



HPMC⁴

Hand Push Model Car Chalk Circuits Championship

Regolamento – Versione 3.0 del 25 Febbraio 2020

E' istituito il primo campionato mondiale di corsa a spinta manuale su piste disegnate col gesso, riservato a modelli metallici in scala 1/43 di autoveicoli gommati (ivi inclusi, a titolo esemplificativo e non esaustivo, autovetture, furgoni, camion, veicoli di servizio), indistintamente richiamati nel seguito come "automobiline", "veicoli" o "modelli". Il Campionato è regolato dai seguenti articoli.

Art. 1 – Veicoli ammessi

Sono ammesse riproduzioni di qualsiasi tipo di veicolo a quattro ruote, in scala 1/43 o assimilabile, purché rispondenti alle seguenti caratteristiche:

- **ruote fisse:** non sono ammessi modellini con ruote sterzanti, è ammesso comunque l'utilizzo di modellini con assali molleggiati o ruote molleggiate
- **costruzione metallica della carrozzeria e del telaio:** sono ovviamente ammessi componenti in plastica per gli interni, i vetri, i paraurti, i particolari ecc.
- **dimensione lineare massima:** 10cm
- **peso massimo:** 150g
- **ruote gommate:** a esclusione quindi di ruote costituite da un unico blocco di plastica, tipo ad esempio Superfast, Hot Wheels, Whizzwheels. Modelli con copertoni separati dal cerchione ma realizzati in plastica rigida anziché in gomma saranno accettati solo se approvati unanimemente da tutti i partecipanti. Si ricorda comunque che l'eccessiva scorrevolezza può causare problemi di controllo, quindi l'esclusione di ruote eccessivamente dure va a vantaggio dell'esperienza di gara.
- **data di produzione del modello:** non oltre il compimento del quattordicesimo anno di età del pilota. Ad esempio, un pilota nato il 1 Gennaio 1971 potrà gareggiare con automobiline costruite fino al 31/12/1985. La regola sarà applicata con flessibilità e ragionevolezza. Per la data di produzione, potranno egualmente far fede le attestazioni di partecipanti competenti, quanto la disponibilità di materiale pubblicitario d'epoca.

Non è necessario che il pilota sia lo storico, originale proprietario del veicolo in questione: è ampiamente ammesso acquistare ad hoc veicoli che rispondano ai requisiti sopra delineati.

Considerato il possibile utilizzo di modellini di pregio, e il rischio tutt'altro che remoto di ribaltamenti, urti e strisciate, è ammesso proteggere il modellino applicandovi, ad esempio, protezioni in gomma adesiva o similari. Naturalmente, è consigliabile evitare interferenze tra tali eventuali protezioni e il libero scorrimento delle ruote.

Art. 2 – Il pilota e la sua tenuta

L'età minima per la partecipazione è fissata in dieci anni compiuti. La tenuta di gara è a piacere, ma è consigliabile che essa comprenda cappellino, ginocchiere da giardiniere o protezioni da pattinaggio per le ginocchia e, eventualmente, mezzi guanti.

Al momento dell'iscrizione alla prima gara, il pilota viene dotato di un contrassegno personale che, nel corso delle gare, sarà usato per contrassegnare (ponendolo sul bordo esterno della pista in modo che non intralci il transito degli altri veicoli) il punto di massimo avanzamento ottenuto con l'ultimo tiro valido.

Il contrassegno resta di proprietà del pilota che lo utilizzerà anche per le gare successive.

Art. 3 – Caratteristiche generali dei circuiti

I circuiti sono disegnati all'aperto, con il gesso, o in alternativa delimitati con nastro adesivo di carta, sulla superficie di gara, tipicamente costituita da cemento liscio, guaina catramata, o altro rivestimento calpestabile di adeguata scorrevolezza.

La gara si svolge quindi al livello del suolo.

L'indisponibilità di sterzo costringe a realizzare circuiti composti di segmenti lineari, imponendo il rispetto di specifiche norme più sotto delucidate: le illustrazioni allegate al presente regolamento esemplificano diversi tra i casi possibili.

