

Przepisy startowe i techniczne modeli 1:10, 1:8 z napędem spalinowym oraz 1:8 z napędem elektrycznym On Road

1.1. Tor musi spełniać następujące wymagania:

- dla klas on-road tor jest obiektem w przestrzeni otwartej z umieszczonym w nim zamkniętym obwodem trasy asfaltowej lub betonowej równym, czystym i wolnym od kurzu,
- tor musi zawierać lewe i prawe zakręty,
- linie wyznaczające tor powinny być w kolorze białym lub żółtym o szerokości $8 \div 10$ cm. W przypadku torów z nieutwardzonymi poboczami linie muszą być oddalone około 20 cm od krawędzi toru. Linia przerywana wyznaczająca środek trasy może być rysowana tylko na prostych; na zakrętach nie wolno malować linii innych jak tylko ograniczające tor jazdy.

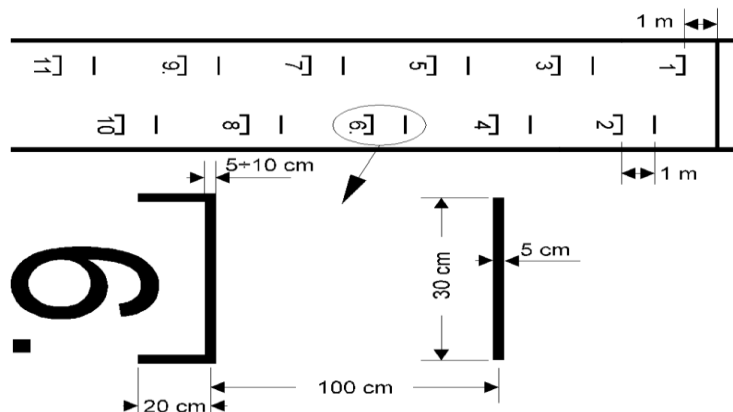
1.3. Minimalna szerokość trasy toru nie mniej niż 4 m (maksymalnie 6,5 m) pomiędzy liniami wyznaczającymi tor jazdy.

1.4. Pola startowe:

- w kwalifikacjach ze startem zróżnicowanym - linia poprzeczna do toru, z polami startowymi równomiernie rozmieszczonymi na całej szerokości toru, minimalna odległość do najbliższego zakrętu musi wynosić 4 m,
- w finałach obowiązuje start typu Le Mans lub Formuła 1 - minimalna odległość do najbliższego zakrętu musi wynosić 10 m.

1.5. Dla startu typu Le Mans 10 numerowanych stanowisk należy rozmieścić na krawędzi trasy pod kątem 20° do 45° w odstępach minimum 2 m i maksimum 4 m.

1.6. Dla startu typu Formuła 1 kratownica startowa winna być malowana na trasie. Dopuszczalne jest wyznaczenie pól startowych na prostej i zakręcie, poprzedzającym prostą. Należy namalować dwa rzędy pól startowych w odległości pomiędzy kolejnymi minimum 3 m. W jednym rzędzie powinny być namalowane pola nieparzyste 1, 3, 5, itd. a w drugim pola parzyste 2, 4, 6, itd.



1.7. Sędzia główny zawodów może dokonać zmian w rozmieszczeniu pól startowych.

1.8. Przestrzeń przeznaczona dla tankowania i obsługi poszczególnych modeli biorących udział w biegu musi być wyraźnie wyznaczona i wydzielona z zasadniczego toru, w miarę możliwości jak najbliżej podestu; wjazd i wyjazd na zasadniczą trasę zaleca się umieścić w tej części toru, gdzie modele jadą z małą prędkością.

1.9. Stanowiska obsługi toru winny być ponumerowane i równomiernie rozmieszczone dookoła toru. Obsługujący nie mogą ograniczać pola widzenia zawodników.

1.10. Bariery wewnętrzne i zewnętrzne.

1.10.1. Zewnętrzne bariery muszą skutecznie zatrzymywać modele opuszczające tor jazdy.

1.10.2. Wewnętrzne bariery powinny uniemożliwiać ścinanie zakrętów i przedostanie się modelu na przyległą część trasy. Ich umieszczenie i kształt nie powinny pozwalać na odbicie modelu i lot ponad zewnętrzną barierą. Bariery powinny być gładkie bez wystających elementów. Zabrania się stosować bariery, których konstrukcja uszkadza modele.

