

8. AUTOMODELLI TOURING IC 1:10 200mm

8.1 DEFINIZIONE

- 8.1.1** L'automodello è una riproduzione in scala 1:10 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 di tipo a pistone. La cilindrata complessiva non deve superare il valore di 2,11 cm³. Sono vietate tutte le altre forme di trazione quali elica libera od intubata, turbine e/o motori elettrici.
- 8.1.2** La specialità prevede sia modelli a quattro (4) ruote che a due (2) ruote motrici.
- 8.1.3** Peso minimo, in ordine di marcia a secco e incluso il transponder personale: 1650,0 g.
- 8.1.4** Le carrozzerie Touring devono essere delle accurate riproduzioni in scala 1:10 delle auto utilizzate nel campionato INTERNAZIONALE TOURING 2 LITRI, sia a 2 sia a 4 porte. Non sono ammesse carrozzerie tipo GT e Sport.
- 8.1.5** Le carrozzerie devono essere omologate EFRA. Il numero di omologazione e il marchio deve essere riportato sul bordo superiore del vetro.
- 8.1.6** 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.
- 8.1.7** Il paraurti anteriore deve seguire il contorno della carrozzeria e deve essere realizzato in modo da minimizzare i danni che possono derivare dall'essere investiti.
- 8.1.8** Il paraurti deve essere realizzato in gomma spugnosa o in un materiale plastico flessibile.
- 8.1.9** La carrozzeria deve essere realizzata in materiale flessibile e convenientemente verniciata.
- 8.1.10** Tutti i finestrini devono rimanere trasparenti o verniciati con vernice semi trasparente.
- 8.1.11** Le carrozzerie non possono essere tagliate, anteriormente e posteriormente, al di sopra della linea inferiore dei paraurti e lateralmente oltre la linea inferiore degli sportelli. Inoltre,
- I dettagli dei fanali anteriori e posteriori, delle griglie di aerazione, delle prese d'aria e dei finestrini devono essere chiaramente contrastanti con le parti verniciate;
 - Il taglio della parte posteriore della carrozzeria, vedi Figura 31, non può superare i 50,0 mm, misurato da terra con il telaio posto sopra dei blocchi alti 10,0 mm (vedi Figura 30);
 - I finestrini non potranno essere piegati verso l'esterno per far giungere più aria al motore;
 - Non è ammessa la realizzazione di alcun sistema di convogliamento dell'aria all'interno della carrozzeria;
 - Tutte le carrozzerie devono avere gli archi passaruota anteriori e posteriori asportati.