La lunghezza minima di un tracciato di gara (circuiti) è di 10 metri, la larghezza minima è di 15 cm, e in linea di massima dovrebbe essere tenuta il più possibile costante lungo tutto il tracciato.

Non è prevista una lunghezza massima, anche se – considerati i tempi di percorrenza – lunghezze superiori ai 20 metri possono dar luogo a gare di durata eccessiva.

Ove per sua natura la superficie di gara comprenda salite e discese, è ammesso che il circuito assecondi tali cambiamenti di pendenza.

Art. 4 – Organizzatore, quota di iscrizione

Si definisce Organizzatore chiunque organizzi una gara, occupandosi della scelta e della realizzazione del tracciato. Salvo differenti accordi, per partecipare a tutte le gare previste in giornata (salvo precoce eliminazione), ciascun pilota corrisponde all'Organizzazione non oltre 5 euro a copertura di eventuali spese vive di realizzazione del circuito, e di eventuali imposte per l'occupazione di suolo pubblico o il noleggio della superficie di gara. Al netto di tali spese, le eventuali quote di iscrizione potranno essere convertite in monte premi per i primi tre classificati. Ciascun Organizzatore chiarirà questi dettagli nei giorni precedenti all'evento.

L'Organizzatore inoltre funge da giudice di gara, e vigila sulla corretta applicazione del regolamento, con potere decisionale riguardo a qualsiasi divergenza non autonomamente risolta dai partecipanti.

Art. 5 – Tecnica di lancio

Stante il fatto che la gara si corre al livello del suolo, la posizione naturale del pilota al momento del lancio è inginocchiata o accosciata.

Il lancio avviene impartendo una spinta più o meno decisa, facendo scorrere l'automobilina (tipicamente, tenuta tra il pollice e una o più delle altre dita, o anche leggermente premuta al suolo con le dita appoggiate sul tetto del veicolo) sulla superficie di gara. Non sono ammesse spinte continue: la macchina non può essere "guidata" tenendola in mano lungo il tracciato.

Sia l'inizio della fase di spinta, sia il rilascio (completo distacco della mano dall'automobilina) debbono avvenire con l'assale anteriore non oltre il massimo avanzamento raggiunto con il precedente tiro valido (o non oltre la linea di partenza, in occasione del lancio iniziale).

A discrezione del pilota arretrare il veicolo prima del lancio, tuttavia, come illustrato in figura 10, dall'inizio alla fine del lancio il veicolo deve sempre rimanere all'interno del circuito o dell'eventuale via di fuga (vedi sotto) con almeno con una ruota, e ciò vale anche nel momento di massimo arretramento;

In ogni momento del lancio, il veicolo deve toccare terra con tutte le quattro ruote.

Art. 6 – Svolgimento delle gare

Ciascuna giornata di gara impegna preferibilmente un minimo di quattro partecipanti. Ogni gara della giornata impegna da un minimo di due (caso limite per la finale di giornata) a un massimo sei partecipanti.

Ciascuna gara ha una durata minima di quattro e massima di dieci giri del circuito.

Si svolgono almeno due manche eliminatorie, anche se i partecipanti alla giornata di gara fossero meno di sei. Ove il numero di partecipanti lo consenta, in ciascuna manche eliminatoria sono eliminati dalle fasi successive i due ultimi arrivati.

Ad esempio, nel caso di un roster iniziale di 10 piloti, si terranno due manche eliminatorie, ciascuna riservata a cinque differenti piloti, che porteranno all'eliminazione di quattro partecipanti. I sei piloti non eliminati disputeranno la finale di giornata.

In ciascuna gara viene estratto, o definito con altro criterio, ad esempio alfabetico, l'ordine di tiro dei partecipanti.

I partecipanti, uno alla volta e a pista libera (vedi sotto), effettuano il loro lancio.

Il primo lancio si effettua dalla linea di partenza, i successivi si svolgono dal punto di massimo avanzamento indicato dal contrassegno individuale.

Non appena l'automobilina è a fine traiettoria, se e solo se il lancio è valido, il pilota raccoglie il proprio contrassegno dalla precedente posizione, e lo pone all'esterno del bordo pista, in corrispondenza del punto di massimo avanzamento, come ad esempio illustrato in Fig. 10 (si veda l'Art. 7).

