

ANNUARIO 2014



INDICE

1. PRINCIPI GENERALI

| | |
|---------------------------------|---|
| <u>1.1 Definizioni</u> | 3 |
| <u>1.2 Norme generali</u> | 3 |

2. GARE

| | |
|--|----|
| <u>2.1 Iscrizione</u> | 4 |
| <u>2.2 Procedure di gara</u> | 4 |
| 2.2.1 Parco chiuso | 4 |
| 2.2.2 Qualifiche | 5 |
| 2.2.3 Composizione batterie | 5 |
| 2.2.4 Warm up | 5 |
| 2.2.5 Gara sprint | 5 |
| 2.2.6 Mini Endurance (ISRA format) | 6 |
| 2.2.7 Endurance | 6 |
| 2.2.8 Preparazione della pista | 6 |
| <u>2.3 Regole di gara</u> | 7 |
| 2.3.1 Norme generali | 7 |
| 2.3.2 Direttore di gara (DG) | 8 |
| 2.3.3 Commissione Tecnica (CT) | 8 |
| 2.3.4 Commissari di Percorso (CP) | 8 |
| <u>2.4 Regola del "ponte"</u> | 9 |
| <u>2.5 Penalità</u> | 10 |
| <u>2.6 Punteggi</u> | 10 |
| <u>2.7 Invito</u> | 10 |

3. PISTE E PULSANTI

| | |
|--|----|
| <u>3.1 Caratteristiche generali degli impianti</u> | 11 |
| <u>3.2 Sistema di cronometraggio</u> | 11 |
| <u>3.3 Pulsanti per il controllo dei modelli</u> | 11 |

4. CATEGORIE

| | |
|------------------------------------|----|
| <u>4.1 Produzione 1/24</u> | 12 |
| <u>4.2 Light 1/24</u> | 14 |
| <u>4.3 Eurosport 1/32</u> | 15 |
| <u>4.4 Eurosport 1/24</u> | 15 |
| <u>4.5 F1 Eurosport 1/32</u> | 15 |
| <u>4.6 Light 1/32</u> | 16 |

APPENDICE

1. PRINCIPI GENERALI

1.1 Definizioni

La SRI (SlotRacing Italia) è un' associazione che si propone di divulgare e diffondere la pratica dello "slotracing" (nelle modalità esposte in questo annuario), organizzando Campionati, Gare ed eventi di promozione sul territorio italiano.

Gli organi che compongono la SRI sono:

- Club: location ove sia presente una pista in legno.
- Delegato: rappresentante di un Club all'interno della SRI.
- Commissione Tecnica (CT): ha il compito di stilare e far rispettare i regolamenti tecnici.
- Tesoriere: gestisce i fondi della SRI.
- Segretario: organizzazione e gestione delle assemblee SRI. Aggiornamento dell'Annuario.
- Delegato ISRA: rappresentante della SRI in seno all'ISRA (International SlotRacing Association).
- Webmaster: responsabile delle comunicazioni e del sito web della SRI (www.slotracingitalia.it).
- Assemblea dei delegati: riunione annuale nella quale i delegati e gli organi della SRI si incontrano per decidere regolamenti e ruoli. Ogni delegato è portavoce delle idee del proprio club. Hanno diritto al voto tutti i Club riconosciuti dalla SRI. Ogni club dispone di un voto in quanto ente, più un numero di voti proporzionale al numero dei propri partecipanti alle attività della SRI. Solo i delegati hanno diritto al voto. Un verbale della riunione verrà pubblicato sul sito web.

1.2 Norme Generali

- Tutti gli iscritti alla SRI, nel praticare l'attività slottistica, sono tenuti a mantenere un comportamento ispirato ai principi di lealtà, correttezza e rispetto reciproco per cui sono assolutamente vietate urla e/o grida o comportamenti poco conformi ai dettami di decenza e buona educazione.
- E' tassativamente vietato fumare nei locali ospitanti le manifestazioni SRI. Sarà cura dell'organizzazione far rispettare tale divieto.
- Per partecipare alle attività della SRI è obbligatoria una quota di iscrizione di 15 euro annuali. L'iscrizione alla SRI è condizione necessaria per partecipare alle gare nazionali e interregionali SRI. Nelle gare a squadre tutti i componenti devono essere iscritti alla SRI. L'iscrizione alla

SRI può essere contestuale a quella della gara.

- La quota annuale associativa per i club è di 20 euro. Solo i club regolarmente affiliati alla SRI, che abbiano piloti a loro volta iscritti alla SRI, hanno diritto di voto in sede di assemblea.
- I Partecipanti alle competizioni sono tenuti a conoscere e rispettare le norme sportive e tecniche che le regolano.

