4. AUTOMODELLI 1:8 PISTA IC

4.1 DEFINIZIONE

4.1.1 L'automodello è una riproduzione in scala 1:8 di una autovettura, mosso dalla trazione di due (2) o quattro (4) ruote messe in movimento da uno (1) o più motori a combustione interna (IC) di tipo a pistone. La cilindrata complessiva non deve superare il valore massimo di 3,50 cm^3. Sono vietate tutte le altre forme di trazione quali elica libera od intubata, turbine e/o motori elettrici.

4.1.2 Tutte le dimensioni riportate in questo capitolo sono valori minimi o massimi. Tutte le dimensioni devono essere considerate con due decimali.

4.1.3 Misure del Modello:

a) Passo (wheelbase): 270,0 mm - 330,0 mm;
b) Larghezza massima: 267,0 mm;
c) Le parti inferiori della carrozzeria non saranno prese in considerazione fino a quando non supereranno 277,0 mm. Se la carrozzeria è maggiore di 277,0 mm ad un primo controllo, il Pilota potrà intervenire per rientrare nel rispetto della regola. Durante un secondo controllo, se non sarà rispettata la misura, sarà squalificato dalla fase di gara;
d) Per le fasi finali il primo avviso non è applicabile, quindi saranno immediatamente squalificati.

4.1.4 Automodello a quattro ruote motrici (4WD): peso minimo 2350,0 g.

4.1.5 Il peso deve essere controllato in assetto da gara, a secco e con il transponder personale montato.

4.1.6 Il controllo del peso deve essere effettuato con l'impiego di una bilancia digitale e può essere effettuato prima della partenza delle prove di qualificazione, delle semifinali, delle finali o dopo il loro termine.

4.1.7 Se il peso viene riscontrato inferiore ai minimi previsti il Pilota deve essere squalificato.

4.1.8 Il Paraurti:

a) La parte anteriore del modello deve essere equipaggiata con un paraurti tale da minimizzare il danno causato in caso di investimento di un altro partecipante o di un membro del pubblico;
b) Il paraurti deve essere realizzato in materiale morbido e presentare angoli e spigoli convenientemente arrotondati. La geometria del paraurti deve sposarsi perfettamente con quella della carrozzeria con la quale verrà usato. In nessun caso il paraurti potrà sporgere più di 5,00 mm dalla parte anteriore o più di 13,00 mm dalle fiancate del modello;
c) Se viene installato un paraurti posteriore questi non potrà estendersi più di 50,00 mm oltre l'assale posterire.

4.1.9 È permesso l'impiego di un roll bar che non deve comunque superare in altezza per più di 30 mm le alette di raffreddamento od il tetto nel caso, per esempio, di una berlina.

4.1.10 L'antenna dovrà essere realizzata in materiale flessibile. Non sono permesse antenne realizzate in acciaio armonico e/o carbonio.

4.1.11 La Carrozzeria:

a. Il peso minimo della carrozzeria 145gr.
b. Le carrozzerie ammesse sono solo quelle approvate dall'EFRA. La carrozzeria deve avere il Numero di Registrazione EFRA ricavato da stampo; Il numero di omologazione deve essere visibile (vedi Figura 2), può essere verniciato con colore che lo evidenzia oppure essere lasciato trasparente o semi trasparente;

Figura 2: Numero Registrazione EFRA

d) La carrozzeria deve essere realizzata in materiale flessibile ed opportunamente verniciata;
e) Non possono essere ammesse in gara carrozzerie grezze o sommariamente ultimate;
f) Il parabrezza ed i finestrini devono essere trasparenti;
g) Tutte le carrozzerie devono avere gli archi passaruota anteriori e posteriori asportati se questi sono asportati sull'originale riprodotto;
h) Un Pilota con realistiche proporzioni in scala 1:8 e convenientemente addobbato e verniciato deve essere presente nell'abitacolo di una vettura aperta;
i) Le carrozzerie nuove che verranno omologate dall'EFRA, per essere utilizzate in manifestazioni ufficiali (C.I., C.R. e C.Int.) dovranno essere disponibili, per tutti i Piloti che vorranno utilizzarla, prima dell'inizio della gara.

4.1.12 Tutte le parti del modello devono essere coperte ad eccezione:

1. testa di raffreddamento del motore;
2. filtro aria;
3. antenna (per il suo passaggio è possibile realizzare una apertura di 10,0 mm);
4. terminale di scarico della marmitta;
5. tappo serbatoio per il rifornimento (50,0 mm oppure 40,00 x 60,00 mm nella vista da sopra). Vedi Figura 3;
6. roll –bar;
7. per l'interruttore della radio (max 10,0 mm);
8. per la candela - glow plug – (max. 20,0 mm);
9. per lo o gli spilli del carburatore (max. 15,0 mm).

ove non diversamente indicato l'apertura permessa non dovrà presentare una luce superiore ai 10,0 mm rispetto alla parte sporgente.

