

Regolamento ACES WWII 2023



§1. COMBATTIMENTO AEREO R/C

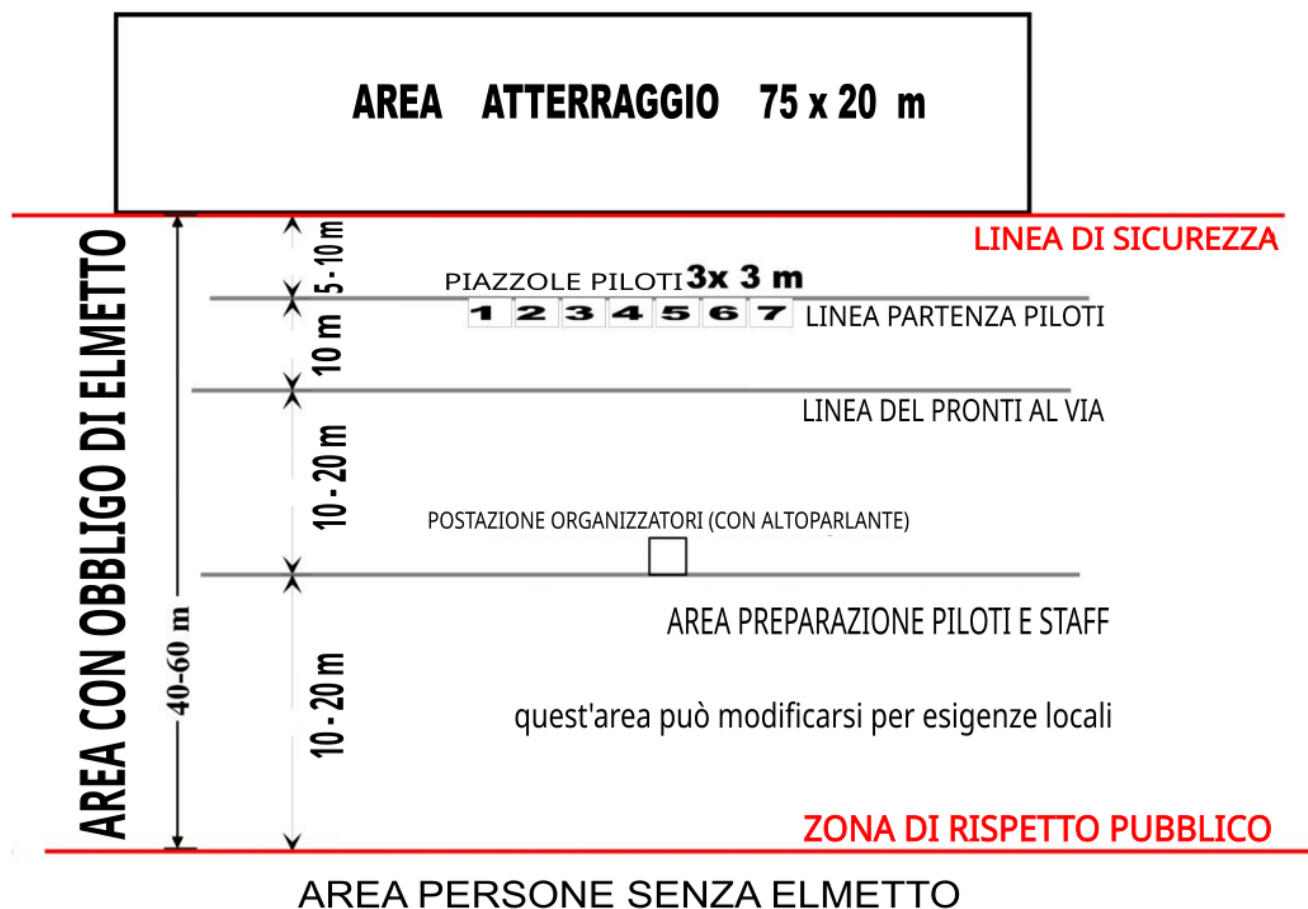
§1.1 Informazioni su R/C Air Combat: Il gioco R/C Air Combat è progettato per ricreare le guerre aeree della Seconda Guerra Mondiale in una prospettiva storica, in una competizione divertente, sicura e in scala che sarà interessante per gli spettatori e stimolante per i concorrenti.

§1.2 Regole generali: Tutti i regolamenti FAI relativi al pilota R/C, al suo aereo e all'equipaggiamento, si applicheranno a questo evento, salvo quanto diversamente indicato nel presente documento.

Il concorrente è l'unico responsabile dell'aeronavigabilità del velivolo R/C utilizzato in gara. Il gruppo organizzatore e il giudice principale sono responsabili del controllo delle frequenze durante l'evento.

§1.3 Sicurezza: Le questioni relative alla sicurezza hanno sempre la massima priorità. Qualsiasi condotta di un concorrente ritenuta pericolosa dal giudice principale o dal gruppo organizzatore della gara sarà motivo di immediata squalifica del concorrente dall'evento. A qualsiasi concorrente potrebbe essere ordinato di effettuare un volo di prova per dimostrare di essere in grado di pilotare un warbird in scala 1/12.

§2. SITO DELLA GARA



§2.1 Figura: La Figura 1 qui sopra mostra un tipico layout suggerito per un grande campo di volo da competizione. È necessario utilizzare una linea di sicurezza per mantenere il velivolo in volo a una distanza di sicurezza dalla linea di pilotaggio. Quando lo spazio lo consente, la organizzazione dovrebbe consentire la massima distanza praticabile tra l'area di volo e la recinzione di sicurezza. Le linee guida sulla distanza sono riportate nel diagramma qui sotto. L'area di volo è sempre di fronte alla linea di sicurezza. Qualsiasi modello che finisca oltre alla zona di atterraggio non può essere recuperato durante il combattimento o mentre altri modelli sono in volo.