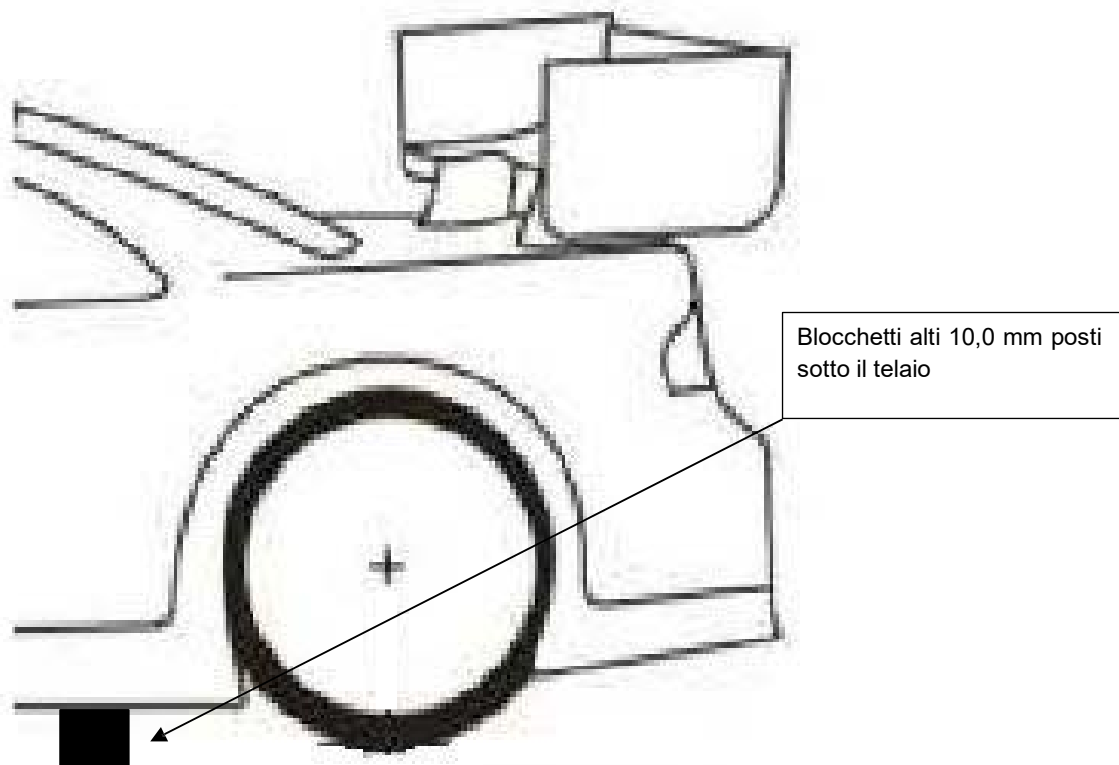


Figura 30: Disposizione blocchetti da 10 mm sotto il telaio

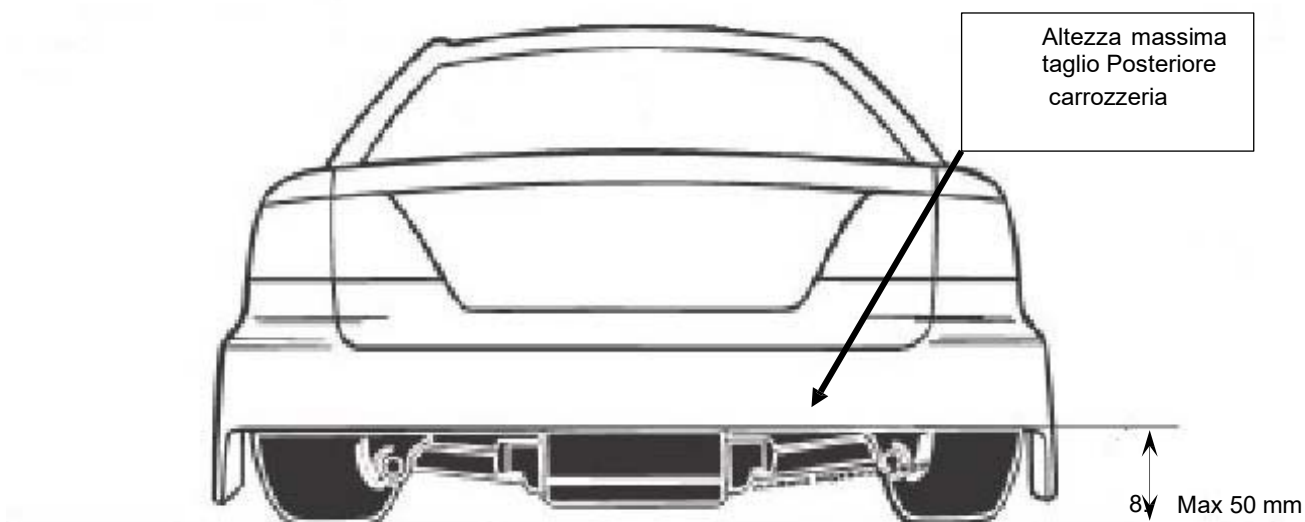


Figura 31: Taglio posteriore carrozzeria

8.1.12 È possibile ritagliare nella carrozzeria le seguenti prese d'aria così dimensionate:

- 1 (una) presa d'aria di raffreddamento nel parabrezza con una dimensione massima, in ogni direzione, di 60,0 mm;
- un foro di dimensione massima 35,0 mm, nel tetto, per accedere alla candela;
- ambidue i finestrini laterali anteriori ed il lunotto posteriore possono essere rimossi per migliorare la circolazione dell'aria. Non possono essere rimossi ambedue i finestrini laterali posteriori;
- un foro massimo 60,0 mm per permettere il rifornimento;
- il foro per il raffreddamento posto sul parabrezza e quello per il rifornimento, entrambi di 60,0 mm massimi in ogni direzione, devono essere realizzati separatamente e, comunque, ad una distanza minima di 5,0 mm fra loro; qualora il foro di rifornimento dovesse essere effettuato in una zona della carrozzeria che comprende sia il tetto sia il parabrezza, sarà considerato come utile sia al raffreddamento ed al rifornimento e quindi sarà possibile effettuare un solo foro di 60,0 mm in ogni direzione. Si veda a corredo la Figura 32;
- piccole aperture possono essere realizzate per il transponder e per l'antenna della ricevente (max 10,0 mm);
- L'apertura per il terminale di scarico deve essere di dimensioni ragionevoli;
- Altre aperture non sono ammesse.



Figura 32: Posizione fori per raffreddamento e rifornimento

Foro raffreddamento (sul parabrezza) distinto dal foro di rifornimento. Sebbene sia rispettata la distanza minima di 5 mm i due fori devono essere disposti uno sul parabrezza e l'altro sul tetto.

Posizione errata del foro di rifornimento (posto sul tetto) e rispettata la distanza minima di 5 mm i due fori devono essere disposti uno sul parabrezza e l'altro sul tetto.

Foro unico per raffreddamento e rifornimento. La dimensione massima del foro in ogni direzione è di 60 mm.

8.1.13 Il roll-bar deve rimanere al di sotto della carrozzeria.

8.1.14 Nessuna parte del modello, eccetto il terminale dello scarico, può sporgere dalla carrozzeria nella vista dall'alto.

8.1.15 Non sono permessi dispositivi aerodinamici di nessuna natura al di sotto della carrozzeria e del telaio.

8.1.16 Il supporto dell'antenna deve essere flessibile. Sono proibiti supporti ed antenne in carbonio, GRP, acciaio, ecc..

DIMENSIONI GENERALI (si veda la Figura 33):

Misure in mm

- a) Passo (wheelbase) min. 230,00 – max 270,00
- b) Larghezza senza carrozzeria min. 170,00 – max. 200,00
- c) Larghezza con carrozzeria min. 175,00 – max. 205,00
- d) Lunghezza inclusa carrozzeria ed ala min. 360,00 – max. 460,00
- e) Altezza alla sommità del tetto misurata con lo chassis posto su blocchi alti 10 mm, min. 120,00 – max. 175,00
- f) Lunghezza dell'ala min. 125,00 – max. 200,00
- g) Corda dell'ala min. 55,00
- h) Altezza del taglio posteriore carrozzeria misurata con il telaio posto su blocchi alti 10 mm, max 50,00
- i) Piastre terminali dell'ala (equal size) 35,00 x 50,00
- j) Sporgenza posteriore dell'ala max. 10,00
- k) Diametro ruota (escluso la spalla dello pneumatico) min. 46,00 – max. 50,00
- l) Larghezza ruota anteriore (incluso la spalla dello pneumatico) max. 31,00
- m) Larghezza ruota posteriore (incluso la spalla dello pneumatico) max. 31,00