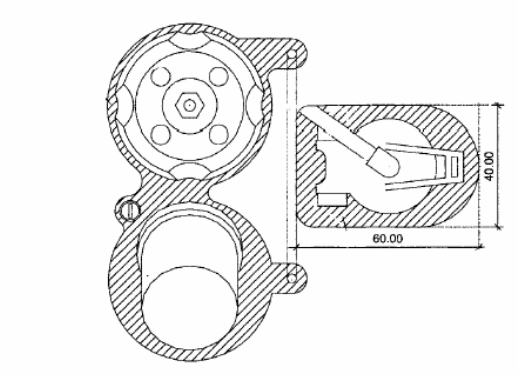


Figura 3: Disegno esplicativo per come effettuare i tagli esclusivamente in una carrozzeria "LOLA VDS"

4.1.13 CARATTERISTICHE DELLE CARROZZERIE

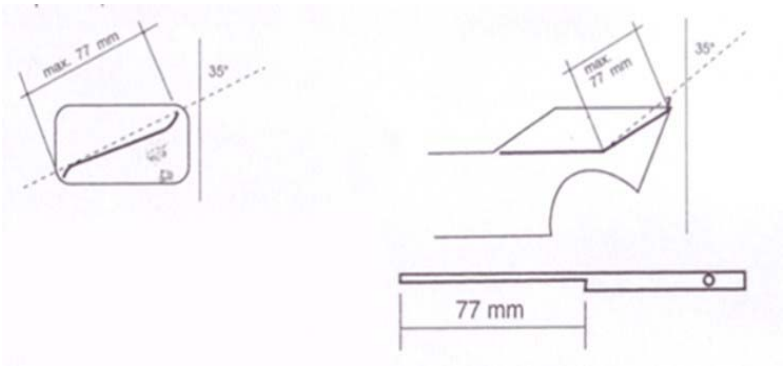
a. **Gruppo C**: appartengono a questa categoria le macchine che sono state usate secondo i regolamenti del "Gruppo C" nel Campionato Mondiale FIA negli ultimi cinque (5) anni. La sagoma della carrozzeria che si estende oltre l'assale posteriore non sarà sottoposta a controllo. Il bordo esterno delle ruote dovrà essere coperto al centro degli assi nella vista da sopra. L'ala anteriore sarà permessa solamente nei casi in cui la macchina in scala 1:1 riprodotta ne sia dotata.

b. **GT1 / GT2 (carrozzerie attualmente non utilizzate nelle competizioni titolate)**: appartengono a questa categoria le macchine che gareggiano o hanno gareggiato nella classe GT della FIA. Queste macchine possono essere sia della classe GT1 o GT2, come Mc Laren F1, Porsche 968 GT1, Ferrari F 40, Marcos ecc. Non è possibile aggiungere delle parti ad eccezione dell'ala. Questa ala deve essere separata dalla carrozzeria. Il bordo esterno delle ruote dovrà essere coperto al centro degli assi nella vista da sopra. È possible tagliare la carrozzeria dopo l'assale posteriore ma devono esserci le luci posteriori se queste sono presenti nella vettura originale.

c. **GT-P**: appartengono a questa categoria le macchine che gareggiano o hanno gareggiato nella GT – P della FIA (vedi Le Mans 1999) o le Serie "Piccole Le Mans "in America. Non è possibile aggiungere delle parti ad eccezione dell'ala. Il bordo esterno delle ruote dovrà essere coperto al centro degli assi nella vista da sopra. È possibile tagliare la carrozzeria dopo l'assale posteriore.

d. **CAN-AM**: appartengono a questa categoria tutte le macchine che gareggiano nei rispettivi campionati ufficiali.

4.1.14 **ALI E SPOILERS** Solidali con la carrozzeria o separati, essi devono avere, compresa ogni appendice aerodinamica, una inclinazione (rispetto alla verticale al terreno) minima di trentacinque (35°) gradi. Vedi Figura 4 di pagina 22. Se separati essi devono avere una corda non superiore a 77,0 mm. Ogni appendice aerodinamica deve avere una corda non superiore a 77,0 mm. Ogni misurazione che riguardi l'altezza dell'ala deve essere effettuata con l'autotelaio compresso ad una altezza di 20,0 mm dal suolo.



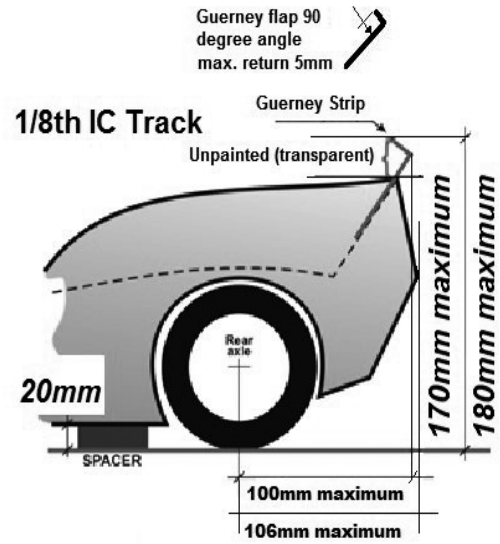


Figura 4: Altezza massima carrozzeria ed alettone

4.1.15 **DIMENSIONI MASSIME DELLE ALI**

a. Gruppo "C", "GT-P"

Massima larghezza	267,0 mm
Massima corda	77,0 mm
Massima Altezza	180,0 mm
(incluse le appendici aggiuntive) Telaio appoggiato su supporti di	20,0 mm
Massima distanza dall'asse posteriore	53,0 mm

Una ala posteriore monoplana / ed appendici aerodinamiche non necessitano di omologazione. Qualsiasi ala anteriore e le ali posteriori multiplane devono essere omologate e possono essere impiegate con le carrozzerie con lo stesso numero di omologazione.

