenza sulla basetta valgono pertanto gli stessi divieti previsti per il Parco Chiuso e non è consentito effettuare alcun intervento sulla vettura.

Al termine della gara, tutte le vetture dovranno obbligatoriamente essere collocate in Parco Chiuso e vi rimarranno fino a quando la **Direzione Gara ne autorizzerà il ritiro**, una volta trascorso il termine previsto per la presentazione di eventuali reclami e completate, se necessarie, le relative verifiche.

11. ORDINE DI PARTENZA

Nelle P.S. precedenti il primo riordino, le vetture partiranno con l'ordine dell'attuale classifica di campionato.

Dopo il primo riordino si partirà in base alla classifica provvisoria del rally.

Per la prima gara di Campionato le vetture partiranno con l'ordinamento dato al momento dell'iscrizione.

12. GUASTO/RITIRO/TEMPO IMPOSTO

Qualora un concorrente non riesca a portare a termine una Prova Speciale a causa di un guasto alla propria vettura, gli verrà assegnato un Tempo Imposto.

Il Tempo Imposto sarà pari al tempo più alto regolarmente ottenuto da un concorrente che abbia completato la Prova Speciale, maggiorato di 5 secondi. Ai fini di tale calcolo non saranno considerati eventuali Tempi Imposti assegnati ad altri concorrenti.

Esclusivamente nel caso in cui abbia ricevuto un Tempo Imposto per guasto nella Prova Speciale appena disputata, il concorrente potrà effettuare immediatamente un'assistenza veloce sulla propria vettura, sotto la supervisione di un commissario.

L'assistenza potrà avere una durata massima di 1 minuto senza penalità e potrà essere utilizzata esclusivamente per la riparazione del guasto.

Qualora l'intervento richieda più di 1 minuto, l'assistenza potrà essere prolungata fino ad una durata massima complessiva di 2 minuti. Per il tempo eccedente il primo minuto sarà applicata una penalità di 1 secondo per ogni frazione di 15 secondi iniziata.

Pertanto, la penalità sarà calcolata come segue:

da 1:01 a 1:15 di assistenza: +1 secondo;

da 1:16 a 1:30: +2 secondi;

da 1:31 a 1:45: +3 secondi;

da 1:46 a 2:00: +4 secondi.

Qualora il guasto non possa essere risolto entro il limite massimo di 2 minuti e impedisca al concorrente di proseguire regolarmente la gara, questi dovrà dichiarare il ritiro. A tutte le Prove Speciali successive non disputate verrà assegnato il relativo Tempo Imposto.

13. SERVIZIO RECUPERI

I concorrenti saranno divisi in batterie.

All'interno della batteria, chi non sta gareggiando deve prestare servizio di commissario di percorso.

Non è consentito abbandonare la propria postazione di commissario ed è altresì obbligatorio

effettuare il servizio recupero.

I concorrenti che stanno effettuando il servizio devono restare concentrati sulla gara ed è fatto divieto di utilizzare telefoni cellulari o altri dispositivi che possono compromettere l'efficienza del servizio stesso.

I concorrenti/commissari di percorso possono, dopo un'uscita, rimettere la vettura in strada nel pezzo di pista dove la vettura è uscita o in un tratto nelle immediate vicinanze se questo rende il recupero più efficiente.

Ne caso in cui un concorrente esca dalla corsia dopo il fine P.S. (verificabile dal fatto che la macchina non riceve più corrente) il concorrente subirà una penalità di 1 secondo.

Qualora, durante un recupero, un commissario modifichi accidentalmente l'assetto della pista compromettendo il regolare svolgimento della prova, oppure commetta un evidente errore nel riposizionamento della vettura (ad esempio rimettendola in pista nella direzione opposta a quella corretta), il concorrente interessato avrà diritto a ripetere la Prova Speciale.

Alla prova ripetuta sarà applicata una penalità di **1 secondo per ogni uscita di strada effettuata nella prova interrotta**.

Qualora anche una successiva ripetizione debba essere interrotta per analoghe cause imputabili al servizio di commissario, le penalità maturate nelle diverse prove interrotte **si sommeranno tra loro**. Ad ogni nuova ripetizione saranno pertanto mantenute tutte le penalità già accumulate, alle quali verrà aggiunto **1 secondo per ogni uscita di strada effettuata nell'ultima prova interrotta**.

Le eventuali uscite di strada effettuate nella prova portata regolarmente a termine non comportano invece penalità aggiuntive, oltre al tempo perso durante il recupero.

Qualora un commissario di percorso commetta errori ripetuti o reiterati durante il servizio, oppure dimostri una evidente e continuativa disattenzione tale da compromettere il regolare svolgimento delle prove, l'organizzazione potrà applicare una penalità anche al concorrente che sta svolgendo il servizio di commissario. L'entità della penalità sarà stabilita dall'organizzazione in funzione della gravità e della frequenza degli episodi, ai sensi dei paragrafi **19.7** e **19.9**.

14. PROBLEMI TECNICI PISTA

Qualora, durante lo svolgimento di una Prova Speciale, si verifichi un problema tecnico della pista, del sistema di cronometraggio o qualsiasi altro inconveniente non imputabile al concorrente, tale da impedire il regolare proseguimento della prova o da determinarne l'interruzione, il concorrente avrà diritto a ripetere la Prova Speciale.

