

Specifiche tecniche

e

Regolamento Categoria Rally Cross

Edizione valida per 2012

1 DEFINIZIONE DI AUTOMODELLO RALLY CROSS

Il Rally Cross è un auto modello di derivazione Off-Road mosso dalla trazione cardanica di quattro ruote messe in movimento da motore a combustione interna di tipo a pistone .

1.2 DIMENSIONI GENERALI E PESO MODELLI A QUATTRO RUOTE MOTRICI (4WD)

- a) Lunghezza tutto compreso 730 mm*
- b) Larghezza tutto compreso 310 mm*
- c) Passo 270,00 - 330 mm*
- d) Altezza – incluso il roll-bar , con le sospensioni compresse ed esclusa l'antenna della ricevente 250mm*

1.3 PESO

Il peso minimo è fissato in Kg. 3,2 con modello in ordine di marcia, a secco e senza transponder

2 MISCELA

L'unica miscela permessa è quella composta da olii lubrificanti e metanolo , con nitrometano in percentuale non superiore al 25% in volume.

Lo strumento che verrà utilizzato per il controllo della miscela, sarà il NITROMAX 25 e, quando disponibile, verrà messo a disposizione di tutti i concorrenti dal Direttore di Gara, a partire dalle prove libere e per tutta la durata della gara.

Lo strumento NITROMAX 25 , messo a disposizione dalla Direzione di Gara, e solo quello, sarà l'unico strumento insindacabilmente valido per determinare la regolarità della miscela, indipendentemente dalle condizioni ambientali ed atmosferiche.

3 PROPULSIONE

Il motore od i motori dell'automodello, dovranno avere una cilindrata totale massima di cm. cubi 3,5.

Sarà facoltà del Direttore Gara , in seguito al raccoglimento di un reclamo ,richiedere la verifica della cilindrata del motore. In questo caso il meccanico, su richiesta ed in presenza del Direttore di Gara, dovrà provvedere allo smontaggio della testata del motore per consentire la verifica dell'alesaggio e della corsa.

Tale misurazione , condotta dagli addetti alle verifiche tecniche, avverrà in regime di parco chiuso in presenza del Direttore di Gara o da suo demando, dal Pilota ed eventualmente del suo Meccanico. Per il calcolo della cilindrata sarà impiegata la seguente formula:

$$\frac{P \times A^2 \times C}{4}$$

Dove :

- A è l'alesaggio

- C è la corsa misurata da punto morto superiore a punto morto inferiore

- P è il valore di "Pi greco" impiegato sulla base di 3,1415926535897932384626433832795 (ossia il valore visualizzato sulla calcolatrice scientifica di Windows) e non solamente 3,14.

Per la misurazione del diametro e della corsa, sarà impiegato un calibro centesimale e la misura sarà la media di 3 misurazioni.

Il modello deve essere munito di un complesso di scarico silenziato di tipo omologato dall'EFRA che in ogni momento della gara non potrà superare il livello di rumore di 82 db misurati al passaggio del modello sul tratto rettilineo più lungo del tracciato posizionando lo strumento di misurazione a bordo pista ad un metro di

altezza dal suolo, prima della zona di staccata.

In mancanza dello strumento di misura idoneo è facoltà del Direttore di gara fermare quei modelli che palesemente risultassero eccessivamente rumorosi a causa di collisione, o per evidente rottura o danneggiamento anche parziale del sistema .

Il terminale di scarico deve essere rivolto verso il piano stradale o, al massimo, parallelo allo stesso.

4 SERBATOIO

Il serbatoio può avere una capacità massima di 125 ml compreso filtro e tubo di collegamento al carburatore. 4.5.2 La capacità del serbatoio non può essere corretta con l'uso di parti mobili .

5 GOMME

Le gomme sono da rally e saranno gestite in regime di parco chiuso e non potranno essere in alcun modo additivate o intagliate diversamente da quanto fatto dal costruttore.

Le gare di Campionato Italiano saranno eseguite in regime di "parco chiuso" per quanto concerne le gomme sia in caso di gara "asciutta" che in caso di gara "bagnata".

Ogni concorrente, almeno un'ora prima della partenza delle batterie di qualifica, dovrà operare la scelta la scelta del treno di gomme che impiegherà, per le sole qualifiche , acquistandole sul posto, al prezzo stabilito ad inizio anno dai produttori di gomme .

Queste saranno punzonate e verranno custodite dalla Direzione Gara in appositi contenitori che recheranno il numero di iscrizione, la batteria di qualifica ed il numero di gara. Questi contenitori seguiranno il pilota per l'intera gara . Le gomme, che sono di proprietà del concorrente, saranno consegnate definitivamente al medesimo al termine della gara.