b. “GT1 / GT2“

Massima larghezza	267,0 mm
Massima corda	77,0 mm
Massima Altezza	180,0 mm
telaio appoggiato su un supporto di	20,0 mm
Massima distanza dall’asse posteriore	153,0 mm

Per questa categoria sono utilizzabili solamente ali monoplane che non necessitano di omologazione.

c. “Prototipo CAM AM”

Massima larghezza	267,0 mm
Massima corda	77,0 mm
Massima Altezza (incluse appendici aggiuntive)	170,0 mm
Massima distanza dall’asse posteriore	153,0 mm
Telaio appoggiato su supporti di	20,0 mm
L’altezza massima della carrozzeria è	180,0 mm

4.2 ALIMENTAZIONE

4.2.1 Il serbatoio, incluso il filtro ed i tubi di alimentazione sino al carburatore, deve avere una capacità massima di 125,0 cm^3. Non sono permesse pareti mobili o inserti mobili al suo interno per ridurre il volume massimo. Ogni serbatoio trovato irregolare (cioè con una capacità superiore ai 125,0 cm^3) dopo una qualifica o una finale non dovrà essere smontato dal modello per una ulteriore verifica, verifica che verrà effettuata dopo un periodo di raffreddamento di almeno quindici (15) minuti qualora la temperatura ambiente sia superiore ai 20,0°C.

4.2.2 Il carburante può contenere solo metanolo (alcol metilico, numero CAS 67-56-1), olio lubrificante, un piccolo contenuto di prodotti chimici anticorrosione e massimo il 16% di nitro metano (numero Cas 75-52-5) IN PESO (non in volume). Il peso specifico della miscela non può essere superiore a 0,859 grammi/cc a 20°C e pressione atmosferica standard.

4.2.3 È possibile utilizzare Nitromax 16EULe verifiche devono essere fatte con un galleggiante denominato NITROMAX 16EU. Verrà messo a disposizione di tutti i Concorrenti, dal Direttore di Gara, a partire dalle prove libere e per tutta la durata della gara;

4.2.4 Lo strumento NITROMAX 16EU, messo a disposizione dalla Direzione di Gara, e solo quello, sarà l'unico strumento insindacabilmente valido per determinare la regolarità della miscela, con una temperatura ambientale di minimo 20°.

4.2.5 Ulteriori controlli oltre al NITROMAX saranno effettuati col sistema del peso specifico. La Direzione Gara si riserva di prelevare campioni di carburanti e sottoporli alla verifica del peso mediante bilancia fornita dalla stessa, a 20°C la densità del carburante deve risultare di 0,859 (gr/cc) la tolleranza sulla misura sarà +/- 0,5%. Come per lo strumento NITROMAX anche la bilancia sarà messa a disposizione dalla Direzione Gara e sarà il solo strumento insindacabilmente valido per determinare la corretta densità del carburante

4.3 PROPULSIONE / MOTORE

4.3.1 Il motore può avere una cilindrata massima pari a 3,50 cm^3.

4.3.2 È ammesso l'impiego di un carburatore con diametro massimo del Venturi non superiore a 9,00 mm.

4.3.3 Ogni motore deve essere equipaggiato con un silenziatore all'aspirazione ed un complesso di scarico omologato EFRA.

4.3.4 Ogni modello non può avere una rumorosità totale superiore ad 82 dB A misurati a 10 metri di distanza con lo strumento posto ad una altezza di uno (1) metro dal suolo.

4.3.5 Sono permesse solamente marmitte di scarico a tre camere omologate EFRA. Il numero di omologazione deve essere inciso sul lato della marmitta.

4.3.6 Sul carburatore deve essere utilizzato un filtro aria tipo "Air Box" con regolare omologazione EFRA e non deve essere manomesso.

4.3.7 A descrizione del Direttore di Gara si potrà eseguire una prova fonometrica, durante una pausa della gara, su una qualsivoglia macchina di un Pilota partecipante. Se questo ultimo risulterà positivo al controllo egli sarà squalificato e deferito alla Commissione Disciplinare.

4.4 TRASMISSIONE / FRENI

4.4.1 I modelli possono essere a due o quattro ruote motrici con trasmissione meccanica di qualsiasi tipo (cinghie, cardani, catene ecc.).

4.4.2 Tutti i modelli devono essere equipaggiati con una frizione ed un solo impianto frenante, di tipo meccanico, tali da permettere di mantenere il modello fermo e con il motore in moto.

4.4.3 Il freno deve agire sulla trasmissione e deve essere di tipo meccanico.

4.4.4 È vietato l'uso di impianti frenanti (meccanici o idraulici) comandati separatamente i quali bloccano i due assi di trasmissione (anteriore e posteriore) in modo indipendente.

4.5 RUOTE, GOMME

4.5.1 Dimensioni:

a) Larghezza massima delle ruote posteriori: 64,0 mm;
b) Le gomme devono essere obbligatoriamente di colore nero;
c) Sono ammesse scritte laterali anche di colore diverso.

4.5.2 I cerchi non possono avere un diametro superiore ai 54,0 mm + 1,0 mm di tolleranza. È permesso, nella parte interna – verso il modello, un bordo di rinforzo di 2,0 mm di larghezza e 3,0 mm di altezza, per cui il diametro massimo del disco misurato alla flangia potrà essere 60,0 mm.