1.10.3. Bariery muszą być oddalone minimum 20 cm od linii wyznaczających trasę.

2. SPOSÓB ROZGRYWANIA BIEGÓW

2.1. Czas trwania biegów dla klas spaliniowych:

2.1.1. Biegi eliminacyjne trwają 4 minuty.

2.1.2. Biegi podfinałów: 1/4 finałów i niższych trwają 10 minut.

2.1.3. Biegi półfinałowe trwają 15 minut w klasach IC-10 TC oraz IC-8 Sport 40 +, 20 minut w klasie IC-8 Sport.

2.1.4. Bieg finałowy trwa 30 minut w klasach IC-10 TC oraz IC-8 Sport 40 +, 45 minut w klasie IC-8 Sport

2.1.5. Czas każdego biegu dodatkowo mierzony jest przez 30 sekund ostatniego okrążenia po sygnale, kończącym bieg.

2.1.6. Przerwa między następującymi po sobie biegami nie może być krótsza niż 3 minuty.

2.1.7. Organizator powinien zapewnić dla wszystkich zawodników trening oficjalny o długości 4 minut.

2.2. Biegi kwalifikacyjne

2.2.1. Grupy kwalifikacyjne są ustalane w następujący sposób:

- a) dla pierwszych zawodów nowego sezonu obowiązują wyniki według rankingu poprzedniego sezonu,
- b) jeśli do pierwszych zawodów w sezonie nie zgłosił się zawodnik z pierwszej dziesiątki najlepszych zawodników poprzedniego sezonu a zgłosił się on do następnych zawodów w nowym sezonie, zawodnika takiego umieszcza się w najwyższej grupie z uwzględnieniem jego pozycji z poprzedniego sezonu,
- c) dla następnych zawodów obowiązują wyniki według rankingu nowego sezonu,
- d) na podstawie sumy 3 najlepszych następujących po sobie okrążeń biegów treningowych.

2.2.2. Zalecane jest, aby początkujący zawodnicy nie startowali w jednej grupie z doświadczonymi.

2.2.3. Na wniosek zawodnika dopuszcza się przesunięcie jego z wyższej grupy do niższej.

2.2.4. Biegi kwalifikacyjne zaczynają się startami najsłabszych grup.

2.2.5. Podział na grupy startowe i kolejność startów muszą być wywieszone na tablicy informacyjnej.

2.2.6. Wszystkie grupy powinny składać się z równej ilości zawodników – nie przekraczających 15 osób. Przy różnej ilości zawodników w grupach, mniejszą ilość zawodników należy umieścić w grupach rozstawionych wyżej.

2.2.7. O ilości zawodników w grupach kwalifikacyjnych decyduje sędzia główny po zapoznaniu się z parametrami toru.

2.2.8. W biegach nie ma podziału na grupy wiekowe.

2.2.9. W kwalifikacjach rozgrywa od 3 do 6 biegów.

2.2.10. W kwalifikacjach start jest pojedynczy lub lotny zgodnie z pkt. 7.3.2. przepisów ogólnych.

2.2.11. Start pojedynczy w pierwszym biegu kwalifikacyjnym odbywa się we wszystkich grupach wg numerów startowych. W kolejnych biegach kwalifikacyjnych o kolejności startów decyduje pozycja rankingowa dla danej grupy.

2.3. Zasady kwalifikacji do biegów podfinałowych i finałowych

2.3.1. Po rozgraniu danej rundy biegów kwalifikacyjnych wyniki wszystkich grup są sortowane wg liczby okrążeń i czasu końcowego. Po posortowaniu zawodnikom przydzielane są punkty wg zasady: za 1 miejsce 0 pkt., za drugie miejsce 2 pkt. za 3 miejsce 3 pkt itd.