Per la gara, le gomme saranno consegnate ai concorrenti al 3° minuto di gara della manche precedente oppure 8 minuti prima della partenza nel caso della prima batteria.

In nessun modo e per nessun motivo le gomme potranno essere portate ai box, pena la squalifica dalla fase di gara e dalla penalizzazione sulla migliore prestazione.

Terminate le qualifiche e tutte le fasi di recupero e finali, tutti i meccanici provvederanno a staccare le batterie e a consegnare le macchine ed il riempitore contenente la miscela all'addetto al parco chiuso presenti sulla "pit lane", che provvederà a trasportarli in parco chiuso.

Qui, a cura degli assistenti in parco chiuso, le gomme saranno smontate e controllati quegli automodelli scelti dal D.G. e riconsegnate ai meccanici dopo lo smontaggio degli pneumatici.

Gli pneumatici saranno rinchiusi in contenitore destinato ad ogni concorrente.

Ogni Pilota, nel caso in cui una o più ruote venissero danneggiate in occasione di incidenti, potrà chiederne il rimpiazzo previa autorizzazione del D.G. e dopo il pagamento delle medesime .

Questa pratica potrà essere eseguita SOLO PREVIA AUTORIZZAZIONE DEL DIRETTORE DI GARA.

Per l'intera gara sono previsti i seguenti treni di gomme da impiegarsi per le seguenti fasi di gara:

- 2 coppie per le qualifiche;
- 1 coppia per i recuperi;
- 2 coppie per la semifinale;
- 2 coppie per la finale;

LE GOMME NELLE QUANTITA' QUI SOPRA INDICATE , POTRANNO ESSERE ACQUISTATE SOLO PER LA FASE DI GARA IN CUI LA MANIFESTAZIONE SI TROVA.

PER ESEMPIO, NON POTRANNO ESSERE ACQUISTATE DURANTE LE QUALIFICHE PIU' DI 2 PAIA DI GOMME. COSI' COME NON SI POTRA' ACQUISTARE PIU' DI UN PAIO DI GOMME PER I RECUPERI.

Il Parco chiuso sarà precluso ai concorrenti , e da chiunque non appartenga al parco chiuso o al Direttore di Gara. Non sarà altresì possibile variare il disegno del battistrada mediante lo scolpitore o altro attrezzo. Analogamente sarà tassativamente vietato additivare le gomme, pena la squalifica dalla fase di gara in cui l'infrazione viene comminata. Viene comunque concesso ai concorrenti o i loro meccanici, verificare che l'incollatura sia integra e nel caso in cui non lo fosse questa potrà essere ripristinata in presenza degli addetti al parco chiuso senza portarle ai box. In caso di dubbi relativi a scolpiture aggiuntive , potranno essere chiamati in causa i costruttori se presenti sul campo di gara, oppure, in loro assenza, sarà il Direttore di Gara a decidere, sulla base di un confronto con una gomma nuova dello stesso costruttore.

6 CARROZZERIA

a) i modelli devono essere una semiriproduzione delle macchine usate nel fuoristrada desert o trial .

c) aperture possono essere praticate nella carrozzeria per permettere il rifornimento e poter accedere all'interruttore radio ed allo e/o agli spilli del carburatore ed alla candela del motore .

d) nella esecuzione delle varie aperture si deve fare in modo che la luce fra esse ed i vari particolari sia il minimo indispensabile .

7 ALETTONE

Può essere utilizzato un alettone dalle seguenti dimensioni :

- lunghezza massima tutto compreso 217,00 mm
- larghezza massima tutto compreso 77,00 mm

8 BARRE DI TORSIONE

Le barre di torsione devono avere i punti di attacco inferiore e superiore posizionati come da scatola di montaggio.

Diametro massimo consentito 3,5 mm, sono vietate le barre a coltello.

9 PIANALE

Il pianale anche se in optional deve essere nelle dimensioni uguale a quello fornito nella scatola di montaggio, spessore massimo consentito 4mm.

10 AMMORTIZZATORI

10.1 L'attacco degli ammortizzatori sul braccio inferiore della sospensione deve rimanere nei fori originali.

10.2 Molle ammortizzatori diametro massimo del filo mm. 1,8

11 DIFFERENZIALI

I differenziali devono essere tre e tutti funzionanti. (anche thorsen)

Sono vietati i differenziali bloccati, scatti liberi e palo rigido, è ammesso soltanto differenziali a satelliti e planetari induribili con olio.

12 PILOTI

Sono ammessi tutti i piloti che hanno corso nel fuoristrada.

13 BATTERIE

Le batterie sono di 5 minuti

14 FRIZIONI

Le frizioni sono libere è vietata la frizione regolabile.

15 BRACCETTI

Sono ammessi soltanto braccetti delle sospensione nel materiale fornito dalla ditta costruttrice.