4.5.3 Ogni bullone di bloccaggio od altro meccanismo montato sul cerchio ruota non potrà sporgere dal cerchio stesso.

4.6 PARTI ELETTRICHE / ELETTRONICA

4.6.1 Durante le qualifiche e la gara, in ogni sua fase, sul modello potranno essere installati, come parti elettriche / elettroniche soltanto: due servocomandi (uno per lo sterzo ed uno per il comando del gas e del freno) ed una ricevente, le batterie di alimentazione con eventuale regolatore di tensione ed il transponder nonché i cavi, i connettori e/o un interruttore.

4.6.2 Non è permesso l'impiego di apparecchiature elettroniche supplementari per il Controllo della Trazione o della frenata (ABS) o che possa effettuare un controllo della potenza trasmessa ad anello chiuso.

4.6.3 Non è permesso l'impiego di qualsiasi sistema di telemetria attiva. È consentito l'utilizzo del giroscopio.

4.6.4 L'AMSCI consiglia di caricare le LIPO in un contenitore (lipo bag, contenitori ignifughi...) atto a ridurre gli effetti di un eventuale incendio

4.7 CATEGORIE PILOTI

4.7.1 Le categorie di Piloti sono: Pro e Sport. L'appartenenza ad una determinata categoria di Pilota verrà normalizzata ad ogni inizio di stagione sportiva. L'appartenenza alla categoria Pro (ex Expert A) è derivata automaticamente dalla Ranking A pubblicata dall'EFRA della specialità Pista 1/8 più la specialità Pista 1/10 ad ogni inizio di stagione più coloro che richiedono di essere inseriti (autodeterminazione).

4.7.2 La Commissione Sportiva dell'AMSCI potrà inserire nella categoria Pro (ex "Expert") tutti i Piloti che riterrà opportuno perché negli anni abbiano ottenuto risultati importanti a livello nazionale e internazionale, anche se hanno interrotto l'attività sportiva per più di tre (3) anni.

4.7.3 Potranno iscriversi nella categoria Pro (ex "Expert") tutti i Piloti che ne faranno richiesta alla Segreteria e otterranno il nulla osta. Mentre il Pilota ex F1 o ex F2 che decide di riprendere la carriera sportiva dopo tre (3) anni di inattività ripartirà dalla categoria Sport con riferimento al periodo in cui ha interrotto.

4.7.4 La scelta di appartenenza alla categoria Sport va fatta dallo stesso Pilota al momento del tesseramento e rispettata durante tutta la stagione di gare. L'AMSCI si riserva il diritto di approvare la scelta e quindi rifiutarla qualora risultasse in evidente contrasto con gli effettivi valori sportivi espressi dal Pilota stesso.

4.7.5 I Piloti della categoria PRO e Sport hanno l'obbligo di utilizzare materiale "omologato EFRA". Pertanto, i modelli dovranno rispettare le caratteristiche tecniche come da regolamento.

4.7.6 Il Pilota che nel Campionato Regionale gareggia in una determinata categoria (Pro o Sport) deve gareggiare nella medesima categoria a livello di Campionato AMSCI.

4.7.7 Qualora un Concorrente gareggi nella categoria superiore (o inferiore), perde il punteggio acquisito nella categoria inferiore (superiore).

4.7.8 **Promozione a categoria superiore**: I primi tre (3) Piloti della categoria Sport (ex F1+F2), appartenenti alla Classifica Generale a Punti del Campionato Nazionale AMSCI, passano alla categoria PRO (ex Expert), rispettivamente, più gli eventuali autodeterminati. Nel caso di Campionato in prova unica ha l'obbligo di passaggio di categoria solo il vincitore della Sport.

4.8 TRACCIATO

4.8.1 La superficie della pista deve essere in asfalto senza saldature in risalto od accentuata ruvidità, con giunzioni opportunamente levigate.

4.8.2 La larghezza della pista, all'interno delle strisce di demarcazione, deve variare da un minimo di quattro (4,0 m) metri ad un massimo di sei metri e mezzo (6,5 m).

4.8.3 Le strisce di demarcazione (bianche o gialle) devono avere una larghezza di 8 -10 cm e poste all'interno dell'asfalto di almeno 20 cm.

4.8.4 La sua lunghezza non può essere inferiore ai 200 m (duecento metri). La lunghezza consigliata varia fra i 240 ed i 360 metri.

4.8.5 Il punto più lontano della pista, dal centro del palco di Pilotaggio, non deve distare più di 60,0 m.

4.8.6 Non possono esserci ostacoli che riducano la visibilità della pista da qualsiasi punto del palco di Pilotaggio.

4.8.7 Una linea tratteggiata può essere realizzata al centro del rettilineo per aumentarne la visibilità. Nessuna altra linea oltre a quelle di demarcazione può essere tracciata sulle curve.

4.8.8 La zona dei box deve essere chiaramente separata dalla corsia di scorrimento e dalla pista principale ed essere il più vicino possibile al palco di Pilotaggio.

4.8.9 L'ingresso e l'uscita dai box (pit lane) devono essere posizionate in una parte lenta del tracciato.

4.8.10 La pista deve presentare sia curve a destra che a sinistra ed avere un rettilineo di lunghezza non inferire ai 45,0 m (quarantacinque metri).

4.8.11 Solide barriere esterne di protezione devono garantire l'arresto degli automodelli che, per errore o perdita di controllo, dovessero uscire di traiettoria verso l'esterno. Scopo primario delle barriere esterne deve essere quello di proteggere il pubblico e non gli automodelli.

4.8.12 Le barriere interne devono essere posizionate in modo tale da impedire il taglio delle curve e/o di poter raggiungere un'altra parte del tracciato.