2. GARE

2.1 Iscrizione

Le quote di iscrizione alle gare SRI valide come prova di Campionato Italiano sono:

- Gara Sprint: 10 euro a pilota (per categoria).
- Mini Endurance (ISRA format): 20 euro per team.
- Endurance: 20 euro per team.

L'intero ammontare delle iscrizioni resterà nelle disponibilità del club organizzatore.

All'atto dell'iscrizione alla gara sono implicitamente accettate tutte le indicazioni contenute nei regolamenti dell'Annuario. L'iscrizione sarà perfezionata solo con il pagamento della relativa quota.

2.2 Procedura di gara

Ogni gara si sviluppa nelle seguenti fasi: parco chiuso, qualifiche, warm up e batterie.

Le tipologie di gara riconosciute dall'SRI sono:

- Gara Sprint.
- Mini Endurance (ISRA format)
- Endurance.

2.2.1 Parco chiuso

Ha la durata di 30 minuti. Ciascun Pilota/Team dovrà consegnare il modello, avendo scritto sotto il telaio il proprio nome, conforme alle regole di gara entro e non oltre l'orario stabilito. Qualora il modello non dovesse risultare regolare, il pilota/team ha tempo di renderlo conforme nell'arco dei 30 minuti. Se alla chiusura delle verifiche il modello dovesse risultare ancora non regolare, viene concessa al pilota/team la facoltà di sistemare comunque il modello, ma verrà applicata una penalità come al punto h) delle Penalità.

2.2.2 Qualifiche

Ogni Pilota/Team ha diritto/dovere di qualificarsi per la gara, in quanto i risultati delle qualifiche determineranno la composizione delle batterie. L'ordine di partenza per le qualifiche sarà casuale e determinato dal sistema di cronometraggio, qualora non ci fossero classifiche (della stessa categoria) preesistenti atte a determinarlo. (Ultimo in classifica – primo a qualificarsi, primo in classifica – ultimo a qualificarsi). Il Pilota può interrompere la propria qualifica in qualsiasi momento, rinunciando così al restante tempo a disposizione. In caso di rottura del modello durante la qualifica, questo potrà essere sistemato nell'eventuale tempo rimasto della propria qualifica, il warm up e/o se necessario durante lo svolgimento della propria batteria, sempre con corrente in pista. È possibile anche sistemare il modello durante la qualifica degli altri piloti, ma questo comporta la perdita del proprio tempo di qualifica e la conseguente retrocessione all'ultimo posto delle qualifiche.

2.2.3 Composizione delle batterie

Le batterie di gara sono formate da gruppi di Piloti che gareggeranno contemporaneamente sulle diverse corsie della pista ed esse vengono composte in base ai risultati delle qualifiche. Qualora il numero dei Piloti non fosse un multiplo esatto del numero delle corsie a disposizione, si tenderà, ove il sistema di cronometraggio lo dovesse consentire, a disputare batterie "round robin" (con uno o due Piloti/Team in più rispetto al numero delle corsie) altrimenti le batterie formate dai piloti più lenti saranno composte da un numero di piloti inferiore al numero delle corsie, facendo attenzione che almeno l'ultima batteria (quella dei Piloti più veloci in qualifica) risulti avere tutte le corsie occupate. Il miglior classificato partirà dalla corsia n°1 dell'ultima batteria, il secondo dalla n°2 e così via per tutti gli altri classificati. Ciascuna batteria di gara si svolge in un numero di manche (turni di gara su una singola corsia) pari al numero di corsie della pista. Ogni Pilota gareggia per lo stesso tempo.

2.2.4 Warm up

Ogni Pilota/Team ha diritto ad un minuto di warm up sulla propria corsia di partenza all'inizio della batteria. Durante il warm up è possibile intervenire sul proprio modello, quindi sistemare le spazzole, il bollino e la carrozzeria. Qualsiasi altro intervento sarà sottoposto ad una nuova verifica tecnica. Se la macchina dovesse risultare non regolare al termine del warm up, si concede al Pilota il tempo di sistemarla, ma sarà applicata una sanzione come al punto f) delle Penalità.

2.2.5 Gara sprint

È una gara individuale.

La qualifica ha la durata di un minuto su una delle corsie centrali scelta dall'organizzazione. Il miglior tempo vale ai fini del risultato, e determina batteria e corsia di partenza in gara.