Il pilota poi libera la pista, rimuovendo fisicamente il modello dal tracciato: la posizione è attestata dal contrassegno.

Qualora un successivo lancio di un altro pilota urti o sposti il contrassegno, esso sarà riposizionato di comune accordo, mancando il quale esso sarà riposizionato d'autorità dall'organizzatore.

A un certo momento, un pilota, completando il numero di giri previsto, taglierà per primo tagliato il traguardo. Anche dopo il lancio che taglia il traguardo finale ogni concorrente contrassegnerà la posizione finale dell'automobilina oltre il traguardo.

Se, al momento in cui il traguardo finale viene tagliato per la prima volta, altri concorrenti non hanno ancora tirato nello stesso turno, si consentirà a tutti di completare il turno corrente.

Terminato tale turno verrà redatta la classifica finale.

Se più concorrenti hanno tagliato il traguardo, l'ordine di arrivo sarà determinato dalla massima distanza percorsa oltre il traguardo, verificando i contrassegni.

Coloro che non avessero tagliato il traguardo, saranno classificati a seconda della distanza percorsa, misurata a fine turno.

Eventuali parità che impossibilitassero a eliminare il numero previsto di piloti saranno risolte attraverso una manche, definita "sprint", della durata di due giri di circuito.

Art. 7 – Concetto di "tiro valido"

Come illustrato in Fig. 1, è "tiro valido" quello alla conclusione del quale almeno una delle ruote del veicolo rimanga sul tracciato o sulle righe che lo delimitano. Il punto di massimo avanzamento è determinato sulla base della posizione dell'assale anteriore, se esso è rimasto sul tracciato, o dell'assale posteriore, se entrambe le ruote anteriori sono uscite dal tracciato.

Il tiro valido consente di attestare validamente il contrassegno al punto di massimo avanzamento.

Qualora invece – in qualsiasi punto della sua traiettoria e anche temporaneamente, ad esempio tagliando una chicane e poi rientrando in pista – il veicolo esca dal tracciato con tutte e quattro le ruote, il contrassegno si mantiene nella posizione precedente e il pilota dovrà attendere il turno successivo per tirare di nuovo.

Qualsiasi violazione alle norme sulla tecnica di lancio (si veda l'Art. 5, ad esempio il tardivo rilascio) comporta l'annullamento del lancio: il pilota perde il turno e al turno successivo partirà dall'ultima posizione valida marcata dal suo contrassegno.

Art. 8 – Cambiamenti di direzione del tracciato – sterzata da fermo

La indisponibilità di sterzo rende necessario approssimare le curve con spezzate: ne consegue che la percorrenza di una curva (fatto salvo il caso di eventuali chicane tagliabili senza uscire dal percorso) esigerà un minimo di due tiri, una inversione di direzione di 180 gradi richiederà un minimo di tre tiri. Le figure 2, 3 e 4 illustrano alcuni dei casi possibili.

Di conseguenza, nel percorrere le curve, come illustrato dalle figure 5 e 6, prima del tiro è ammesso "sterzare da fermo" (riallineare la macchina al segmento successivo di tracciato), senza però oltrepassare con l'asse anteriore la linea marcata dal proprio contrassegno.

Art. 9 – Eventuali "vie di fuga"

È ammesso ma non obbligatorio dotare una o più curve del tracciato di "vie di fuga", come quelle illustrate in Fig. 7, 8 e 9, tali da offrire un maggior margine ai piloti che non abbiano il perfetto controllo del veicolo. In tal caso, ai fini della validità del lancio, farà fede il perimetro della via di fuga anziché il bordo del tracciato.

Al lancio successivo, sarà possibile riposizionare l'auto lungo il tracciato, considerando come punto di massimo avanzamento quello dell'assale anteriore al momento dell'uscita dal tracciato e dell'entrata in via di fuga.

È consigliabile che almeno alcune delle curve, o parte di esse, non comprenda vie di fuga, in modo da privilegiare la maggiore abilità dei partecipanti più capaci.