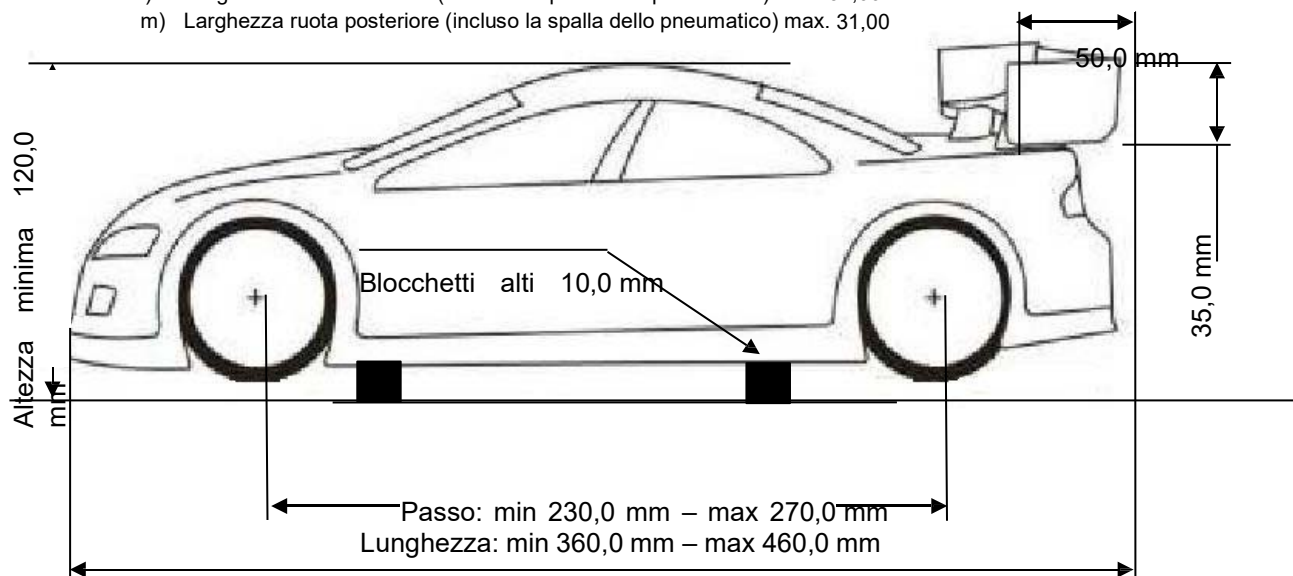


Figura 33: Dimensioni generali 1/10 Touring IC

- 8.1.17** Una sola ala ed un solo spoiler possono essere montati sul modello (se la vettura riprodotta ne ha più di uno è possibile fare lo stesso).
- 8.1.18** L'ala e lo spoiler devono essere realizzati in materiale flessibile ed essere verniciati.
- a) L'ala e lo spoiler non possono essere fissati alla carrozzeria con un filo di acciaio armonico. Fondamentalmente devono essere fissati direttamente alla carrozzeria.
 - b) L'ala e lo spoiler non possono sporgere oltre l'altezza e la larghezza della carrozzeria (bandelle laterali comprese). Vedi Figura 34 di pagina 67;
 - c) Lo spoiler posteriore deve essere montato nella stessa posizione prevista dal produttore della carrozzeria;
 - d) La massima sporgenza dello spoiler posteriore è di 10 mm rispetto al limite posteriore della macchina. Vedi Figura 34 di pagina 67;
 - e) L'altezza dello spoiler posteriore può essere regolabile ma l'alettone, comprese le bandelle laterali, non deve estendersi oltre l'altezza del tetto;
 - f) Le ali e lo spoiler posteriore (a parte le bandelle laterali) devono essere modellate in un solo pezzo; non auto costruite modellando lamine piatte;
 - g) Se consentita, la striscia di Guerny, o Nolder non può estendersi oltre la larghezza dell'ala ed avere un bordo non oltre i 5,0 mm.
- 8.1.19** Tutte le misure a cui si fa riferimento in questo regolamento sono minime e massime.
- 8.1.20** Peso minimo della carrozzeria 90 grammi. La carrozzeria deve essere pronta per correre, il che significa, verniciata con alettone posteriore, adesivi e qualsiasi altra parte consentita. Non è consentito aggiungere peso extra alla carrozzeria per raggiungere il peso minimo. Chiarimento del peso extra: qualsiasi parte/colla utilizzata solo per raggiungere il peso minimo. E' consentito aggiungere colla o nastro adesivo per rinforzare la carrozzeria.