16 AUTOMODELLI

16.1 Sono ammessi tutti i modelli fuoristrada in libero commercio venduti dalle ditte costruttrici (no autocostruiti)

16.2 ISTRUZIONI DI MONTAGGIO

Ogni pilota deve avere in caso di verifica le istruzioni di montaggio del modello.

4.19.2 In caso di reclamo fara fede le istruzioni di montaggio.

17 REGOLAMENTO

Per quello non scritto fa fede il Regolamento UISP Fuoristrada

18 PIASTRA RADIO

4.21.1 La piastra radio è libera nella forma e nella posizione.

19 ISCRIZIONE A GARE NAZIONALI

L'iscrizione alla gara deve essere effettuata direttamente agli Organizzatori, a mezzo fax o e-mail, salvo diversa forma specificata nel volantino di presentazione della gara, UNA SETTIMANA ANTECEDENTE L'INIZIO DELLA MANIFESTAZIONE.

Il circuito per le gare a carattere Nazionale dovrà essere disponibile per le prove dal venerdì precedente la gara.

Ogni batteria dovrà disputare 3 manche, la durata di ogni singola manche dovrà essere di 5 minuti, con partenza e fra

Per tutte le categorie, la durata della Finale può essere di Max 45 minuti; le rimanenti fasi finali di recupero di Max 20 minuti.

I primi 14 Piloti della classifica redatta dopo le prove di qualificazione, andranno direttamente nelle due semifinali sulla base delle posizioni pari e dispari di detta classifica (Semifinale "A": Classificati dispari - Semifinale "B": Classificati pari).

Gli altri Piloti verranno ripartiti, con lo stesso criterio, nelle fasi finali di recupero previste.

I primi tre piloti classificati di ogni fase finale di recupero accederanno alla fase finale successiva, mentre dalle due semifinali accederanno alla finale i primi 5 classificati.

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

La classifica finale della gara sarà stilata in base alle classifiche delle varie fasi finali disputate.

QUALIFICAZIONI:

E' facoltà del Direttore di Gara optare per la partenza lanciata o cadenzata.

Nel caso di partenza cadenzata, le prove di qualificazione potranno avere il seguente ordine di partenza:

Prima Manche, in ordine progressivo crescente dalla prima batteria all'ultima batteria,

1a, 2a, 3a, 4a, 5a, 6a, 7a, 8a, 9a, 10a, 11a, 12a, 13a e 14a.

Seconda Manche:

4a, 5a, 6a, 7a, 8a, 9a, 10a, 11a, 12a, 13a, 14a, 1a, 2a e 3a.

Terza Manche:

7a, 8a, 9a, 10a, 11a, 12a, 13a, 14a, 1a, 2a, 3a, 4a, 5a e 6a.

Il numero di manches da far disputare ai concorrenti nelle gare di Campionato Italiano è di 3 (tre). Il Direttore di Gara, può decidere l'eventuale aumento o riduzione delle manches da disputarsi, tale riduzione non può portare alla disputa di un numero di manches inferiore a tre. Il numero di manches da ritenersi valido ai fini della qualifica deve essere regolato nel modo seguente: Manches da disputare

Manches valide

3	2
4	3

Per la determinazione della classifica generale risultante dalle prove di qualificazione verranno presi come "validi" e sommati i migliori punteggi, relativi ad ogni concorrente, ottenuti. In base al totale della somma del punteggio ottenuto si ottiene la classifica finale delle batterie. A parità di punteggio si considererà il successivo e così via fino al termine dei punteggi da analizzare; in caso d'ulteriore parità si considererà la miglior prova effettuata in base alla prestazione (giri/tempo).

TABELLA DEL PUNTEGGIO DI UNA SINGOLA SERIE DI QUALIFICAZIONE

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

IL PUNTEGGIO CONTINUA FINO AL TERMINE DEI CLASSIFICATI RIDUCENDO DI 1 PUNTO PER OGNI POSIZIONE . SI PRECISA CHE QUESTO PUNTEGGIO NON INFLUENZA IL PUNTEGGIO FINALE DELLA GARA, MA SEMPLICEMENTE VIENE ADOTTATO PER LA STESURA DELLA CLASSIFICA PROVVISORIA DOPO LE QUALIFICHE.

FASI FINALI:

Al termine delle prove di qualificazione (manches), dovrà essere redatta una classifica in base al totale della somma del punteggio ottenuto.

I primi 14 Piloti della classifica redatta dopo le prove di qualificazione, andranno direttamente nelle due semifinali sulla base delle posizioni pari e dispari di detta classifica (Semifinale "A": Classificati dispari - Semifinale "B": Classificati pari).

Gli altri Piloti verranno ripartiti, con lo stesso criterio, nelle fasi finali di recupero previste.

