

REGOLAMENTO CAMPIONATO LMES 2009

aggiornamento del: 22/03/2009

COMPONENTISTICA MECCANICA

TELAIO: HRS e **HRS/2 Slot.It** sia versione morbida che versione rigida.

BANCHETTO PORTAMOTORE: per motori "cassa corta", sia in configurazione in-line che side-winder. Nella configurazione side-winder ammessi tanto il tipo per motore avanzato quanto quello per motore arretrato. Ammesso banchetto "offset".

VITI: libere.

PICK-UP: Slot.It di serie (compreso nel kit) o "legno" (SICH 07).

ASSALI: 3/32 **pieni in acciaio**

CERCHI ANTERIORI: **marca e materiale libero, purchè in normale commercio, omologati o in attesa di omologazione per la "Grande Serie". Con gomma montata il diametro non può essere inferiore a 17 mm (tolleranza 1/10)**

GOMME ANTERIORI: **marca libera. Solo in gomma.**

CERCHI POSTERIORI: **marca e materiale libero, omologati o in attesa di omologazione per la "Grande Serie", purchè in normale commercio, di dimensioni non superiori a 16 X 8 mm.**

GOMME POSTERIORI: Slot.It S1 sia 19x10 (strette) sia 19x12 (larghe)

PIGNONE: 9 denti per configurazione in-line e 11 denti per configurazione side-winder.

CORONA: **numero di denti libero, omologata o in attesa di omologazione per la "Grande Serie", purchè in normale commercio.**

MOTORI:

Slot.It: V 12/2 23K; V 12/2 25K; V 12/3 21K; V 12/3 25k;

NSR: Shark 22K;

MB: Krahs 24K, **DoDo 23K;**

CAVI: liberi.

SPAZZOLE: libere.

MAGNETE: vietato.

SOSPENSIONI: **ammesse di marca libera, omologate o in attesa di omologazione per la "Grande Serie", purchè in normale commercio.**

SISTEMA DI ILLUMINAZIONE: Slot.It; Ninco

REGOLAMENTO CAMPIONATO LMES 2009

aggiornamento del: 22/03/2009

OMOLOGAZIONI:

Nel corso dell'anno potranno essere omologati, d'ufficio o su richiesta, nuovi modelli **o nuova componentistica**. La richiesta di omologazione dovrà essere fatta almeno due settimane prima della gara in cui si intende far partecipare la vettura e l'omologazione dovrà essere concessa e comunicata nei modi opportuni almeno una settimana prima della gara stessa.

CLASSI:

- LMP (barchette)
- GTP (prototipi coperti)
- GTS (come FIA-GT o simili)
- NGT (come FIA-GT o simili)

La vettura viene assegnata alla Classe di appartenenza al momento dell'omologazione.

TABELLA VETTURE OMOLOGATE

CLASSE LMP (motore in-line):

- Audi R8R, R10
- Lola B98Racing
- Cadillac LMP
- Panoz LMP1
- Porsche Rs LMP2
- Zytek LMP
- Courage LMP
- **Pescarolo C70 LMP**
- **Acura LMP**

CLASSE GTP (motore in-line):

- Audi R8C
- McLaren F.1 GTR
- Bentley
- Peugeot 908 TDI
- **Riley&Scott**
- **Ferrari FXX**

CLASSE N-GT (motore side-winder):

- Porsche 911GT3, 996GT3, 997RS
- Ferrari 360, **430**
- TVR Tuscan
- Jaguar XJK
- Marcos Mantra
- Lamborghini Diablo e Gallardo
- Ascari
- Chrysler-Dodge Viper
- Nissan Z350
- **Morgan Aero**
- **Lotus Exige**
- **Audi R8LM**

CLASSE GTS (motore side-winder):

- Saleen S7R
- Ferrari 550, 575
- Chevrolet Corvette C5R, C6R
- Lister Storm
- Maserati MC12
- Lamborghini Murcielago
- Mosler MT900R
- Aston Martin DBR9
- Toyota Supra
- Honda NSX
- Nissan Skyline
- **Pagani Zonda**

REGOLAMENTO CAMPIONATO LMES 2009

aggiornamento del: 22/03/2009

REGOLAMENTO TECNICO

CLASSI:

- LMP: banchetto in-line
- GTP: banchetto in-line
- GTS: banchetto side-winder
- NGT: banchetto side-winder

TELAIO:

è permesso: accorciare, limare o tagliare i supporti carrozzeria; limare il bordo di irrobustimento del foro ovale posto nella parte anteriore al solo fine di consentire il passaggio dell'assale anteriore nella posizione più avanzata; l'utilizzo di distanziali sugli assali e sui supporti carrozzeria. E' vietato: apporre pesi di qualunque genere; aggiungere qualunque materiale_salva la piastrina del sistema di illuminazione; forare il telaio.