- 2.3.2.** O końcowej klasyfikacji decyduje suma punktów uzyskana z połowy biegów kwalifikacyjnych zaokrąglonych w górę.
- 2.3.3.** W przypadku równej sumy punktów o wyższej pozycji decyduje w pierwszej kolejności wyższa pozycja, w przypadku zajęcia takich samych pozycji o zajętej pozycji decyduje porównanie liczby okrążeń, jaką zawodnicy uzyskali w swoich najlepszych biegach, w przypadku równej ilości okrążeń decyduje czas końcowy najlepszego biegu.
- 2.3.4.** W biegach podfinałowych i biegu finałowym startuje po 10 zawodników.
- 2.3.5.** Zawodnicy zajmujący po kwalifikacjach miejsca od 1 do 4 wchodzi do finału bezpośrednio.
- 2.3.6.** Zawodnicy zajmujący po kwalifikacjach miejsca od 5 do „n” wchodzi do podfinałów wg poniższego schematu:
- a) zawodnicy zajmujący miejsca 6, 8, 10, 12, 14, 16, 18 wchodzi do półfinału „B”,
 - b) zawodnicy zajmujący miejsca 5, 7, 9, 11, 13, 15, 17 wchodzi do półfinału „A”,
 - c) zawodnicy zajmujący miejsca 20, 22, 24, 26, 28, 30, 32 wchodzi do ćwierćfinału „B”,
 - d) zawodnicy zajmujący miejsca 19, 21, 23, 25, 27, 29, 31 wchodzi do ćwierćfinału „A” itd.
- 2.3.7.** Biegi odbywają się w kolejności od najniższych finałów do finału.
- 2.3.8.** Do biegów półfinałowych „A” i „B” przechodzi po trzech zawodników z ćwierćfinałów „A” i „B” z najlepszymi wynikami, uzupełniają oni półfinały do 10 zawodników i otrzymują numery startowe 8, 9 i 10 odpowiednio do uzyskanych wyników w ćwierćfinałach.
- 2.3.9.** Do biegu finałowego przechodzi po dwóch najlepszych zawodników z półfinału „A” i półfinału „B” oraz pozostałych dwóch zawodników z półfinałów „A” i „B” z najlepszymi wynikami, uzupełniają oni finał do 10 zawodników i otrzymują numery startowe od 5 do 10 odpowiednio do uzyskanych wyników w półfinałach.
- 2.3.10.** Nie rozgrywa się biegu grupy podfinałowej, jeśli w grupie pozostaje 6 lub mniej zawodników – uzupełniają oni automatycznie wyższe grupy do 10 zawodników.
- 2.3.11.** Przerwy między biegami w grupach eliminacyjnych i finałowych trwają minimum 15 minut.
- 2.4. Biegi podfinałowe i bieg finałowy**
- 2.4.1.** W biegach podfinałowych i biegu finałowym start jest grupowy i odbywa się z pól startowych typu Le Mans lub Formuła 1.
- 2.4.2.** Zawodnicy wywoływani są do startu na 3 minuty przed startem.
- 2.4.3.** W biegach podfinałowych zawodnicy zajmują miejsca na podeście zgodnie z numerami startowymi.
- 2.4.4.** W finale zawodnicy mogą ustalić miejsca na podeście z prawem zgodnym z uzyskanymi wynikami w eliminacjach, po uzgodnieniu z sędzią startowym.
- 2.4.5.** Procedury startowe podczas finałów.
- a) Informacja o starcie podawana jest na 3 minuty, 2 minuty, 1 minutę a następnie na 45 sekund, 30 sekund przed startem,
 - b) Od 30 sek. do 3 sek. przed startem modele muszą być trzymane przez mechaników na pozycjach startowych. Jeśli na 3 sek. przed startem samochód nie znajduje się na polu startowym, startował będzie z pitstopu po starcie wszystkich zawodników.
 - c) Na 5 sek. przed startem Sędzia Torowy opuszcza flagę, a na 3 sek. przed startem flaga zostaje całkowicie opuszczona. W tym momencie wszystkie modele muszą zostać zwolnione przez mechaników, a mechanicy muszą odsunąć się od nich na 1 metr. Modele muszą pozostać nieruchomo na pozycjach startowych do momentu startu.
 - d) Po 3 sek. do startu odliczanie ustaje, a Sędzia Startowy daje sygnał do startu w ciągu 0-5 sek.
 - e) Sędzia może przerwać procedurę startową, jeśli uzna to za stosowne. Ponowne rozpoczęcie procedury startowej następuje od 30 sek. do startu.