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

I primi tre piloti classificati di ogni fase finale di recupero accederanno alla fase finale successiva, mentre dalle due semifinali accederanno alla finale i primi 5 classificati.

L'ordine di disputa delle fasi finali è prima la "B" a seguire la "A".

Dovranno essere svolte sempre le fasi di gara A e B distinte anche nel caso in cui i concorrenti totali per le due fasi sono meno di 10.

20 PENALIZZAZIONI:

20.1 SANZIONI DISCIPLINARI

UISP non tollera turpiloqui o comportamenti incivili, pertanto autorizza i Direttori di Gara a prendere tutte le iniziative atte ad impedire questi atteggiamenti poco civili, iniziando con una sanzione sulla migliore prestazione, (nel caso di fasi di qualifica), alla penalizzazione di un giro, (del caso di fasi di recupero e finali, fino alla squalifica dall'intera manifestazione in caso di reiterazione.

20.2 SANZIONI DI GARA

6.1.1 Per partenza considerata irregolare e/o anticipata dal Direttore di Gara, verrà applicata una penalizzazione di 10 secondi mediante stop and go da scontare entro tre giri dalla notifica.

6.1.2 Per tutte le altre infrazioni (taglio di pista, uscita scorretta dai box, Scorrettezze verso altri Piloti ecc.) rilevate dal Direttore di Gara, saranno comminate in sequenza le seguenti penalità:

- 1- Primo Richiamo
- 2- Richiamo ufficiale
- 3- Stop and go
- 4- Un giro

In caso di STOP AND GO, il Pilota penalizzato **DEVE** rientrare in pit-lane entro tre giri dalla segnalazione dello speaker, con il proprio automodello nell'area riservata alla penalizzazione.

Il modello sarà mantenuto sollevato dal meccanico per tutto il tempo della penalizzazione, durante il quale è proibito **QUALUNQUE** tipo di intervento compreso il rifornimento.

Il Commissario di pit-lane cadenerà il trascorrere dei secondi partendo da 5 ed autorizzerà il concorrente sanzionato alla ripartenza.

Nel caso in cui il modello, durante la fase di stop and go dovesse spegnersi, potrà essere rimesso in moto **E NEMMENO POSIZIONATO SULLA CASSETTA DI AVVIAMENTO** solo dopo che il commissario ne autorizza la ripartenza.

Qualora lo stop and go non venisse effettuato per impossibilità data dalla conclusione della prova, al concorrente la sanzione viene commutata in un giro di penalità.

20.3 MANCATO SERVIZIO DI RACCOLTA AUTOMODELLI

Il mancato servizio raccolta nelle fase di qualifica comporta le seguenti sanzioni sportive:

10" sulla migliore prestazione in qualifica per ciascun richiamo effettuato;

Il protrarsi della assenza in postazione del raccogliitore anche nella medesima fase di qualifica può comportare altri provvedimenti che il Direttore di gara riterrà opportuni fino alla squalifica con esclusione dalla gara ed azzeramento dei risultati acquisiti

21 NORME DI SCUREZZA

I raccoglitori devono essere muniti di guanti protettivi per ridurre al minimo il rischio di ferirsi nel caso entrassero in contatto con le parti calde od in movimento del modello.

22 SERVIZIO RACCOLTA MODELLI

Il servizio raccolta è un servizio dovuto, non facoltativo!

Il servizio di "raccolta automodelli" deve essere effettuato dagli stessi Concorrenti, oppure, in casi particolari il D.G. può dichiarare non obbligatorio il servizio raccolta e demandarlo ai meccanici.

Al termine di ogni prova, il pilota sceso dal palco si dirigerà al punto di raccolta di sua pertinenza I Concorrenti addetti alla raccolta, anche senza richiami ed avvertimenti da parte del D.G., al termine della propria prova dovranno essere presenti sulla propria postazione prima dell'avviso vocale "1 minuto al Via" a svolgere il servizio di raccolta automodelli, occupando la postazione contraddistinta dal proprio numero di gara.

Esempio : Concorrente n° 1 al posto raccolta n° 1.

Il raccogliitore non deve abbandonare la propria postazione prima che sia transitato sul transponder l'ultimo modello in gara.

Il Direttore di Gara, potrà autorizzare la sostituzione "al servizio raccolta" con altro Pilota o Meccanico dietro richiesta del Concorrente.

Il mancato servizio raccolta nelle fase di qualifica comporta le seguenti sanzioni sportive:



*10" sulla migliore prestazione in qualifica per ciascun richiamo effettuato;
Il protrarsi della assenza in postazione del raccoglitore anche nella medesima fase di qualifica può comportare altri provvedimenti che il Direttore di gara riterrà opportuni fino alla squalifica con esclusione dalla gara ed azzeramento dei risultati acquisiti*