VITI:

libere in tipo e misure.

PICK-UP:

vietate limature, tagli e smussature.

ASSALI:

vietato il tipo forato.

CERCHI:

è consentito (anche se disapprovato dagli esteti...) l'uso di cerchi senza inserti.

GOMME ANTERIORI:

diametro min. costante: 17 mm.

GOMME POSTERIORI:

Slot.It S1 (siliconiche). Sono fornite dall'organizzazione prima della gara e ritirate a fine gara. In caso di gomma evidentemente difettosa, l'organizzazione, a richiesta e previa verifica, ne fornirà una nuova. In base all'usura generale, l'organizzazione si riserva di fornire gomme nuove ogni due o tre gare. Non è consentita alcuna "lavorazione": ammessa solo la pulizia con Zippo o benzina. E' vietato l'incollaggio della gomma al cerchio.

Su decisione della Direzione Gara può essere consentito gareggiare con gomme S1 proprie.

PIGNONE:

può essere saldato o incollato all'albero.

CORONA:

può essere saldata o incollata all'assale.

MOTORE:

è ammesso il taglio dell'alberino per consentire l'alloggiamento nel banchetto con posizione del motore arretrata evitando che sfregi sulle gomme. Il regime massimo di rotazione consentito è quello dichiarato dal costruttore per il tipo di motore, maggiorato del 5%.

DIMENSIONI:

misura massima carreggiate fuori tutto (compresa la gomma): 65 mm. **Ferma la larghezza massima, le gomme nella vista dall'alto non potranno sporgere dalla carrozzeria per più del 5% della larghezza della vettura.**

PESO COMPLESSIVO:

peso massimo del modello in ordine di marcia: 90 g. compresa l'eventuale piastrina ed i cavi e i led del sistema di illuminazione.

REGOLAMENTO CAMPIONATO LMES 2009

aggiornamento del: 22/03/2009

CARROZZERIA:

ammesse nelle varie Classi quelle omologate come da allegata tabella. E' consentito: installare i cavi, i led e la piastrina del sistema di illuminazione; aggiungere l'alettone ai modelli che ne sono sprovvisti se ciò risulta nel campionato FIA-GT, LMES o ALMS; riverniciare la carrozzeria; alleggerire la carrozzeria mediante fresatura dall'interno ma la stessa dovrà mantenere la rigidità del modello originale; rimuovere specchietti, antenne, stemmi, eventuali riproduzione di motore, tubi di scarico, le colonnine originali di fissaggio, il roll-bar nonché l'abitacolo originale. Quest'ultimo dovrà però essere sostituito con un foglio di altro materiale sul quale dovrà comunque essere fissato un "pilotino tridimensionale" riprodotto almeno la parte superiore del tronco, le braccia ed il casco. L'alettone dovrà essere solidamente fissato a inizio gara.

Per le sole vetture della Classe LMP, considerato l'esiguo numero di quelle che sarebbero omologabili se non fosse permesso un più ampio intervento, è consentita la "lavorazione" (fresatura, eventuale piccola apertura, bombatura etc.) di cofani e fiancate all'esclusivo scopo di permettere l'installazione della carrozzeria sul telaio. Se l'eccessiva distanza tra i passaruota anteriori e posteriori della carrozzeria non consente l'alloggiamento della carrozzeria stessa sul telaio nella sua massima estensione (cioè con il telaietto che tiene il pick-up al massimo avanzamento e con l'assale anteriore nella posizione più avanzata) è possibile arretrare i passaruota anteriori fino a permettere tale alloggiamento. Il telaietto e l'assale anteriore devono però rimanere nella posizione più avanzata e i passaruota devono mantenere la forma originale. L'organizzazione si riserva di valutare di volta in volta, in base allo spirito del regolamento, la regolarità della modifica. E' permesso appesantire la carrozzeria esclusivamente con piombo fissato all'interno, nei limiti e secondo le modalità stabilite al successivo punto "PESI CARROZZERIE".