- f) Model, któremu w trakcie procedury startowej od 10 s zgaśnie silnik, należy uruchomić w boksie serwisowym i kontynuować jazdę po sygnale START z pit stopu za ostatnim zawodnikiem.
- 2.4.6.** Falstart - jeżeli zawodnik w trakcie 3 sekund przed sygnałem START przekroczy linię pola startowego - zostaje ukarany karą do 10 sekund. Jeżeli zawodnik w trakcie 3 sekund przed sygnałem START przekroczy linię pola startowego na odległość 1 m i więcej ukarany jest odjęciem jednego okrążenia. Falstart nie powoduje powtórzenia startu.
- 2.4.7.** Opóźnienie startu:
 - a) Każdy uczestnik finału może poprosić o opóźnienie procedury startowej w celu naprawy modelu. Nie może to jednak trwać dłużej niż 5 min. Dodatkowy czas startowy może być przyznany tylko jeden raz dla danego półfinału/finału.
 - b) Jeśli opóźnienie spowodowane jest problemami z częstotliwością lub nadajnikiem, inni zawodnicy nie mogą jeździć po torze.
 - c) Każdy zawodnik zgłaszający opóźnienie startu, ostatniej pozycji lub jeśli nie stawi się na czas na polu startowym - z pitstopu.
- 2.5. Powtórzenie startu**
 - 2.5.1.** Sędzia zawodów przerywa start w przypadku awarii urządzenia liczącego.
 - 2.5.2.** Po przerwaniu startu w czasie pierwszego okrążenia, powtarza się go natychmiast, stosując procedurę odliczania od 30 sekund.
- 2.6. Powtórzenie biegu**
 - 2.6.1.** Sędzia zawodów przerywa bieg w przypadku awarii urządzenia liczącego lub zdarzenia losowego.
 - 2.6.2.** Decyzję o przerwaniu biegu z powodu deszczu podejmują wspólnie sędziowie, a głos decydujący należy do Sędziego Głównego. Przerywa on bezwzględnie bieg, jeżeli wystąpią opady deszczu połączone z wyładowaniami atmosferycznymi.
 - 2.6.3.** Sędziowie wspólnie określają warunki w jakich można kontynuować dalsze biegi. Głos decydujący należy do Sędziego Głównego. Decyzja sędziów jest ostateczna i nie podlega odwołaniu.
 - 2.6.4.** Przerwane biegi kwalifikacyjne i podfinałowe muszą zostać powtórzone.
 - 2.6.5.** Przerwany bieg w trakcie pierwszego okrążenia można powtórzyć bez przerwy.
 - 2.6.6.** W przypadku przejechania pierwszego okrążenia bieg można powtórzyć nie wcześniej niż po upływie 15 minut.
 - 2.6.7.** W przypadku przerwania biegu finałowego obowiązuje następująca procedura:
 - a) jeżeli bieg trwał mniej niż połowa nominalnego czasu biegu, bieg należy powtórzyć,
 - b) jeżeli bieg został przerwany po upływie połowy nominalnego czasu biegu, wyniki z biegu zachowuje się.
 - 2.6.8.** Jeżeli nie wszyscy zawodnicy mieli szansę wystartować w eliminacjach na suchej nawierzchni, wówczas anulowane są wyniki kolejki kwalifikacji, w której warunki były różne dla różnych grup.
- 2.7. Zakończenie biegu**
 - 2.7.1.** Ukończenie biegu przez model powinno być wyraźnie oznajmione przez sędziego. Po sygnale kończącym bieg, zawodnicy zjeżdżają swoimi modelami poza linię mety do boksu, bez utrudniania przejazdu innym zawodnikom.
 - 2.7.2.** Po ukończeniu biegu zawodnicy opuszczają podest, wyłączają modele i nadajniki, następnie zdają je wraz z transponderami na stanowisko kontroli technicznej.
- 2.8. Klasyfikacja końcowa**
 - 2.8.1.** Klasyfikacje końcową stanowią wyniki biegu finałowego a od poz. 11 biegów podfinałowych.
 - 2.8.2.** W wypadku różnego stanu pogody w czasie półfinałów i braku możliwości rozegrania finałów klasyfikacja końcowa winna być następująca:
 - a) po rozegraniu pojedynczych półfinałów wyniki z nich są wynikami końcowymi,

- b)** po rozegraniu podwójnych podfinałów:
- 1 miejsce z półfinału „A” jest równorzędne z pozycją 5 w finale,
 - 1 miejsce z półfinału „B” jest równorzędne z pozycją 6 w finale,
 - 2 miejsce z półfinału „A” jest równorzędne z pozycją 7 w finale,
 - 2 miejsce z półfinału „B” jest równorzędne z pozycją 8 w finale itd.
- 2.8.3.** Jeżeli zawodów nie można kontynuować ze względu na warunki panujące na torze, a rozegrane zostały co najmniej dwa wyścigi eliminacyjne, wówczas klasyfikację końcową stanowią wyniki eliminacji.