La durata di ogni batteria deve essere la stessa e compresa tra i 30 e i 40 minuti compatibilmente con il numero di corsie della pista.

Il risultato finale della gara viene determinato dal numero di giri percorsi, successivamente dai settori di pista e dal posizionamento in qualifica.

2.2.6 Mini Endurance (ISRA format)

È una gara per Team da 2 Piloti.

La qualifica ha la durata di un minuto (30 secondi a Pilota con intervallo per il cambio) su una delle corsie centrali scelta dall'organizzazione.

Il numero dei giri e settori di pista coperti durante la qualifica andranno a determinare la composizione delle batterie e le corsie di partenza. Il risultato della qualifica andrà inoltre sommato ai giri percorsi in gara al fine di determinare il risultato finale.

Ogni batteria ha la durata di un'ora da dividere equamente per il numero di corsie di cui dispone la pista. Entrambi i Piloti devono correre 30 minuti.

2.2.7 Endurance

E' una gara per team da 2 o più Piloti.

La qualifica, effettuata da 2 dei Piloti componenti il Team, ha la durata di un minuto (30 secondi a Pilota con intervallo per il cambio) su una delle corsie centrali scelta dall'organizzazione.

Il numero dei giri e settori di pista coperti durante la qualifica andranno a determinare la composizione delle batterie e le corsie di partenza. Il risultato della qualifica andrà inoltre sommato ai giri percorsi in gara al fine di determinare il risultato finale.

Ogni batteria ha una durata minima di 2 ore, da dividere nel modo più equo possibile per il numero dei Piloti componenti il Team.

2.2.8 Preparazione della pista

Prima di un qualsiasi evento SRI, l'organizzazione dello stesso deve provvedere a preparare l'impianto per le gare in modo adeguato. Oltre alle normali procedure di manutenzione, è obbligatorio pulire la superficie della pista e distribuire uno strato di "fondo" (miscela di avio/benzina con additivo per la trazione) fresco. L'additivo per la trazione da utilizzare deve essere di consistenza "media" e una boccetta di prodotto va diluita integralmente in circa 1 litro di avio/benzina. Questa miscela va vaporizzata su tutta la pista, facendo particolare attenzione a

coprire bene le zone delle curve. Tale operazione deve essere effettuata prima dell'inizio dell'evento intendendo non solo le gare, ma anche le prove previste.

Il Direttore di Gara, congiuntamente alla Commissione Tecnica e gli Organizzatori, deve valutare la qualità del "fondo" e decidere di modificarlo se troppo o troppo poco.

I Piloti non possono alterare la superficie della pista in alcun modo, essi possono solo pulire la treccia porta corrente qualora preventivamente accordato dal Direttore di Gara.

2.3 Regole di gara

2.3.1 Norme generali

- I Piloti sono tenuti durante ogni fase di prove e di gara ad un comportamento attento ad evitare danneggiamenti agli altri modelli, anche segnalando in caso di uscita l'eventuale ingombro di altre corsie.
- A ciascun Pilota è permesso condurre un solo modello in gara. Ogni modello può essere guidato da un solo Pilota, salvo che nelle gare a squadre.
- Il modello schierato dal Pilota deve essere conforme a tutte le norme tecniche della Categoria di appartenenza.
- Il numero di giri compiuti conteggiato dal sistema di cronometraggio sarà valido ai fini del risultato di gara.
- Non è possibile alterare manualmente il numero di giri compiuti da un Pilota se non in casi evidenti di errata assegnazione di un giro. Il Direttore di Gara può correggere il numero di giri percorsi da un Pilota, quando si dovesse verificare una delle seguenti situazioni: passaggio sul contagiri in una corsia differente dalla propria, modello che uscendo di corsia oltrepassa la linea del contagiri.
- Non si possono versare oli, lubrificanti o altri liquidi direttamente sulla pista.
- Soltanto se espressamente autorizzato dalla Direzione Gara, i Piloti possono, durante le prove libere o prima della qualifica o durante il cambio corsia, pulire la treccia sulla propria corsia.
- Durante la qualifica non è possibile aggiungere oli, lubrificanti o altri additivi alla macchina.
- Si può usare sulle gomme solo il normale additivo per la trazione.
- Non è consentito, in gara, il cambio del telaio.
- Nella gara di tipo Endurance si può presentare alle verifiche una seconda carrozzeria, identica a quella montata sul modello, che sarà verificata, punzonata e quindi si potrà utilizzare in gara come ricambio. Negli altri formati di gara è ammessa una sola carrozzeria.
- Il "Meccanico" è scelto liberamente dal Pilota e deve essere persona diversa dai Commissari di Percorso impegnati per la manche. I Meccanici sono autorizzati, solo nel tempo effettivo di

gara, ad intervenire sul modello a richiesta del Pilota. Allo scadere del tempo di manche il Meccanico, deve immediatamente sospendere l'intervento lasciando il modello nello stato in cui si trova, potrà intervenire nuovamente solo alla ripresa del tempo.