Art. 10 – Varie ed eventuali

Aspetti non coperti dal presente regolamento saranno determinati caso per caso in occasione delle competizioni. Ne potranno seguire modifiche e integrazioni ai presenti articoli in successivi rilasci del regolamento.

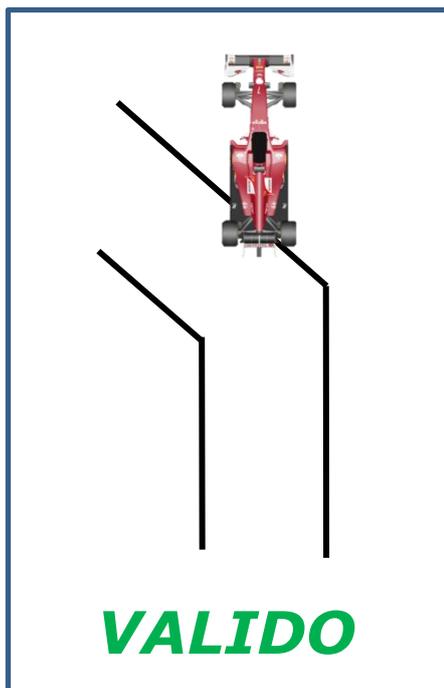
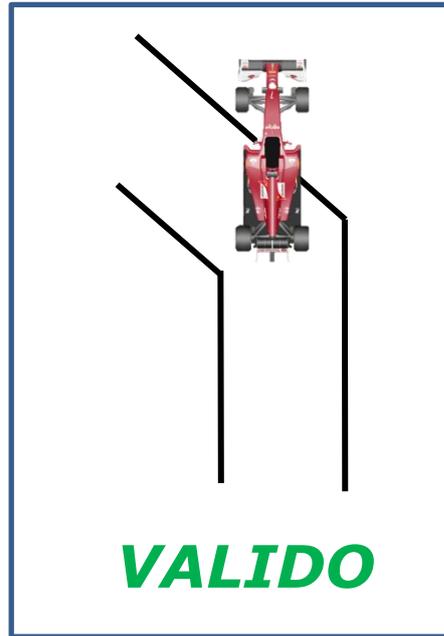
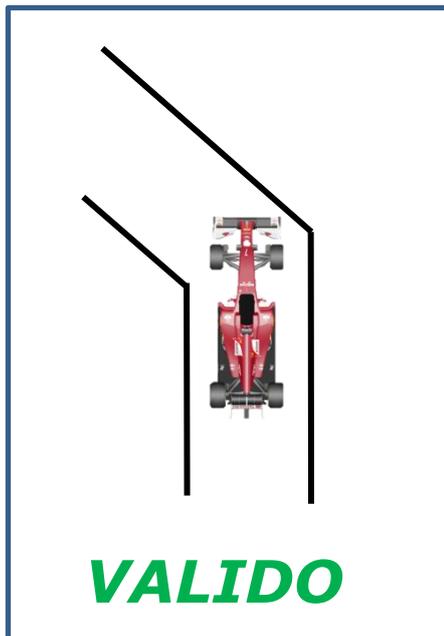