4.8.13 Le barriere interne devono essere posizionate e dimensionate in modo da impedire che il modello possa volare oltre le barriere esterne e raggiungere la zona occupata dal pubblico.

4.8.14 I cordoli posizionati all'interno delle curve possono essere in cemento o in materiale equivalente, fissati solidamente al terreno e dimensionati in modo da escludere la possibilità che il modello possa decollare e superare le barriere che proteggono il pubblico.

4.8.15 Possono essere usati altri tipi di barriere interne come "coni o birilli" la cui altezza comunque non deve superare i 5 cm (cinque centimetri).

4.8.16 Le barriere devono distare almeno 20 cm (venti centimetri) dalle strisce di demarcazione della pista.

4.8.17 Il terreno adiacente esternamente alla pista e quello interno ad essa deve essere adeguatamente sistemato con un manto erboso e/o altro materiale compatto (e.g.: calcestruzzo). Lo scopo di questa bordatura, via di fuga, è quello di rallentare il modello che esce di pista e di facilitarne il suo rientro in modo da limitare il più possibile l'intervento dei Raccoglitori.

4.8.18 Dovrà essere assicurato un servizio recupero modelli nella misura di un Raccoglitore ogni 10 m (dieci metri) di raggio d'azione.

4.8.19 I Raccoglitori devono essere posizionati in postazioni numerate disposte in modo che non ostacolino la visuale della pista ai Piloti.

4.8.20 Qualora la postazione del Raccoglitore fosse situata in una posizione che potrebbe essere considerata pericolosa (rettilineo o curva veloce) si dovrà provvedere a munire la postazione di opportune protezioni (muretto – pneumatici – balle di paglia – ecc.).

4.8.21 La linea di partenza deve essere tracciata trasversalmente alla pista e possibilmente di fronte al box dei cronometristi.

4.8.22 Il primo box della linea di partenza deve essere posizionato a non meno di 10,0 m (dieci metri) dalla prima curva.

4.8.23 La partenza tipo "Le Mans": 10 (dieci) box dovranno essere tracciati e numerati sul bordo della pista con una angolazione, rispetto alla direzione di marcia, di 20 / 45 gradi e distanti tra loro minimo 5,0 m (cinque metri) ad una distanza massima determinata a discrezione del Direttore di Gara.

4.9 GARE NAZIONALI

4.9.1 L'iscrizione alle Prove di Campionato Nazionale AMSCI, deve essere eseguita tramite l'apposito modulo pubblicato sul sito dell'AMSCI come da modalità indicate nelle regole generali. La quota di iscrizione ammonta ad € 60,00 (euro sessanta). Se un Pilota si iscrive dopo il termine ultimo (ma entro e non oltre le ore 23:59 della domenica precedente la gara) deve saldare una quota di € 70,00 (euro settanta): € 60,00 (euro sessanta) iscrizione più € 10,00 (euro dieci) penale. Le Prove di Campionato AMSCI sono senza scarto.

4.9.2 **Manche di Qualificazione Pro e Sport**: si disputeranno quattro (4) manche di qualificazione la cui durata delle batterie è fissata a quattro (4) minuti.

a) Il Direttore di Gara può decidere l'eventuale aumento o riduzione delle manche da disputarsi, ma tale riduzione non può portare alla disputa di un numero di manche inferiore a due (2).

b) Se il numero degli iscritti è superiore a cento (100) Piloti, durante il venerdì sarà effettuata una manche di qualificazione; le rimanenti tre (3) verranno svolte nella giornata di sabato.

c) Le batterie di qualifiche nelle Prove di Campionato saranno composte sulla base del Ranking AMSCI dell'anno precedente.

d) Il numero di manche da ritenersi valido ai fini della qualifica deve essere regolato nel modo seguente:

Manche da Disputare	Manche Valide
2	2
3	2
4	2
5	3
6	4

e) Ogni qual volta tutte le batterie di qualificazione avranno portato a termine una manche, sarà stilata una classifica generale relativa alla manche stessa; la classifica così ottenuta darà luogo all'assegnazione di un punteggio per ogni Concorrente (come da tabella seguente, vedi sotto);

TABELLA DEL PUNTEGGIO DI UNA SINGOLA SERIE DI QUALIFICAZIONE

1° class.	**200**	9° class.	**191**	17° class.	**183**	25° class.	**175**
2° class.	**198**	10° class.	**190**	18° class.	**182**	26° class.	**174**
3° class.	**197**	11° class.	**189**	19° class.	**181**	27° class.	**173**
4° class.	**196**	12° class.	**188**	20° class.	**180**	28° class.	**172**
5° class.	**195**	13° class.	**187**	21° class.	**179**	29° class.	**171**
6° class.	**194**	14° class.	**186**	22° class.	**178**	30° class.	**170**
7° class.	**193**	15° class.	**185**	23° class.	**177**	31° class.	**169**
8° class.	**192**	16° class.	**184**	24° class.	**176**	32° class.	**168**

IL PUNTEGGIO CONTINUA FINO AL TERMINE DEI CLASSIFICATI RIDUCENDOSI DI 1 PUNTO PER OGNI POSIZIONE

f) A parità di punteggio si considererà il successivo e così via fino al termine dei punteggi validi da analizzare(gli scarti non si considerano);
g) In caso d'ulteriore parità si considererà la miglior prova effettuata in base alla prestazione giri/tempo, delle prove valide.
h) La classifica di qualificazione per la composizione delle fasi finali sarà determinata sommando fra loro i migliori punteggi relativi ottenuti da ciascun Concorrente come da tabella sopra esposta.