3. PRZEPISY TECHNICZNE - Klasa IC-10 TC

3.1. Nadwozie

- 3.1.1. Dopuszczone są modele z karoseriami typu Touring Car (Sedan), w wersjach 2- lub 4-drzwiowych samochodów. Nie są dopuszczone modele z karoseriami typu GT oraz Sport.
- 3.1.2. Karoseria musi posiadać homologację EFRA.
- 3.1.3. Modele muszą posiadać takie detale nadwozia, jak: światła, okna, wloty powietrza, itp.
- 3.1.4. Dopuszczony jest tylny płat karoserii, nie może on jednak wystawać ponad dach i musi być trwale związany z karoserią.
- 3.1.5. Antena giętka o średnicy max. ± 4 mm i wysokości od ziemi max. 380 mm musi być wyposażona w ochraniacz.
- 3.1.6. Wszystkie części modelu muszą być osłonięte, z wyjątkiem głowicy silnika, filtra powietrza, wylotu rury wydechowej, pokrywy wlewu paliwa i pałąka ochronnego.
- 3.1.7. Wszystkie otwory wykonane w karoserii dla dostępu do w/w elementów muszą być wykonane z luzem max. 5 mm od konturu części oprócz otworu dla rury wydechowej max. ± 30 mm i otworu pokrywy wlewu paliwa max. ± 50 mm.
- 3.1.8. Dopuszczone są otwory w szybie przedniej, szybach bocznych i szybie tylnej.

3.2. Zawieszenie

Model musi mieć niezależne zawieszenie wszystkich czterech kół.

3.3. Silnik

- 3.3.1. Model może być napędzany tylko jednym silnikiem spalinowym klasy 0.12, tzn. o maksymalnej pojemności skokowej $2,11 \text{ cm}^3$. Dopuszcza się wyłącznie silniki z trzema kanałami dolotowymi i jednym wydechowym.
- 3.3.2. Średnica gardzieli gaźnika może wynosić maksimum 5,5 mm.

3.4. Układ dolotowy

- 3.4.1. Obowiązkowe jest stosowanie tłumików dolotowych (ang. inlet silencer, INS-box) z homologacją EFRA.
- 3.4.2. Zabrania się dokonywania modyfikacji filtra.
- 3.4.3. W przypadku wystąpienia opadów atmosferycznych powyższe zapisy nie obowiązują.

3.5. Układ wydechowy

- 3.5.1. Silnik napędzający model musi być wyposażony w tłumik wydechu ograniczający poziom hałasu do 83 dB w odległości 10 m na wysokości 1 m. Wylot spalin nie może być skierowany bezpośrednio w kierunku nawierzchni toru.
- 3.5.2. Dopuszcza się wyłącznie tłumiki z homologacją EFRA.

3.6. Zbiornik paliwa

- 3.6.1. Pojemność układu paliwowego – zbiornik, przewody i filtr – nie może przekraczać wartości 75 cm^3 .
- 3.6.2. Kontrola pojemności układu paliwowego może odbyć się nie wcześniej niż 15 minut po zakończonym biegu w temperaturze otoczenia co najmniej 20°C .

3.7. Paliwo

Dopuszcza się stosowanie wyłącznie mieszanki alkoholu metylowego z olejem i dodatkiem maksymalnie 16% wagowych nitrometanu.

3.8. Ogumienie

- 3.8.1. Dopuszczone są opony piankowe oraz z gumy twardej, bieżnikowane lub gładkie.
- 3.8.2. Niedopuszczone są opony z kolcami.
- 3.8.3. Nakrętki i sworznie kół nie mogą wystawać poza obrys felgi.
- 3.8.4. Dopuszczone zastosowanie opon i felg o różnej szerokości na osiach.
- 3.8.5. Żaden obcy produkt na ogumieniu nie jest dopuszczalny, nawet na oponach deszczowych.

3.9. Sprzęgło i hamulec

3.9.1. Model musi być wyposażony w sprawny hamulec i sprzęgło umożliwiające zatrzymanie modelu przy pracującym silniku.

3.9.2. Zaleca się, aby modele były wyposażone system fail-safe.

3.10. Zabronione wyposażenie dodatkowe

Zabronione jest stosowanie czujników poślizgu, obciążenia i żyroskopów.