8.2 ALIMENTAZIONE / ENERGIA

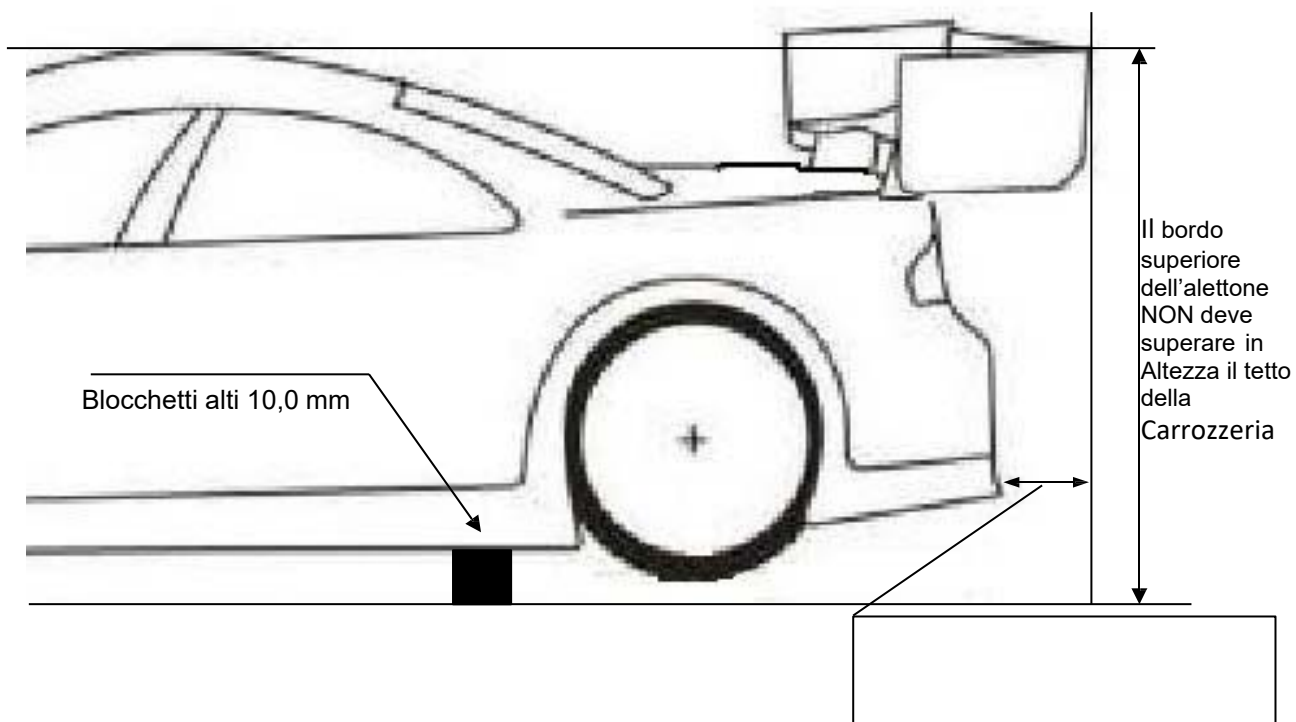
8.2.1

- a) Il serbatoio, compreso il filtro e tutti i condotti che lo collegano al carburatore, deve avere una capacità non superiore a 75,0 cm³;
- b) Non possono essere impiegate parti mobili per correggere la capacità del serbatoio per ridurre il volume massimo dello stesso;

- c) Ogni serbatoio trovato irregolare (cioè con una capacità superiore ai 75,0 cm³) dopo una qualifica od una fase 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°C.