4.9.3 **Disposizione numeri di gara Pista 1/8 IC**: prima della partenza delle manche di qualifica e delle fasi finali i Piloti sono obbligati a posizionare sulla propria carrozzeria i numeri di gara, consegnati dagli Organizzatori, con la disposizione mostrata in Figura 5, al fine di garantire una maggiore visibilità da parte della Direzione di Gara. La non corretta posizione dei numeri gara comporta il richiamo del modello del Pilota, da parte del Direttore di Gara, in modo tale che questi li disponga come da Regolamento (vedi Figura 5).

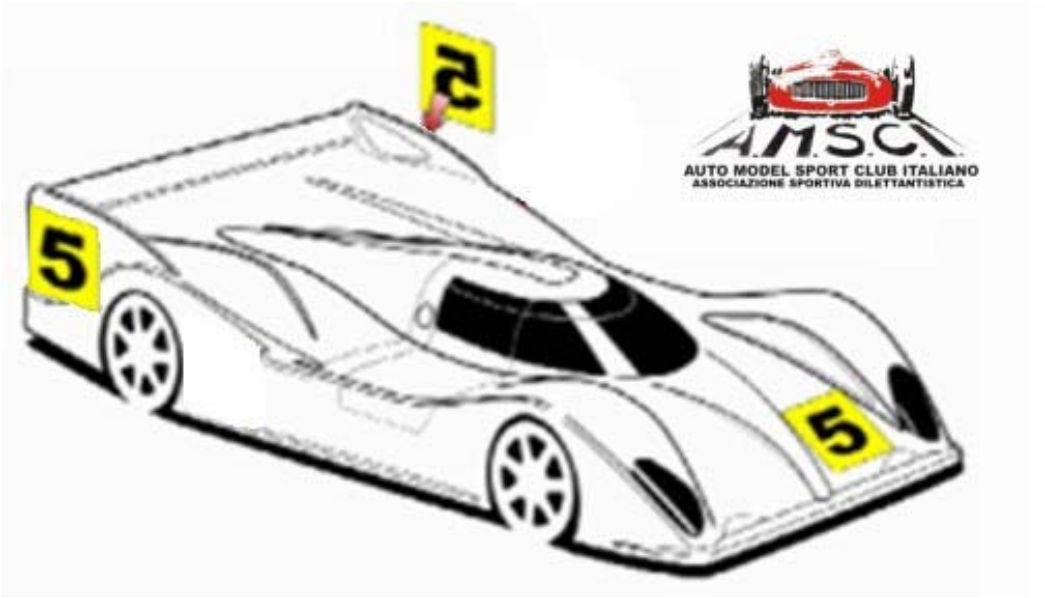


Figura 5: Disposizione corretta dei numeri di gara sul modello in scala 1/8 Pista IC

4.9.4 Nelle gare AMSCI, la partenza delle batterie di qualificazione verrà effettuata nel seguente modo:

a) La partenza delle batterie di qualificazione viene effettuata con il sistema "Flying Start";

b) Il tracciato viene aperto tre (3) minuti prima del "via". Successivamente, con sistema sonoro, o tramite comunicazione da parte del Direttore di Gara, verranno annunciati i seguenti tempi: "2 minuti alla partenza", "1 minuto alla partenza", "30 secondi alla partenza" e "10 secondi alla partenza". L'annuncio "via al tempo" indicherà che la batteria di qualificazione è partita. Pertanto, con il seguente metodo di partenza si avranno partenze differenziate nel tempo dei modelli e, di conseguenza, si avranno differenziati nel tempo i relativi "stop". Il passaggio iniziale che dà il "via" alla propria "manche" deve avvenire comunque entro venticinque secondi dal passaggio del primo pilota sulla linea del trasponder dopo il via al tempo; in caso contrario il Concorrente subirà una penalizzazione di "tempo" (di tipo automatico da parte del sistema di cronometraggio) pari al ritardo (riferito al punto di rilevamento del cronometraggio) che ha nei confronti del primo minuto (dal "via al tempo") o dal compimento del primo giro del primo automodello transitato al punto di rilevamento giri/tempo "AMB" o similare;

c) È vietato assolutamente fermarsi o far procedere lentamente il proprio modello in prossimità della linea del trasponder negli ultimi dieci (10) secondi dal "via al tempo". Il Pilota inadempiente verrà punito con uno "Stop and Go". Per le fasi finali le partenze avverranno nel modo tradizionale con griglia tipo "Le Mans".

4.9.5 Al termine di tutte le manche di qualifica di ciascuna categoria, viene stilata la classifica finale tenendo conto del migliore risultato ottenuto da ciascun Pilota.

4.9.6 Finalisti Diretti: i Concorrenti classificatisi ai primi quattro (4) posti della classifica generale dopo le manche di qualifica sono i quattro (4) finalisti diretti ed andranno ad occupare, nell'ordine, i numeri da uno (1) a quattro (4) della griglia di partenza della Finale A. Il quinto (5°) classificato, appartenente alla classifica finale delle manche di qualifica, fino all'ultimo classificato, compongono le fasi di recupero A e B.