3.11. Wymiary i ciężar modelu

długość całkowita (z karoserią)	min. 360 mm – max. 460 mm
szerokość całkowita (z karoserią)	min. 175 mm – max. 205 mm
szerokość podwozia z kołami	min. 170 mm – max. 200 mm
wysokość całkowita	min. 125 mm – max. 175 mm mierzone na bloczkach 10 mm
Zwis tylny płata tylnego	max. 10 mm
rozstaw osi	min. 230 mm – max. 270 mm
średnica felgi	min. 46 mm – max. 50 mm
szerokość opony założonej na felgę	max. 31 mm
ciężar minimalny z transponderem i bez paliwa	1650 g

4. PRZEPISY TECHNICZNE - Klasa IC-8 Sport

4.1. Nadwozie

- 4.1.1. Karoserie muszą być wykonane z materiału elastycznego (np. lexan) i posiadać trwałe mocowanie do podwozia podczas całego biegu. Kołki mocujące karoserię nie mogą wystawać więcej niż 30 mm ponad karoserię.
- 4.1.2. Karoseria musi posiadać homologację EFRA
- 4.1.3. Dopuszczalne modyfikacje karoserii:
 - a) wycięcia na koła w karoserii mogą mieć promień o 13 mm większy od promienia koła,
 - b) wycięcia na silnik, głowicę, filtr powietrza, antenę, korek zbiornika paliwa, wylotu rury wydechowej mogą być o 10 mm większe od konturu elementu,
 - c) dopuszcza się wycięcia pod kołki mocujące karoserię,
- 4.1.4. Zderzaki
 - a) Obowiązkowy zderzak przedni wykonany z elastycznego materiału.
 - b) Dopuszcza się wystawianie zderzaka poza obrys karoserii max. 5 mm z przodu i 13 mm z boku karoserii.
 - c) Szerokość może być o 6 mm większa od szerokości karoserii, ale nie większa niż 267 mm.
 - d) Zderzak przedni musi być płaski i równoległy do ziemi.
 - e) Zderzak tylny i dyfuzor są nieobowiązkowe. W przypadku stosowania, elementy muszą być zamocowane w taki sposób, aby najdalej wysunięta część nie znajdowała się w odległości większej niż 50 mm od tylnej osi.
- 4.1.5. Spoiler i płat tylny
 - a) Spoiler i płyty brzegowe są integralną częścią karoserii.
 - b) Dodatkowe spoilery i płaty tylne są zabronione.
 - c) Dopuszcza się stosowanie listwy Gurney'a.
- 4.1.6. Pałąk ochronny – dopuszczalny, wykonany z drutu stalowego.

4.2. Silnik

Model może posiadać jeden silnik spalinowy, dowolny o pojemności skokowej max. 3,5 cm³.

4.3. Układ dolotowy

- 4.3.1. Obowiązkowe jest stosowanie tłumików dolotowych (ang. inlet silencer, INS-box) z homologacją EFRA.
- 4.3.2. Zabrania się dokonywania modyfikacji filtra.
- 4.3.3. W przypadku wystąpienia opadów atmosferycznych powyższe zapisy nie obowiązują.

4.4. Układ wydechowy

- 4.4.1. Silnik napędzający model musi być wyposażony w tłumik wydechu ograniczający poziom hałasu do 83 dB w odległości 10 m na wysokości 1 m.
- 4.4.2. Wylot spalin nie może być skierowany bezpośrednio w kierunku nawierzchni toru.
- 4.4.3. Dopuszcza się wyłącznie tłumiki z homologacją EFRA.

4.5. Zbiornik paliwa

- 4.5.1. Pojemność układu paliwowego – zbiornik, przewody i filtr – nie może przekraczać wartości 125 cm³.
- 4.5.2. Kontrola pojemności układu paliwowego może odbyć się nie wcześniej niż 15 minut po zakończonym biegu w temperaturze otoczenia co najmniej 20° C.

4.6. Paliwo

Dopuszcza się stosowanie wyłącznie mieszanki alkoholu metylowego z olejem i dodatkiem maksymalnie 16% wagowych nitrometanu.