8.3 MISCELA

- 8.3.1 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.
- 8.3.2 È possibile utilizzare Nitromax 16EU. Le 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;
- 8.3.3 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°.
- 8.3.4 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.



8.3.5 Si possono impiegare solamente motori “.12 “con cilindrata massima 2,11 cm³.

- a) I motori ammessi devono essere a due tempi raffreddati ad aria con aspirazione a valvola rotante anteriore;
- b) Motori con massimo quattro (4) luci, compresa la luce di scarico;
- c) Non è permesso alcun sistema di alimentazione forzata né alcun tipo di distribuzione variabile;
- d) È ammessa solo l'accensione con candela ad incandescenza (glow);
- e) Non sono permesse luci supplementari nel pistone e nella camicia;
- f) Il Venturi del carburatore non deve superare il diametro di 5,50 mm. Vedi Figura 35;
- g) È ammesso l'utilizzo di candele coniche (tipo “turbo “).



Figura 35: Diametro interno massimo del Venturi

8.3.6 Cilindrata massima: .12 i.c. (2,11 cm³).

8.3.7 L'avviamento a strappo è facoltativo.

8.3.8 Sul motore deve essere installato un complesso di scarico, omologato EFRA, con una marmitta a due (2) camere, compresa la camera del silenziatore, il cui terminale deve avere le seguenti dimensioni:

- a) diametro interno massimo: 5,20 mm;
- b) lunghezza minima: 10,0 mm (misurato all'esterno della marmitta);
- c) Il terminale dello scarico deve essere orientato verso il basso od orizzontalmente rispetto al suolo.

8.3.9 L'automodello non può generare una rumorosità superiore a 83 dB A misurati a dieci (10,0) metri di distanza, con lo strumento posizionato ad uno (1) metro di altezza dal suolo.

8.3.10 Il controllo della rumorosità può essere effettuato in un qualsiasi momento della gara

8.3.11 Sono permesse solamente marmitte di scarico omologate EFRA. Il numero di omologazione deve essere inciso sul lato della marmitta. Per tutte le categorie è obbligatorio usare il filtro dell'aria tipo INS-BOX.

8.4 TRASMISSIONE / FRENI

8.4.1 I modelli possono essere a due (2WD) o quattro (4WD) ruote motrici con trasmissione meccanica di qualsiasi tipo (cinghie, cardani, catene ecc.).

8.4.2 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 con il motore in moto.

8.4.3 Non sono ammessi sistemi frenanti secondari che agiscono contemporaneamente e/o singolarmente sull'asse anteriore e/o posteriore o sulle singole ruote.

8.4.4 È permesso l'uso di un cambio meccanico con non più di due (2) rapporti.

8.4.5 I modelli devono essere equipaggiati da una frizione e da un freno i quali siano in grado di mantenere fermo il modello con il motore in moto.

8.5 RUOTE, GOMME

8.5.1 GOMME:

- a) Possono essere usate in spugna e/o lattice;
- b) Tutti i materiali usati all'interno od all'esterno delle gomme non devono danneggiare la superficie della pista;
- c) Sistemi di cambio gomme rapidi non sono ammessi;
- d) Sistemi automatici di cambio gomme non sono permessi;
- e) Abrogato.

8.6 PARTI ELETTRICHE / ELETTRONICA

8.6.1 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.

8.6.2 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

8.6.3 Non è permesso l'impiego di qualsiasi sistema di telemetria attiva.

8.6.4 È consentito l'utilizzo del giroscopio a partire dal 1° Gennaio 2012.

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

9. CATEGORIE DI PILOTI

9.1 Le categorie di Piloti sono: Pro e Sport. L'appartenenza ad una determinata categoria di Pilota verrà normalizzata ad ogni inizio di stagione sportiva.

9.2 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).

9.3 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.

9.4 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.

9.5 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.

9.6 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.

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

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

9.9 **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.

10. TRACCIATO

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

10.1.2 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).

10.1.3 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.

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

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

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

10.1.7 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.