Figura 1 – Situazione dopo il tiro n – validità del tiro

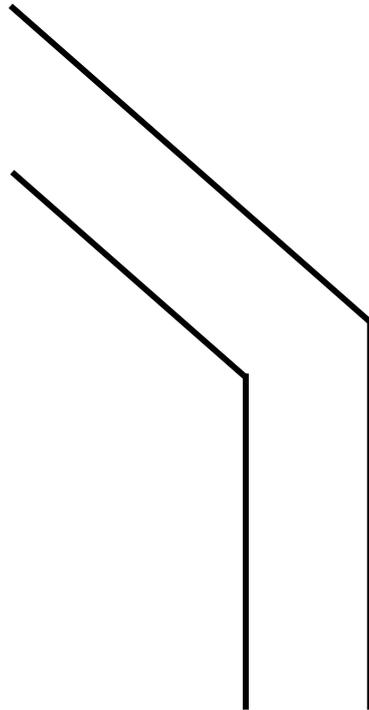


Figura 2 – Curva semplice

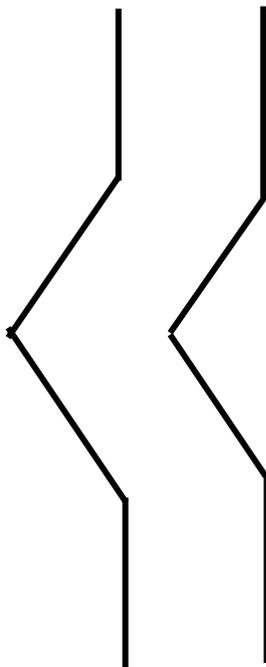


Figura 3 – Doppia curva o Chicane

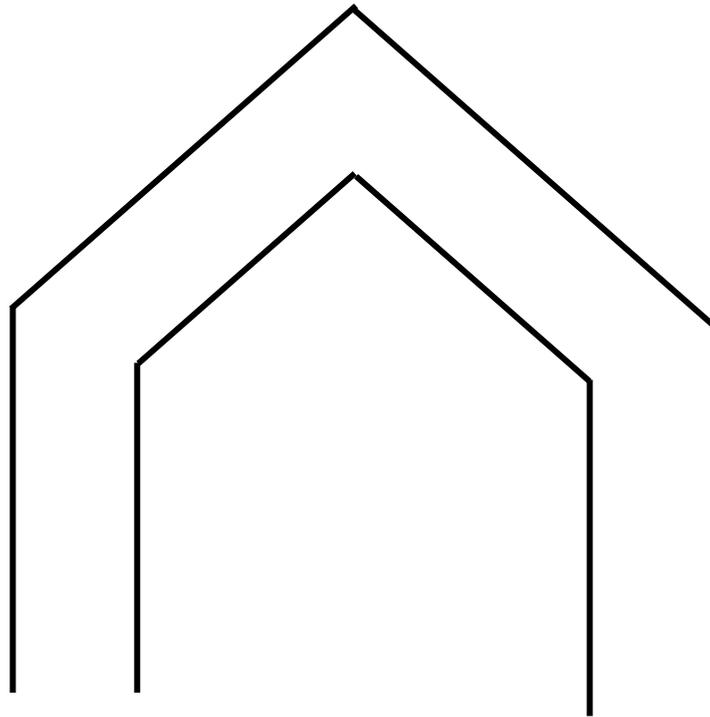


Figura 4 – Curva di 180°

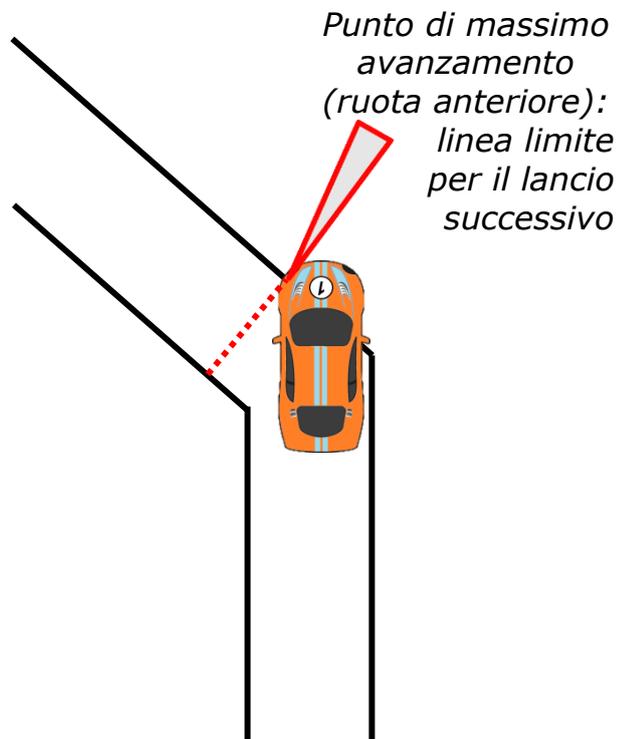