La ripetizione avverrà dopo che tutti gli altri concorrenti previsti avranno completato il

proprio passaggio sulla stessa Prova Speciale.

Il tempo della prova interrotta sarà annullato e, al tempo ottenuto nella ripetizione, sarà applicata una penalità fissa di **1 secondo**, a compensazione del vantaggio derivante dall'aver già potuto percorrere, anche solo parzialmente, la Prova Speciale con la vettura da gara.

Qualora anche una successiva ripetizione venga interrotta per analoghe cause tecniche non imputabili al concorrente, la penalità sarà **cumulativa**: ad ogni nuova ripetizione verrà aggiunto **1 secondo** alle penalità già maturate.

15. ANNULLAMENTO P.S.

Nel caso in cui una Prova Speciale debba essere annullata per motivi tecnici quando già alcuni concorrenti hanno effettuato tale prova, viene assegnato a chi non l'ha disputata un tempo imposto calcolato dalla Direzione Gara come il tempo più alto effettuato fino all'interruzione.

16. TEMPO LIMITE / INTERRUZIONE GARA

Un rally può venire sospeso solo se deciso dall'unanimità dei partecipanti (100%). Il tempo limite del rally è pari a 3 ore e 40 minuti dalla partenza del primo concorrente. Il rally vale comunque al fine del campionato se sono state svolte almeno il 50% delle prove speciali totali.

17. CLASSIFICHE FINALI

Le classifiche finali vengono stilate in base alla somma dei tempi delle prove speciali ed eventuali relative penalità.

Nel caso in cui alla fine del rally due o più piloti abbiano lo stesso tempo, verrà preso come riferimento il tempo della prima P.S. (discriminante).

Se anche sulla discriminante i concorrenti hanno un ex-aequo, si procederà con la seconda e a seguire finché non si troverà una differenza.

18. SCARTI

Nell'arco del campionato sarà possibile prevedere una gara di scarto esclusivamente se il campionato prevederà più di 4 gare totali.

19. PUNTEGGI

Verranno assegnati i seguenti punteggi:

POSIZIONE	PUNTI
1	10
2	8
3	6
4	5
5	4
6	3
7	2
Da 8 in avanti	1

20. PENALITÀ

Ogni penalità comminata dalla Direzione Gara dovrà essere comunicata al concorrente interessato indicando la relativa motivazione e, ove applicabile, il riferimento alla norma regolamentare ritenuta violata.

Il concorrente avrà facoltà di presentare ricorso avverso alla decisione, esponendo le proprie osservazioni alla Direzione Gara.

La Direzione Gara è tenuta a prendere in esame la contestazione e ad ascoltare il concorrente interessato, valutando eventuali chiarimenti, elementi aggiuntivi o circostanze rilevanti ai fini della decisione. A seguito di tale confronto, la Direzione Gara potrà confermare, modificare oppure revocare la penalità precedentemente assegnata.

Concluso l'esame della contestazione, la decisione assunta dalla Direzione Gara sarà considerata definitiva, immediatamente efficace e insindacabile nell'ambito della manifestazione, e non sarà pertanto soggetta a ulteriori ricorsi o revisioni.

Di seguito un riassunto della lista delle penalità.

20.1 Vettura non conforme alle verifiche tecniche ante gara

Obbligo di effettuare nuovamente le verifiche con la vettura resa conforme

20.2 Vettura non conforme a seguito di reclamo, verifica d'ufficio durante o al termine della gara

Esclusione dalla classifica finale

20.3 Partenza anticipata in prova speciale

Come comunicato dalla direzione gara se diverso dallo standard

Se non specificato, penalità standard di 2 secondi per ogni secondo di anticipo

20.4 Uscita di strada dopo il fine prova speciale

1 secondo di penalità

20.5 Tensione di alimentazione non conforme

Ripetizione della prova speciale, con penalità di 1" + 1" per ogni uscita (cumulative se ripetizione multipla)

20.6 Assistenza veloce

Fino a 1 minuto: nessuna penalità

Oltre 1 minuto: 1 secondo ogni frazione di 15 secondi eccedenti il primo fino ad un massimo di 4 secondi (2 minuti di assistenza veloce massimi).

Oltre 2 minuti: ritiro dalla competizione

20.7 Ripetizione di prova speciale per errore del commissario

1 secondo per ogni uscita di strada effettuata nella speciale interrotta, cumulativi se la prova viene ripetuta più volte

20.8 Errori ripetuti imputabili al Commissario

Da stabilirsi a discrezione della Direzione Gara, fino all'esclusione dalla gara

20.9 Ripetizione di Prova Speciale per problemi tecnici

1 secondo di penalità + 1 secondo per ogni uscita effettuata nei passaggi precedenti (cumulative nel caso di multiple ripetizioni)

20.10 Condotta antisportiva o irrispettosa nei confronti di altri concorrenti, anche da parte dei commissari

Da 120 secondi di penalità fino alla esclusione immediata dalla gara

20.11 Uscita ritardata dal parco assistenza

10 secondi ogni 30 secondi di ritardo

20.12 Sostituzione di telaio o carrozzeria in parco assistenza

Esclusione dalla gara