- Il cambio di corsia, mantenendo la posizione del modello in pista, e del bollino colorato (o numerato) al termine di ogni manche deve essere effettuato sotto il controllo e la responsabilità del Pilota, entro il tempo di 60 secondi.
- Durante i cambi di corsia non è consentito alcun tipo di intervento fatta eccezione per la sistemazione delle spazzole, della carrozzeria e relativo sistema di fissaggio.

2.3.2 Direttore di Gara (DG)

E' designato dagli Organizzatori ed indicato nel programma di gara. In assenza viene nominato dalla SRI o dagli Organizzatori all'inizio manifestazione. Il DG può essere un Pilota.

Compiti del DG sono:

- Sovrintendere al regolare svolgimento della gara, facendo rispettare le norme SRI.
- Integrare la Commissione Tecnica (CT) per le verifiche e il Tesoriere per le iscrizioni.
- Indicare ai Piloti il tratto di pista ("pit zone") in cui i Meccanici possono prelevare il modello per gli interventi.
- Autorizzare un Pilota, impossibilitato a nominare un Meccanico, ad intervenire personalmente sul proprio modello in una zona della pista tale da non arrecare disturbo agli altri Piloti.
- Comminare le sanzioni previste.
- Decidere in caso di imprevisti, sentiti i Responsabili SRI (se presenti) e gli Organizzatori.
- Nominare i Commissari di Percorso (CP), nel caso quelli presenti fossero in numero insufficiente.
- Richiamare i CP al corretto svolgimento dei propri compiti.
- Esaminare i reclami presentati, congiuntamente alla CT.

2.3.3 Commissione Tecnica (CT)

Compiti della CT sono:

- Interpretare o chiarire i regolamenti di competenza.
- Effettuare le verifiche tecniche.
- Proporre al DG l'applicazione di sanzioni per irregolarità tecniche.

2.3.4 Commissari di Percorso (CP)

Tutti i Piloti, al termine della propria gara, qualifica, turno di prove libere o di warm-up, sono tenuti, per non incorrere in una sanzione come al punto b) delle Penalità, a svolgere le mansioni di

CP. Per la prima batteria tale mansione sarà svolta dai piloti dell'ultima; questa norma vale anche durante le qualificazioni, le prove libere ed il warm-up.

I CP devono essere in numero sufficiente a garantire un intervento efficace in tutti i punti accessibili della pista. Il numero dei CP deve essere fisso ed invariabile durante tutto lo svolgimento delle qualifiche e della gara. Un CP può farsi sostituire, purché lo comunichi al DG: il sostituto deve essere un'altro Pilota. Nel caso che il Pilota non abbia svolto correttamente la mansione di Commissario di Percorso è prevista la penalizzazione (punto b) delle Penalità).

Compiti dei CP sono:

- Recuperare e riposizionare in corsia i modelli nel punto in cui questi sono usciti di pista. Il recupero deve essere effettuato celermente e con la opportuna cautela per evitare di danneggiare il modello nonché gli altri concorrenti in gara. Se un CP danneggia nel recupero un'auto, il DG potrà sospendere la gara per consentire al Pilota di riparare il mezzo solo nella parte danneggiata dal recupero ovvero autorizzare tale riparazione durante il cambio di corsia.
- Segnalare eventuali danni o irregolarità della pista.
- Chiamare "ponte".

2.4 Regola del ponte

In condizioni particolari è possibile fermare momentaneamente la gara chiamando "ponte"; il DG, o chi per lui al computer in quel momento, provvederà a sospendere la corrente in pista.

Il DG può interrompere la gara a sua discrezione qualora ravveda qualsiasi tipo di comportamento o situazione irregolare sia tecnica che sportiva.

Possono chiamare "ponte": i Commissari di percorso, i Piloti.

I commissari di percorso **sono tenuti** a chiamare "ponte" nelle seguenti situazioni:

- In generale quando c'è un modello impossibile da riposizionare in pista.
- Salto di corsia.
- Modello sotto la pista o sotto il ponte, o quando in generale irraggiungibile.
- Modello uscito nei rettilinei o davanti alla postazione piloti.
- Macchine incastrate tra loro o alla struttura della pista.
- Pezzi vaganti in pista.
- Problemi tecnici della pista.