Figura 5 – sterzata da fermo, situazione dopo tiro n

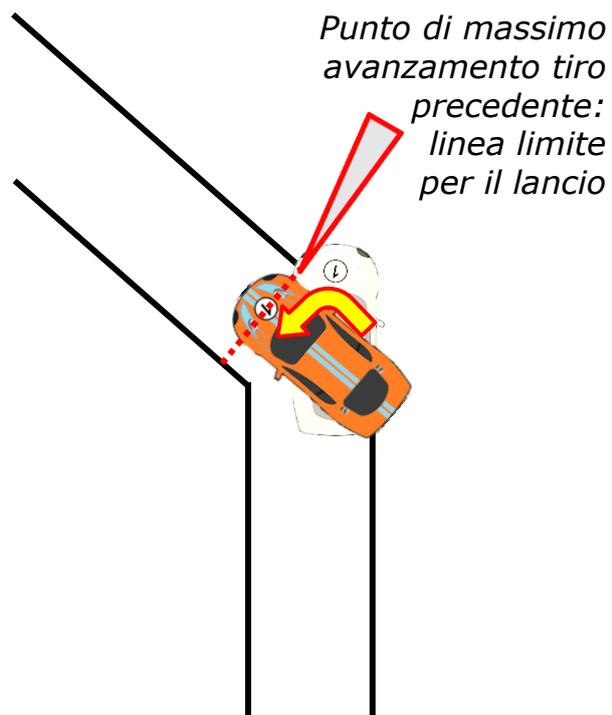


Figura 6 – esecuzione della sterzata da fermo, situazione prima del tiro n+1

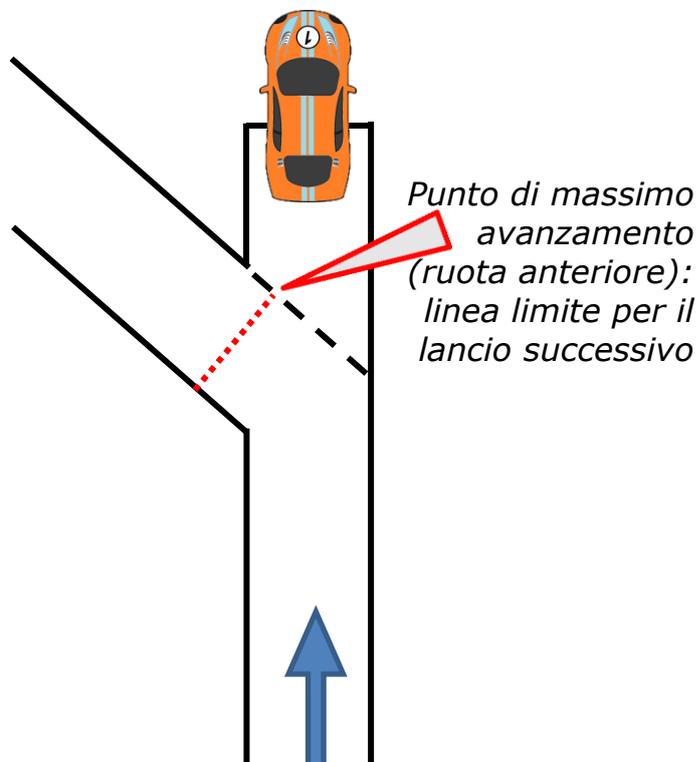


Figura 7 – Curva semplice con via di fuga: con l'automobilina a fine tiro nella posizione illustrata, il lancio è valido