4.9.7 Le fasi di gara "A" (quarto, ottavo, sedicesimo, trentaduesimo, sessantaquattresimo e, a discrezione del Direttore di Gara, 128esimo, che potrà essere disputato anche nella stessa giornata di sabato), dovranno essere composte a scalare dai primi 7 (o 10) Concorrenti classificatisi, nelle posizioni dispari.Le fasi finali di gara "B" (quarto, ottavo, sedicesimo, trentaduesimo, sessantaquattresimo e, a discrezione del Direttore di Gara, 128esimo, che potrà essere disputato anche nella stessa giornata di sabato), dovranno essere composte a scalare dai primi 7 (o 10) Concorrenti classificatisi, nelle posizioni pari. Per una maggiore chiarezza si veda la Tabella 1.

4.9.8 Accedono, alla fase successiva, i Concorrenti che si classificano, al termine della specifica fase di gara, ai primi tre (3) posti e vanno ad occupare le posizioni 8-9 e 10 della stessa fase ("A" o "B"). Per una maggiore chiarezza si veda la Tabella 1.

4.9.9 Il Concorrente che rinuncia e/o non si presenta a disputare una qualsiasi fase finale non potrà essere sostituito da altro Concorrente.

4.9.10 Al Termine delle Semifinali i piloti classificati dal 4° all' 8° di entrambe le fasi parteciperanno alla L.C.Q. (Last Chance Qualify) della durata di 15 minuti il vincitore partirà in finale con il numero 11. La L.C.Q. non ha alcun valore per la composizione della classifica finale tranne per il pilota che la vince.

4.9.11 Prima della partenza della Finale A di ciascuna categoria, il Direttore di Gara chiamerà i Piloti in ordine di partenza, il pilota dovrà salire sul palco e scegliersi il posto di maggiore preferenza per la sua guida, successivamente, i Meccanici (o Meccanico) ad esso associato, dovranno occupare, ove possibile, la casella della corsia dei box di rifornimento corrispondente e situata sotto al Pilota. Per una maggiore chiarezza di esposizione si faccia riferimento alla Figura 6.