I piloti **possono** chiamare "ponte" nelle stesse situazioni valide per i CP, ma la loro chiamata sarà sottoposta a verifica di legittimità. Qualora la chiamata dovesse risultare irregolare, incorrerà nella **penalità prevista**. (come al punto a) delle Penalità)

Per ridurre la possibilità di incomprensioni, relative all'interpretazione della regola del ponte, si

suggerisce di individuare fisicamente ed in modo chiaro le aree della pista in cui è possibile chiamare “ponte”, altrimenti sarà compito del DG ricordarle e definirle.

2.5 Penalità

- a) Chiamata illegale del “ponte”: -2 giri.
- b) Mancare il proprio turno di commissario di percorso (CP) in gara: -10 giri.
- c) Arrecare danno ad uno o più modelli in gara recuperando la macchina sul rettilineo di guida, o nella zona box da parte del proprio meccanico: -10 giri.
- d) Comportamento anti-sportivo: uso di un linguaggio poco appropriato, urla, grida ed imprecazioni: prima infrazione warning; seconda infrazione -10 giri, terza infrazione squalifica.
- e) Utilizzo di sostanze chimiche ed additive illegali (olio di canfora) al fine di migliorare il rendimento delle gomme, in qualsiasi momento della gara: -10 giri.
- f) Utilizzo di attrezzi nel cambio corsia o qualsiasi altro intervento sulla macchina al di fuori del cambio di bollino e di corsia, sistemazione delle spazzole, sistemazione della carrozzeria e relativo sistema di fissaggio: -10 giri.
- g) È obbligatorio che ci sia un solo pilota/team per macchina ed una sola macchina per pilota/team durante la gara: squalifica.
- h) Ritardo nella consegna del modello alle verifiche: -10 giri.
- i) È obbligatorio che tutti i modelli rimangano in parco chiuso fino alla fine della gara; qualora un concorrente volesse abbandonare l'evento prima del termine, dovrà lasciare la macchina in parco chiuso, oppure riscattarla versando la somma di euro 50,00 che andranno a beneficio del club organizzatore dell'evento.

2.6 Punteggi

Si attribuiscono i seguenti punteggi ai partecipanti di ogni gara SRI dal primo classificato a seguire:

30 – 24 – 20 – 17 – 14 – 12 – 11 – 10 – 9 – 8 – 7 – 6 – 5 – 4 – 3 – 2

Dal 17-esimo classificato in poi tutti 1 punto.

2.7 Invito

Il Club organizzatore di una gara SRI deve far pervenire al webmaster un invito, il più possibile dettagliato, dell'evento, un mese prima dello stesso.

Nell'invito devono essere ben evidenziati (oltre ovviamente alle date e all'indirizzo del Club):

- Il nominativo del Direttore di Gara
- I nominativi e relativi contatti telefonici ed e-mail di almeno due persone del Club responsabili dell'organizzazione, a cui fare riferimento per ogni problema logistico e tecnico prima e durante l'evento. Sarà inoltre cura di questi due addetti inviare al webmaster della SRI, entro un ragionevole tempo di due settimane, le classifiche e un resoconto (possibilmente corredato di qualche fotografia) delle gare svolte.
- Gli orari indicativi della manifestazione. In caso di gara di Campionato Italiano SRI, il Club organizzatore deve attenersi alla successione delle fasi dell'evento come indicato nell'**Appendice**, garantendo ovviamente ai piloti l'accesso alla pista dalla mattina del primo giorno previsto.
- Il regolamento tecnico, qualora differisca dal quello SRI, riportandone le sostanziali differenze. (gli eventi di Campionato Italiano SRI seguono necessariamente il regolamento SRI vigente)

3. PISTE E PULSANTI

3.1 Caratteristiche generali degli impianti

Le piste idonee allo svolgimento delle gare SRI devono essere realizzate in legno, verniciate e con un numero minimo di 4 corsie. Non è richiesta una lunghezza minima del percorso, ma mediamente la lunghezza del tracciato può andare da circa 30 metri in su.

L'impianto deve essere munito di sponde (interne ed esterne) adeguatamente proporzionate per contenere le uscite dei modelli.

La postazione di guida per i piloti (pulsantiera) deve essere provvista di prese Magic 16A per il collegamento dei pulsanti. Facoltativamente possono essere presenti anche altri sistemi di collegamento per i pulsanti come "banane" e "coccodrilli".