- 10.1.8 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.
- 10.1.9 L'ingresso e l'uscita dai box (pit lane) devono essere posizionate in una parte lenta del tracciato.
- 10.1.10 La pista deve presentare sia curve a destra che a sinistra ed avere un rettilineo di lunghezza non inferiore ai 45,0 m (quarantacinque metri).
- 10.1.11 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.
- 10.1.12 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.
- 10.1.13 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.
- 10.1.14 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.
- 10.1.15 Possono essere usati altri tipi di barriere interne come "coni o birilli" la cui altezza comunque non deve superare i 5 cm (cinque centimetri).
- 10.1.16 Le barriere devono distare almeno 20 cm (venti centimetri) dalle strisce di demarcazione della pista.
- 10.1.17 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.
- 10.1.18 Dovrà essere assicurato un servizio recupero modelli nella misura di un Raccoglitore ogni 10 m (dieci metri) di raggio d'azione.
- 10.1.19 I Raccoglitori devono essere posizionate in postazioni numerate disposte in modo che non ostacolino la visuale della pista ai Piloti.
- 10.1.20 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.).
- 10.1.21 La linea di partenza deve essere tracciata trasversalmente alla pista e possibilmente di fronte al box dei cronometristi.
- 10.1.22 Il primo box della linea di partenza deve essere posizionato a non meno di 10,0 m (dieci metri) dalla prima curva.
- 10.1.23 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.

11. GARE NAZIONALI

11.1.1 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.

11.1.2 **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

- 11.1.3 A parità di punteggio si considererà il successivo e così via fino al termine dei punteggi validi da analizzare (gli scarti non si considerano);
- 11.1.4 In caso d'ulteriore parità si considererà la miglior prova effettuata in base alla prestazione giri/tempo, delle prove valide.
- 11.1.5 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.

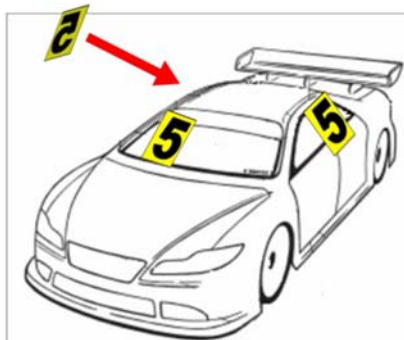


Figura 36: Disposizione corretta dei numeri di gara sul modello in scala 1/10 Touring IC

- 11.1.6 Nelle gare AMSCI, la partenza delle batterie di qualificazione verrà effettuata nel seguente modo:
- 11.1.7 La partenza delle batterie di qualificazione viene effettuata con il sistema "Flying Start";
- 11.1.8 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;
- 11.1.9 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".
- 11.1.10 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.
- 11.1.11 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.

- 11.1.12 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.
- 11.1.13 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.
- 11.1.14 Il Concorrente che rinuncia e/o non si presenta a disputare una qualsiasi fase finale non potrà essere sostituito da altro Concorrente.
- 11.1.15 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.
- 11.1.16 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 37