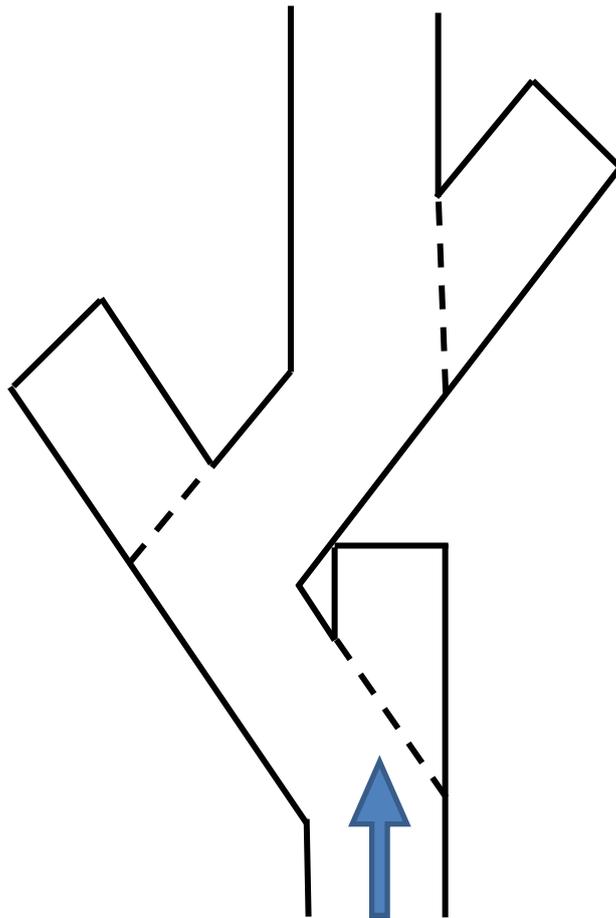


Figura 8 – Doppia curva o Chicane con tutte le vie di fuga

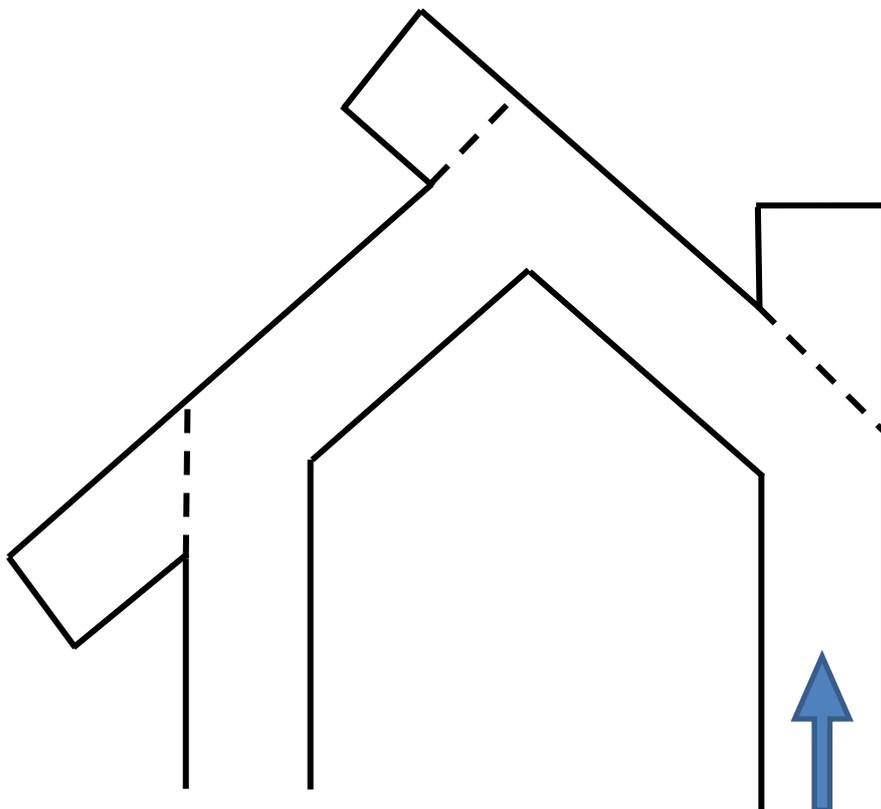


Figura 9 – Curva di 180° con tutte le vie di fuga