4.7. Hamulec, sprzęgło

4.7.1. Model musi mieć sprawny hamulec i sprzęgło umożliwiające zatrzymanie modelu przy pracującym silniku.

4.7.2. Zaleca się, aby modele były wyposażone system fail-safe.

4.8. Ogumienie

4.8.1. Dopuszczone są opony piankowe oraz z gumy twardej, bieżnikowane lub gładkie.

4.8.2. Niedopuszczone są opony z kolcami.

4.8.3. Elementy mocujące felgę nie mogą wystawać poza obrys felgi.

4.8.4. Dopuszczone zastosowanie opon i felg o różnej szerokości na osiach.

4.8.5. Żaden obcy produkt na ogumieniu nie jest dopuszczalny, nawet na oponach deszczowych.

4.9. Wymiary

długość całkowita (z karoserią)	min. 450 mm – max. 550 mm
szerokość całkowita (z karoserią)	max. 267 mm
wysokość całkowita (z listwą Gurney’a)	max. 180 mm mierzone na bloczkach 20 mm
rozstaw osi	min. 270 mm – max. 330 mm
zwis tylny	max. 100 mm
średnica felgi	max. 54 mm
szerokość opony założonej na felgę	max. 64 mm
ciężar minimalny z transponderem i bez paliwa	2350 g

5. PRZEPISY TECHNICZNE - Klasa IC-8 Sport 40 +

5.1.1. Przepisy techniczne dla klasy IC-8 Sport 40+ są analogiczne jak dla klasy IC-8 Sport.

5.1.2. Do startu w klasie IC-8 Sport 40+ dopuszczeni są zawodnicy w wieku minimum 40 lat.

6. PRZEPISY TECHNICZNE - Klasa E-8 Sport

6.1. Parametry modelu

- 6.1.1. Model klasy E-8 Sport powinien spełniać wymagania dla modelu IC-8 Sport, z pominięciem punktów 4.2-4.7 oraz z pominięciem wagi minimalnej w pkt. 4.9.
- 6.1.2. Minimalna waga modelu gotowego do wyścigu:
 - a) dla modeli ze sztywnym zawieszeniem - 2100 g.
 - b) dla modeli z niezależnym zawieszeniem- 2500 g.
- 6.1.3. Hamowanie musi być realizowane za pomocą połączenia elektronicznego regulatora prędkości i silnika (hamowanie dynamiczne), z wykorzystaniem stałej przekładni jednobiegowej, która przekazuje siłę hamowania na tylne koła.

6.2. Akumulatory

- 6.2.1. Dopuszcza się zasilanie modelu akumulatorami LiPo lub LiHV o nominalnym napięciu nie większym niż 15,2 V (4S).
- 6.2.2. Akumulatory muszą posiadać homologację EFRA.
- 6.2.3. Dozwolone jest użycie łączonych (2 x 2S lub 4 x 1S) lub pojedynczych (1 x 4S) pakietów. Łączone pakiety muszą posiadać jednakowy numer katalogowy i oznaczenie tego samego producenta.
- 6.2.4. Podczas ładowania lub rozładowywania akumulatory LiPo / LiHV muszą zawsze znajdować się w „worku Lipo”. Nie stosowanie się do tego zapisu może skutkować wykluczeniem z zawodów.
- 6.2.5. Maksymalne napięcie odcięcia ładowania wynosi 4,20 V na ogniwo szeregowo (16,80 V dla 4S).

6.3. Silnik

- 6.3.1. Modele muszą być wyposażone w silnik bezszczotkowy.
- 6.3.2. Stała KV – maksymalnie do 2800 KV.
- 6.3.3. Średnica wału wirnika – 5 mm.
- 6.3.4. Radiator wyłącznie aluminiowy z lub bez wentylatora.
- 6.3.5. Zabrania się używania biegu wstecznego. Funkcja powinna zostać wyłączona w regulatorze obrotów.

6.4. Karoseria

- 6.4.1. Karoseria musi spełniać zapisy określone w pkt. 4.1.
- 6.4.2. Dodatkowo dopuszcza się wycięcie do chłodzenia silnika i regulatora obrotów o wymiarach maksymalnie 40x40 mm.

6.5. Ogumienie.

Koła muszą spełniać warunki określone w pkt. 4.8. i 4.9. niniejszych przepisów.

6.6. SPOSÓB ROZGRYWANIA WYŚCIGÓW

- 6.6.1. Wszystkie biegi trwają 5 minut.
- 6.6.2. Czas każdego wyścigu dodatkowo mierzony jest przez 40 sekund ostatniego okrążenia po sygnale, kończącym wyścig.
- 6.6.3. Wyścigi rozgrywa się zgodnie z zasadami dla klas elektrycznych ujętych w dodatku nr 1 pkt. 2.