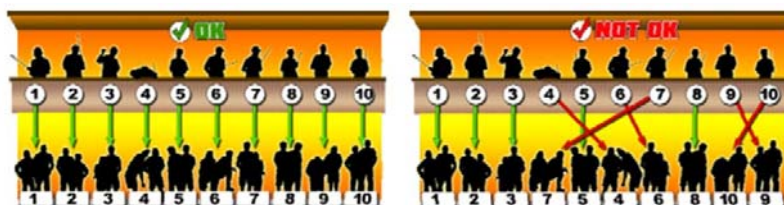
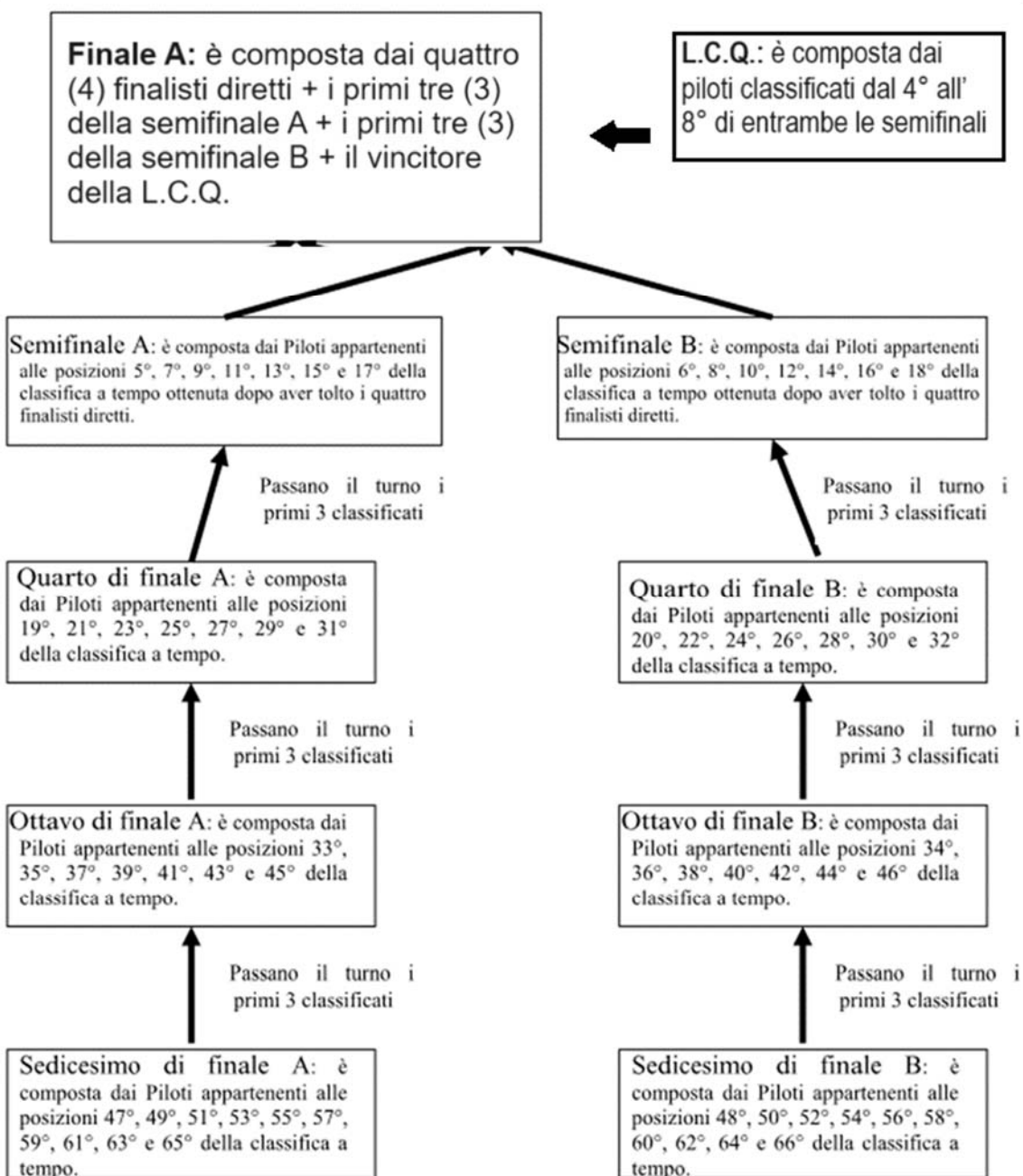


Figura 37: Disposizione corretta dei Piloti e dei Meccanici nel palco



12 GARE DI CAMPIONATO REGIONALE E INTERREGIONALE

- 12.1 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.
- 12.2 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.
- 12.3 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.

-
- 12.4 Il Concorrente che rinuncia o non si presenta a disputare una qualsiasi fase finale non potrà essere sostituito da altro Concorrente.
- 12.5 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).

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