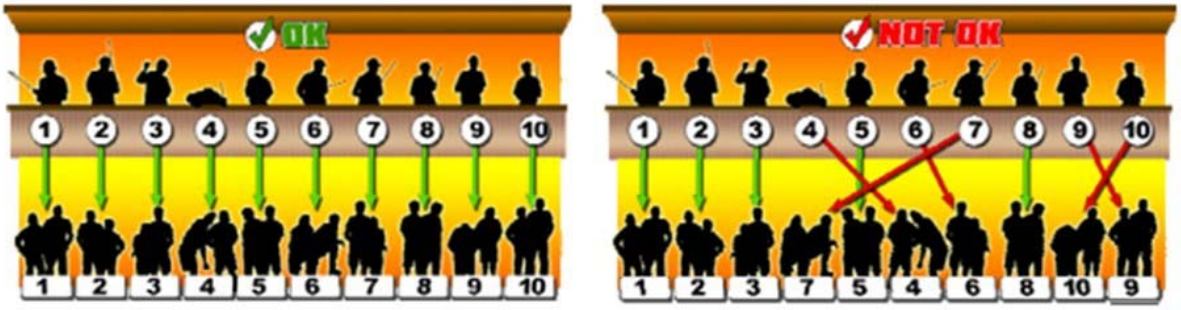


Figura 6: Disposizione corretta dei Piloti e dei Meccanici nel palco

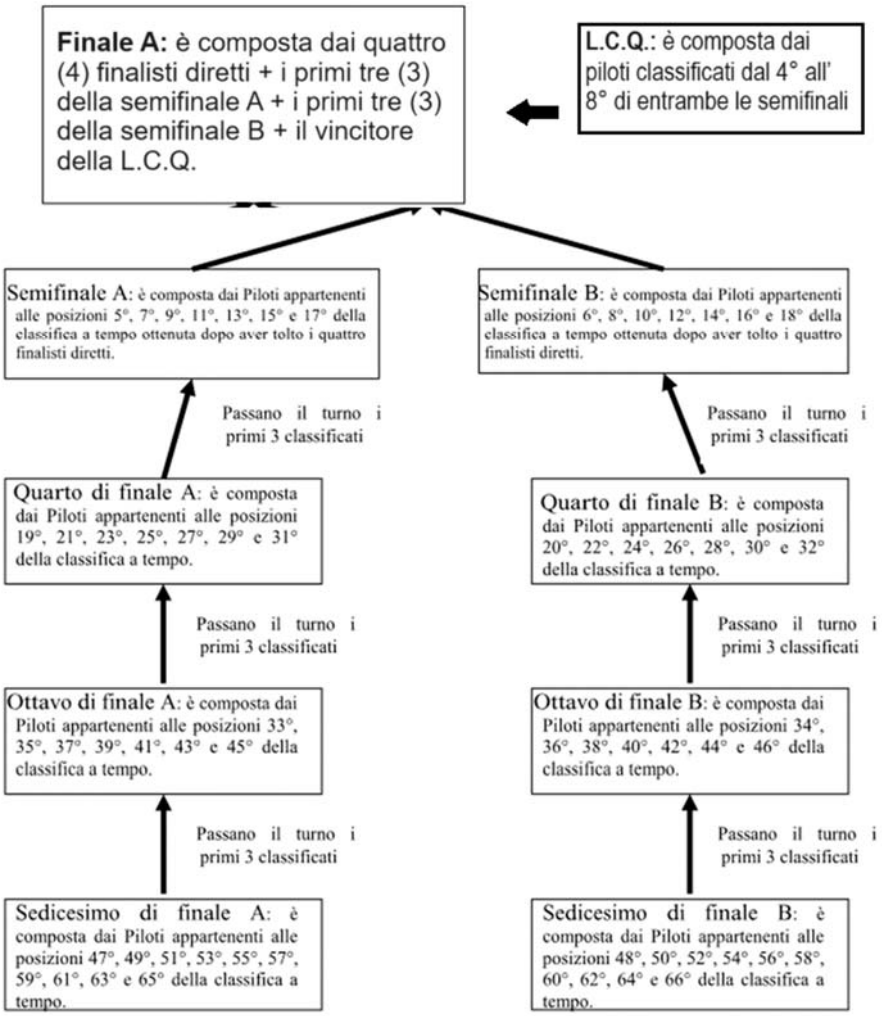


TABELLA 1

4.10 GARE DI CAMPIONATO REGIONALE E INTERREGIONALE

4.10.1 L'iscrizione alla gara deve essere effettuata entro e non oltre le ore 23:59 del giovedì precedente la Prova di Campionato Regionale o Interregionale. Il saldo della quota di partecipazione, che ammonta ad € 30,00 (euro venticinque), deve essere consegnata al Responsabile Regionale o Interregionale. Il Pilota che si iscrive dopo tale termine paga una quota di € 35,00 (euro trentacinque/00): € 30,00 (euro trenta/00) iscrizione € 5,00 (euro cinque/00) penale.

4.10.2 Ogni batteria dovrà disputare tre (3) manche di qualificazione, la durata di ogni singola manche dovrà essere di quattro (4) minuti. L'inizio del Campionato Regionale o Interregionale, di norma, deve essere alle ore 9:30.

4.10.3 Al termine delle manche di qualifica, in base al miglior risultato ottenuto in una qualsiasi manche, si stilerà la classifica finale relativa a questa fase.

4.10.4 Il Concorrente che rinuncia o non si presenta a disputare una qualsiasi fase finale non potrà essere sostituito da altro Concorrente.

4.10.5 Nelle prove di Campionato Regionale ed Interregionale dove partecipano dei Piloti Pro (ex Expert A"), nel caso in cui il numero non raggiunga i tre (3) Concorrenti, questi gareggeranno nella categoria Sport (ex F1+F2). Tuttavia, la classifica a punti della categoria Sport (ex F1+F2) verrà depurata dalla classifica dei Piloti Sport (ex Expert A).

4.11 CATEGORIA CLASSICA

4.11.1 Gli Automodelli per gareggiare in questa categoria dovranno rispettare le regole generali del settore pista 1/8 in aggiunta alle seguenti specifiche:

a) Ruote;
b) Trazione sulle ruote posteriori;
c) Divieto di utilizzo del cambio di velocità di qualsiasi tipo e/o genere;
d) Gli automodelli devono essere dotati di differenziale sull'asse posteriore o di "palo rigido", non sono ammessi differenziali di qualsivoglia tipologia autobloccante; Il termine autobloccante in questo caso non deve essere preso come "assoluto" (blocco totale), ma come "cambia la sua durezza/viscosità" a seconda delle occasioni e del variare della coppia sugli assi.
e) Telaio monoblocco senza articolazioni; può essere costituito da vari elementi fissati solidamente fra loro e che formano un insieme non deformabile tranne la naturale flessibilità dei materiali;
f) Sono vietati ammortizzatori o qualsiasi sistema flessibile sul telaio stesso; è autorizzato un solo supporto del treno anteriore o posteriore, articolato su massimo tre punti (basculante);
g) Sono vietate le sospensioni, anche bloccate;
h) Sono vietate le ruote indipendenti: nessun movimento relativo tra le ruote dello stesso treno al di fuori degli effetti dello sterzo. I mozzi di uno stesso treno (anteriore o posteriore) devono essere fissati sullo stesso elemento (telaio o basculante); In caso di basculante posteriore, gli assali delle ruote motrici devono essere fissati sullo stesso elemento.

i) É ammesso l'uso di semiassi cardanici;
j) In caso si utilizzi dei fuselli, il loro fissaggio deve essere assicurato da (almeno) un elemento solidale con l'elemento di sostegno del treno (Avantreno o Retrotreno);
k) Peso minimo: 2300 grammi (senza transponder e con serbatoio vuoto);
l) Le carrozzerie utilizzabili possono essere: Gruppo C, GT1, GT2, Sport Prototipo, Can-Am e Piccola serie di Le Mans. Non è richiesto che siano omologate EFRA;
m) Si possono utilizzare tutti i tipi di marmitta, anche senza omologazione EFRA;
n) È ammesso un filtro aria di qualsivoglia tipologia anche senza omologazione EFRA;
o) La durata delle batterie di qualificazione è di quattro (4) minuti;
p) Non è ammessa la partecipazione dei Piloti licenziati EFRA A del settore pista 1/8 e pista 1/10;
q) I blocchetti (10 mm), per le misurazioni, vanno posti in corrispondenza dei due assi ruota.
r) Al retrotreno è ammesso l'uso di un "tirante" superiore per la regolazione della campanatura e della carreggiata.

4.11.2 Per tutte le altre caratteristiche tecniche fare riferimento al Regolamento del settore Pista 1/8.

4.12 PER TUTTE LE NORME NON CITATE NELLA SPECIALITA' FARANNO FEDE LE NORME GENERALI;