FISSAGGIO CARROZZERIA:

La carrozzeria può essere fissata al telaio nei seguenti modi:

A) sistema HRS con supporti a incastro, secondo i vari sistemi previsti per i tipi di telaio;

B) sistema a viti;

C) sistema "misto", utilizzando viti e/o sistema di fissaggio HRS modificato.

È consentito: installare nuove colonnine di fissaggio per le viti anche in posizione diversa da quella originale; installare placche (di materiale libero) all'interno della carrozzeria per fissare la vettura al telaio; forare la carrozzeria in basso per lo stretto necessario all'esclusivo fine di far passare i supporti carrozzeria del telaio purchè i supporti stessi non siano visibili nella vista dall'alto del modello; modificare la parte bassa interna al fine di sistemare le "femmine" dei supporti carrozzeria. Le eventuali placche di fissaggio della carrozzeria devono essere solidali con quest'ultima.

Al di fuori di quanto espressamente consentito, è assolutamente vietata qualunque operazione di taglio, smussatura o limatura che comporti modifiche dimensionali al modello.

PESI CARROZZERIE:

Il peso minimo è di 30 g. La zavorra può essere fissata ovunque purchè all'interno della carrozzeria e non visibile né nella vista laterale né in quella dall'alto. Nel peso complessivo delle carrozzerie vanno comprese le eventuali placche di fissaggio.

REGOLAMENTO CAMPIONATO LMES 2009

aggiornamento del: 22/03/2009

REGOLAMENTO SPORTIVO

EQUIPAGGI:

composti da due piloti, salve gare specifiche. Accoppiamento fatto mediante sorteggio la sera stessa della gara (per agevolare e sveltire le operazioni è "gradito" che i piloti comunichino per iscritto nel corso della giornata di gara la loro intenzione di partecipare). La formazione degli equipaggi viene comunicata dalla direzione gara al momento del sorteggio. Due piloti non potranno correre assieme più di una gara nel corso dell'anno, salve gare specifiche. Nel caso di sorteggio che li accoppi nuovamente è responsabilità dei piloti comunicare alla direzione gara di aver già corso assieme nel corso dell'anno. La direzione gara provvederà a spaiarli. L'omessa comunicazione comporta la squalifica e il mancato riconoscimento di tutti i punti eventualmente guadagnati. Gli equipaggi che fossero arrivati dietro la coppia squalificata guadagneranno una posizione. Le gomme vengono consegnate a ciascun equipaggio a richiesta subito dopo l'estrazione.

PROVE:

stint di 5 min o 4 min a seconda del numero di partecipanti. Dopo l'estrazione del primo equipaggio la pista dev'essere lasciata a disposizione degli equipaggi via via sorteggiati. Ogni equipaggio può occupare una sola corsia per volta. Ciascun equipaggio dovrà iniziare le prove per la scelta della vettura dal momento in cui viene comunicata la sua estrazione e potrà pretendere che la corsia gli venga immediatamente liberata da chi ancora non è stato estratto. Chi continuasse ad occupare le corsie richieste prima del proprio sorteggio sarà penalizzato di 1 o più giri a seconda della durata e delle circostanze (vettura con problemi, giustificato arrivo in ritardo o simili).

DURATA:

salvo gare specifiche, 4 manches di 10 min o 4 manches di 8 min con sistema di rotazione ROUND ROBIN, a seconda del numero di equipaggi iscritti. A metà di ciascuna manches la corrente viene tolta per 1 min per consentire il cambio pilota. Ciascun pilota deve guidare un identico numero di minuti per ciascuna corsia.

SCelta VETTURA:

la vettura scelta per la gara dovrà essere comunicata alla direzione gara entro 20 min dalla comunicazione della formazione dell'equipaggio.