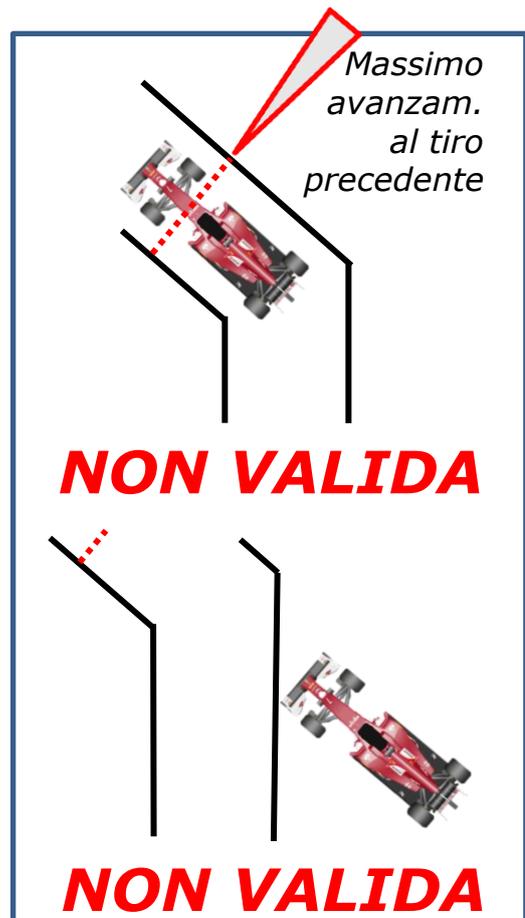
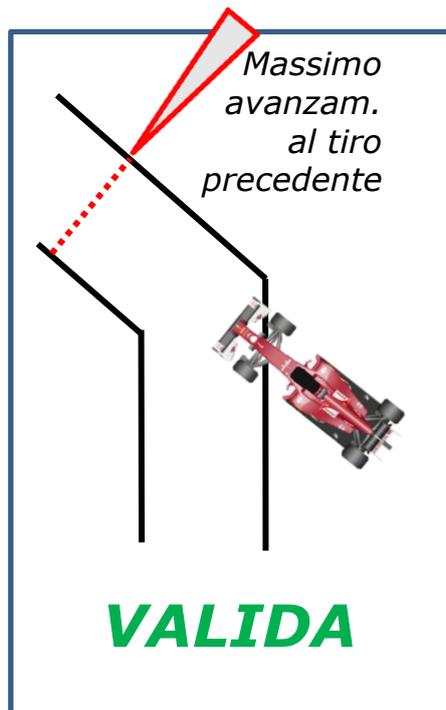
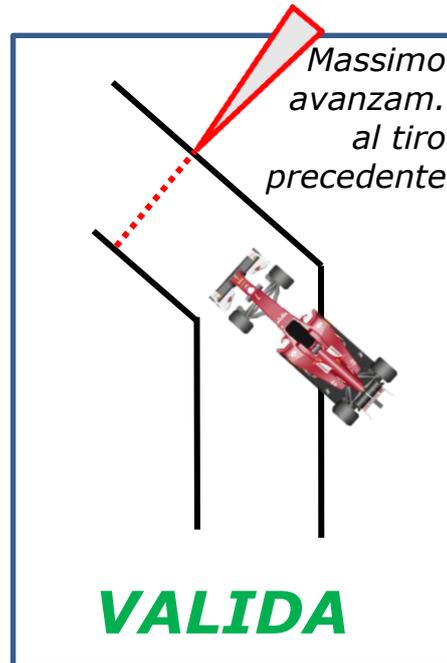
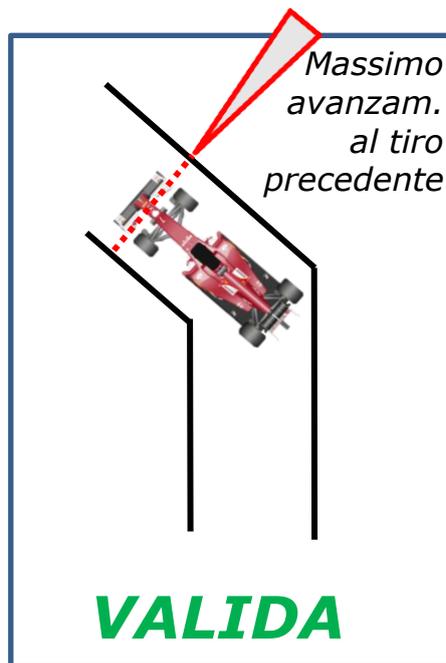


Figura 10 – Validità della posizione di partenza o rilascio del lancio