In caso di eventi su piste che non dovessero disporre dei sistemi di collegamento pulsantiera/pulsante menzionati, sarà cura dell'organizzazione fornire ai piloti adattatori adeguati.

Il sistema di alimentazione della pista può essere realizzato indifferentemente con batterie o alimentatori. È necessario che la potenza disponibile in pista sia adeguata alla potenza dei modelli in gara.

3.2 Sistema di cronometraggio

Un sistema di cronometraggio accurato al centesimo di secondo, deve essere presente e

collegato alla pista. La “zona morta” dove avviene fisicamente il conteggio dei giri deve essere posizionata in modo da garantire un perfetto funzionamento dell’impianto di cronometraggio e un corretto svolgimento delle gare. In generale realizzare la “zona morta” in staccata, alla fine di un rettilineo medio/lungo, è sempre una buona soluzione.

3.3 Pulsanti per il controllo dei modelli

Non ci sono restrizioni sull’utilizzo dei pulsanti, ma questi non possono né incrementare né immagazzinare il voltaggio.

4. CATEGORIE

Le categorie riconosciute e regolamentate dalla SRI sono le seguenti:

1/32 : F1 Eurosport – EUROSPORT- 1/32 LIGHT

1/24 : EUROSPORT – PRODUZIONE – PRODUZIONE LIGHT

4.1 Produzione 1/24

Dimensioni (in mm)

Le misure saranno eseguite con l’ausilio di apposite dime precalibrate

Generali

| | |
|---|------|
| Larghezza massima, escluso il sistema di fissaggio della carrozzeria | 83.0 |
| Distanza minima da terra sotto la corona e il telaio all’altezza dell’assale post | 0.8 |
| Distanza minima tra il filo superiore dell’assale e quello inferiore del telaio | 8.6 |

Carrozzeria (misurata su una tavoletta con incassi per ruote e spazzole)

| | |
|--|------|
| Altezza massima alettone posteriore | 35.0 |
| Altezza minima nella parte inferiore del parabrezza | 23.0 |
| Altezza minima del paraurti posteriore (bordo verticale) | 15.0 |
| Altezza minima del bordo verticale anteriore | 1.0 |

Ruote e assali

| | |
|--|------|
| Larghezza massima dello pneumatico posteriore (di colore nero) | 20.7 |
| Diametro minimo dell’assale posteriore | 2.36 |

| | |
|--|------|
| Diametro minimo della ruota anteriore | 12.7 |
| Larghezza minima della ruota anteriore | 0.8 |
| Diametro minimo dell'assale anteriore | 1.0 |

Motore:

- Cassa "C" in commercio.
- Indotto X12 diametro minimo .500. Cassa, testina e parti metalliche tutte della stessa marca.
- Molle, carboni e magneti liberi; sono ammessi solo magneti ceramici e non sono ammesse configurazioni multi-magnete.
- Sono ammessi gli shunt ed i cuscinetti su entrambi i lati del motore. E' possibile fresare la cassa per il passaggio dell'assale.
- E' possibile accorciare l'alberino dell'indotto

Telaio

I telai omologati sono : Mossetti Titan, Champion Turboflex, Proslot, JK X25.

Il telaio deve derivare da uno stampato formato da due parti distinte, unite come in origine e normalmente in commercio.

Il modello deve avere una larghezza massima di 83 mm, escluso il sistema di fissaggio della carrozzeria (spilli, nastro adesivo o clips).

- Ruote anteriori non obbligatorie così come per l'assale, se montate devono rispettare una carreggiata massima di 83 mm e minima di 72mm.
- L'assale anteriore può essere saldato al telaio.
- Non sono ammessi cuscinetti a sfere sull'asse posteriore, ma è ammesso saldare le bronzine.
- E' ammesso saldare i tubetti per gli spilli ferma carrozzeria oppure lasciarli flottanti nei fori originali del telaio.
- E' ammesso saldare il motore al telaio anche con l'ausilio di un tubetto esclusivamente in corrispondenza dell'assale posteriore.
- E' ammesso l'uso di piombo al solo scopo di appesantire il telaio. Deve essere incollato o fissato con nastro bi-adesivo e non può sporgere dalla sagoma del telaio.
- Non sono ammesse limature, pieghe e alleggerimenti se non diversamente specificato.
- E' possibile asolare i fori per bronzine per consentire il corretto posizionamento dell'assale.
- E' possibile asolare il porta motore per consentire un corretto posizionamento dello stesso.
- Sul telaio JK X25 è possibile modificare, al fine di un più agevole smontaggio, il sistema di **fissaggio pance-centrale** in uno dei modi seguenti:
 - 1) si può praticare un foro sulla paratia laterale che blocca il tondino d'acciaio.