PARCO CHIUSO:

una volta scelta, la vettura va presentata in verifica dove si controllano giri motore, larghezza carreggiate e peso modello completo. Con la presentazione in verifica l'equipaggio dichiara se il modello corre col regolamento HRS. Esso inoltre implicitamente dichiara la regolarità della vettura. In caso di verificata irregolarità, l'equipaggio può provvedere alla regolarizzazione della vettura oppure alla sostituzione con altro modello. In caso di sostituzione la penalità è di 1 giro e anche la nuova vettura va verificata. Finita la verifica la macchina va inderogabilmente in Parco Chiuso. Nessun intervento è ammesso sino alla partenza.

ORDINE DI PARTENZA:

viene stabilito al momento della formazione degli equipaggi. La Direzione gara terrà conto, nei limiti del possibile, di specifiche esigenze dei piloti. Verrà esposto in almeno due diverse postazioni all'interno del club. La responsabilità per il mancato posizionamento in pista della vettura alla partenza all'inizio della manches è di esclusiva responsabilità dell'equipaggio.

REGOLAMENTO CAMPIONATO LMES 2009

aggiornamento del: 22/03/2009

CAMBIO CORSIA:

sistema EUROPEAN STYLE, secondo le indicazioni presenti sulla pulsantiera e visibili sui monitor del club. Il cambio corsia e la sostituzione del bollino della vettura sono di esclusiva responsabilità dell'equipaggio. Mancanza o errore del bollino comportano una penalità di 1 giro e obbligano alla fermata della vettura per la regolarizzazione entro 3 giri da quando l'infrazione è rilevata. L'eventuale ponte causato da irregolarità previste da questo punto comporta una ulteriore penalità di 3 giri.

COMMISSARI:

quando la vettura è in gara il pilota che non sta guidando è obbligato a fare da commissario nella postazione che corrisponde alla corsia in cui la vettura sta correndo. La mancanza del commissario comporta la sospensione della corrente sulla corsia corrispondente sino al momento in cui il commissario stesso prende la sua posizione. Il commissario può farsi sostituire da altro pilota ma resta responsabile della eventuale mancanza di copertura della postazione.

INTERVENTI SULLA VETTURA:

consentiti solo a corrente in pista. Possono intervenire entrambi i piloti ma il commissario che dovesse eseguirlo deve farsi sostituire. Penalità di 3 giri.

VERIFICHE FINALI:

effettuate solo a richiesta. In caso di irregolarità l'equipaggio è squalificato, vengono tolti tutti i punti eventualmente guadagnati sia nella classifica Generale sia in quella per Classi e tutti gli equipaggi arrivati dietro guadagneranno una posizione.

PUNTEGGI:

sono assegnati a ciascun pilota sia per la classifica generale sia per quelle delle varie classi secondo il seguente sistema: 20-15-12-10-8-6-4-3-2-1. Ai piloti che dovessero finire fuori dalle prime 10 posizioni verrà comunque assegnato 0,5 per premiare la partecipazione.

CLASSIFICA DI GARA:

per ciascuna gara viene stilata una Classifica Generale e una Classifica per ciascuna Classe. I punti vengono attribuiti separatamente e valgono solo per il rispettivo campionato (ovvero non si cumulano).

CLASSIFICHE DI CAMPIONATO:

ai fini della Classifica Generale si esclude il peggior punteggio, compresa l'eventuale assenza ma non una eventuale squalifica. Ai fini della Classifica per Classi si tiene conto di tutti i punti guadagnati.

NORME DI CHIUSURA

VARIAZIONI REGOLAMENTARI:

L'ORGANIZZAZIONE SI RISERVA DI APPORTARE NEL CORSO DEL CAMPIONATO LE MODIFICHE CHE RITERRA' PIU' UTILI O OPPORTUNE. LE VARIAZIONI, SE NON DIVERSAMENTE INDICATO, DECORRERANNO DALLA GARA SUCCESSIVA A QUELLA IN CUI SONO COMUNICATE.

OLTRE AI DIVIETI SPECIFICI PREVISTI DAL PRESENTE REGOLAMENTO SU PARTICOLARI MATERIE, TUTTO CIO' CHE NON E' ESPRESSAMENTE CONSENTITO E' VIETATO.

IL PRESENTE REGOLAMENTO E ALLEGATA TABELLA VIENE PUBBLICATO MEDIANTE AFFISSIONE ALL'ALBO DEL CLUB GOSLOT E INSERIMENTO NEL SITO FVGSL0T.

Grazie per correzioni e suggerimenti!