2) si può accorciare il tondino d'acciaio (o sostituirlo con uno dello stesso diametro, ma più corto) e bloccarlo in maniera adeguata (nastro, gommini, tubetti saldati sul tondino).

NB: si fa notare che la modifica 1) renderebbe il telaio irregolare per i regolamenti internazionali, quindi si suggerisce di applicare la 2), sostituendo il tondino, per poter tornare al sistema originale di fissaggio quando richiesto.

- E' ammesso rinforzare la culla posteriore del telaio secondo uno dei seguenti schemi: (il tondo d'acciaio per il rinforzo della culla può avere un diametro massimo di 1.6mm)



Carrozzeria:

Le carrozzerie ammesse sono : BMW Redfox ISRA 2008, FORD Fusion Redfox ISRA 2011, BPA Volvo S60 ISRA 2012, BPA Toyota coupè ISRA 2013, Volvo S60TT –ATTAN ISRA 2014

Il taglio deve rispettare ogni dettaglio della vettura, cioè luci, posizione delle ruote ecc, e devono restare fedeli al disegno del produttore.

- Deve coprire interamente il modello, incluso il pick-up, nella vista dall'alto.
- Deve essere verniciata dall'interno, preferibilmente con almeno due colori diversi.
- I vetri, qualora presenti, devono essere lasciati trasparenti.
- Può essere fissata al telaio con clips, nastro adesivo o spilli.
- Non sono ammesse appendici aerodinamiche.
- L'uso del pilotino è facoltativo.

4.2 Produzione Light 1/24

Vale il regolamento Produzione 1/24, con le seguenti modifiche:

Telaio:

Omologati anche i telai JK X21 e JK X24 (per i quali sono valide le norme relative al **fissaggio pance-centrale** del JK X25).

Per il telaio X24 è possibile inoltre togliere le sbavature all'alloggiamento del motore per consentire un corretto posizionamento dello stesso.

Motore:

Omologato solo il JK Falcon7.

- E' ammesso tagliare l'alberino dell'indotto in entrambi i lati
- NON è ammesso rodare il motore in liquidi di qualunque natura.
- NON è ammesso limare la cassa per il passaggio dell'assale posteriore.

Carrozzeria:

Omologata anche la Mercedes CLK Redfox ISRA 2006 e Volvo S60TT –ATTAN ISRA 2014

Per quei telai sprovvisti di ruotine anteriori, è obbligatorio l'incollaggio di ruotine di plastica all'interno del passaruota anteriore oppure disegnate nella parte esterna il tutto con le misure riportate all'inizio.

4.3 Eurosport 1/32

Vale il regolamento ISRA Rulebook 2014 (www.isra-slot.com Rulebook).

Le ruotine anteriori sono facoltative, qualora presenti devono rispettare le norme ad esse relative scritte nell' ISRA Rulebook 2014.

4.4 Eurosport 1/24

Vale il regolamento ISRA Rulebook 2014 (www.isra-slot.com Rulebook).

Le ruotine anteriori sono facoltative, qualora presenti devono rispettare le norme ad esse relative scritte nell' ISRA Rulebook 20134

4.5 F1 Eurosport 1/32

Vale il regolamento ISRA Rulebook 2014 (www.isra-slot.com Rulebook).

Sono omologate tutte le carrozzeria ISRA degli ultimi 5 anni.

Tra le carrozzerie utilizzabili è compresa anche la Ferrari 2008 (Redfox) prima versione con 2 elementi (invece dei 3 attuali) sull'alettone anteriore.

Non è necessario che la colorazione della carrozzeria riproduca una vettura reale di F1.

4.6 LIGHT 1/32

TELAIO: Libero in tutte le sue componenti.

CUSCINETTI: Ammessi.

MOTORE: Falcon, versioni 2013 e 2014, purchè integro in tutte le parti fatta eccezione per la possibilità di accorciare l'albero del motore in entrambi i lati. Non potranno essere presenti fresature od abrasioni di alcun genere e le crimpature della testina dovranno essere intonse. L'indotto dovrà avere l'aspetto ed il colore originale e privo di ogni segno riconducibile ad una eventuale bilanciatura.

GOMME: Libere con un diametro minimo di mm. 15 ed una larghezza massima di mm.16.

ASSE: Libero.

CARROZZERIA: I modelli omologati sono: Red Fox Fast BS, BPA Reynard 037, BPA Bmw 027 e Porsche 917 022/2.

Per le vetture che ne siano sprovviste potrà essere presente un pilotino tridimensionale, verniciato in almeno 3 colori, posizionato nell'abitacolo.

PIGNONE E CORONA: Liberi.

INGOMBRI:

-Larghezza massima 66 mm.

-Altezza ala posteriore Libera.

-La carrozzeria dovrà coprire interamente il telaio nella vista in pianta.

-Altezza da terra sotto il telaio posteriore sino all'altezza dell'assale e corona 0,8 mm. alla partenza.

APPENDICE ALL'ANNUARIO 2014

Organigramma SRI

| | |
|----------------------------|---|
| COMMISSIONE TECNICA: | Paolo De Angelis, Paolo Borzani, Claudio Battistini |
| COMMISSIONE TECNICA LIGHT: | Maurizio Caramazza, Pieraldo Giumelli, Paolo Niccolai |
| DELEGATO ISRA: | Paolo Sbrana |
| TESORIERE: | Paolo Niccolai |
| WEBMASTER: | Marco Bellini |
| SEGRETARIO: | Dino Cardillo |

Criterio di assegnazione voti per l'assemblea

Oltre al voto riconosciuto al club, ogni club avrà, in sede di votazione, un numero di voti pari al numero delle presenze, effettuate dai propri piloti, nelle gare in trasferta.

In ogni caso non sarà possibile per un club avere più del 40% dei voti complessivi.

Campionati Italiani ed eventi SRI

– Scala 1/32 (Eurosport 32 e F1 32)

Due appuntamenti di 3 giorni ciascuno con il venerdì dedicato alle prove libere regolamentate per categoria, il sabato gara **Sprint** Eurosport 32 e domenica gara **Sprint** F1 Eurosport 1/32.

– Scala 1/24 (Eurosport 24 e Produzione 24)

Due appuntamenti di 3 giorni ciascuno con il venerdì dedicato alle prove libere regolamentate per categoria, il sabato e la domenica dedicati alle gare.

Appuntamento 1: gara **Sprint** Eurosport 24 (sabato) e gara **Sprint** Produzione 24 (domenica)

Appuntamento 2: gara **Sprint** Eurosport 24 (sabato) e gara **Sprint** Produzione 24 (domenica)

Il venerdì sera dell'Appuntamento 2 si terrà l'assemblea SRI.

– Campionato Italiano Light 1/24 e Light 1/32

Due appuntamenti di 3 giorni ciascuno con il venerdì dedicato alle prove libere regolamentate per categoria, il sabato e la domenica dedicati alle gare.

Appuntamento 1: gara **Sprint** Produz. Light 1/24 (sabato) e gara **Sprint** 1/32 Light (domenica)

Appuntamento 2: gara **Sprint** Produzione Light 24 (sabato) e gara **Sprint** 1/32 Light (domenica)

– “SALVATORE NOVIELLO” ITALIAN MASTERS

Evento internazionale in 4 giorni esterno ad SRI, con il giovedì dedicato alle prove e il venerdì, sabato e domenica alle gare **sprint** rispettivamente di Produzione 24, Open 12, Eurosport 24.

Non è necessaria l'affiliazione SRI per partecipare a questo evento. Il club organizzatore per l'anno 2014 è lo Slot-up di Roncole Verdi.

Calendario gare

La classifica finale dei Campionati Italiani per categoria si ottiene dalla somma dei punti totalizzati nelle gare relative alla categoria stessa.

CAMPIONATO ITA SRI 21/22/23 Febbraio – Autosprint Genova – Light 1/32 + Light 1/24 (prima prova)

CAMPIONATO ITA SRI 25/26/27 Aprile – MRMC Roma – Light 1/32 + Light 1/24 (seconda prova)

CAMPIONATO ITA SRI 16/17/18 Maggio – Roncole Verdi – Produzione 1/24 + ES 1/24 (prima prova)

CAMPIONATO ITA SRI 13/14/15 Giugno – Autosprint Genova – ES 1/32 e Formula 1 (prima prova)

CAMPIONATO ITA SRI 4/5/6 Luglio – MRMC Roma – ES 1/32 e Formula 1 (seconda prova)

**CAMPIONATO ITA SRI 28/29/30 Novembre – Roncole Verdi – Produzione 1/24 + ES 1/24 (seconda prova) –
Assemblea SRI**

Le premiazioni dei primi 3 piloti/team classificati di tutti i campionati italiani (6 titoli assegnati), saranno a cura della SRI e verranno effettuate in concomitanza con l'evento di Campionato Italiano di Novembre.