§2.2.2 Zona di atterraggio: La zona di atterraggio deve essere chiaramente definita. Solo i velivoli che atterrano all'interno della zona di atterraggio possono essere recuperati e tentare una ripartenza. (Rispetto al § 4.6 Ripartenze)

§2.2.3 Linea di sicurezza: La linea di sicurezza corre parallela ed è situata a 5-10 metri di fronte alla linea dei piloti.

I velivoli non possono volare più vicini ai piloti di quanto consentito da questa linea.

Qualsiasi velivolo che attraversi questa linea di sicurezza sarà soggetto alle regole di penalità e squalifica che saranno in vigore dal momento dell'apertura ufficiale della gara fino alla sua chiusura ufficiale da parte dell'autorità organizzatrice.

Questo include tutti i voli di tutti i velivoli per qualsiasi motivo. (Vedi Fig. 1)

§2.3 Box di partenza e area di preparazione: L'area del box di partenza deve consentire una distanza di 3-5 metri tra i piloti. La linea di preparazione deve essere parallela e situata 10 metri dietro i box di partenza. Tutti i piloti e gli assistenti devono partire dietro questa linea. Nelle piste più piccole è possibile utilizzare la linea di sicurezza per il pubblico come linea di preparazione. (Vedi Fig. 1)

§2.4 Pubblico: Il pubblico deve essere mantenuto a una distanza di sicurezza (almeno 40-60 m) dietro la linea di sicurezza, oppure essere protetto da dispositivi di protezione, come reti, ecc. L'area protetta dalle reti di sicurezza è definita come un'area che inizia dal punto in cui termina la rete e arriva a una distanza pari all'altezza della rete. Ciò significa che per una rete verticale di 3 m, l'area di sicurezza si misura da dietro la rete fino a 3 metri indietro. Inoltre, il primo metro dietro la rete deve essere considerato non sicuro. Tutte le altre aree entro 60 metri dalla linea di sicurezza devono essere recintate, per le persone che non indossano caschi protettivi.

§2.5 Primo Soccorso: Sul campo di gara, deve essere segnalata un'area dedicata al primo soccorso. In questa area, devono essere disponibili le attrezzature di primo soccorso di base per l'uso immediato in caso di incidente.

§3 ATTREZZATURA

§3.1 Il modello: Il modello deve essere un modello in scala o semi-scala di un aereo da guerra costruito tra il 1935 e il 1945.

Il motore dell'aereo originale deve avere una potenza al decollo di almeno 500 CV.

La scala è 1:12 e l'apertura alare e la lunghezza della fusoliera non possono discostarsi di oltre il +/-5% dalla scala.

La lunghezza della fusoliera è misurata tra la punta anteriore (OGIVA DELLA FUSOLIERA o la parte posteriore dell'elica/e, se presente) e il bordo posteriore della fusoliera,.

Tutte le altre misure non possono discostarsi di oltre 2 cm dalla scala.

Lo spessore alare deve essere pari o superiore al **10%**, misurato nel punto più spesso della corda alare.

Non devono essere presenti dispositivi sporgenti sul bordo d'attacco anteriore dell'ala, dello stabilizzatore e della deriva.

È consentito l'uso di qualsiasi tipo di rompi-striscia alare solo per una lunghezza massima di **297 mm** dal lato della fusoliera (o dal lato esterno della cappottatura dei bimotori) fino all'estremità alare. (Questa lunghezza corrisponde alla lunghezza di una pagina DIN A4)

Vista frontale dell'ala: se l'aereo originale, disegnato in scala 1/12, presentava una deviazione/inclinazione che si discosta dalla linea di riferimento di oltre 20 mm, il modello deve essere realizzato in modo da assomigliare all'originale utilizzando un'adeguata variazione di angolazione(diedro alare).

Vista dall'alto dell'ala: se il profilo alare originale dell'aereo, disegnato in scala 1/12, presentava una deviazione o un' inclinazione che si discosta dalla linea di riferimento di oltre 20 mm, il modello deve essere realizzato in modo da assomigliare all'originale utilizzando un'adeguata variazione di angolazione sui bordi d'attacco e/o d'uscita.

Il perimetro alare deve rimanere entro i 20 mm di deviazione consentiti dalla scala. (Vedere l'appendice 3.1 - Misure del modello con esempi).

Il modello deve essere simile al modello originale, comprese verniciatura e decorazioni.

Il concorrente deve presentare alla gara un disegno pubblicato a tre viste del modello originale in scala almeno 1:72, per dimostrare che il suo modello è accurato secondo le misure.

Il concorrente non deve essere necessariamente il costruttore del modello.

§3.2 Motore: Tutti i motori a combustione interna devono utilizzare un carburatore a farfalla. I carburatori devono essere utilizzati senza modifiche per l'aumento di potenza. Tutti i motori devono utilizzare una marmitta. La lunghezza massima della marmitta è di 140 mm. Non sono consentiti collettori o tubi di scarico intermedi. La marmitta deve essere posizionata direttamente contro la testata del cilindro senza utilizzare un tubo di collegamento. Le uniche eccezioni sono le marmitte in linea fornite dalla fabbrica, solo per i motori MVVS .15 e .21. È possibile utilizzare prolunghe per portare l'uscita degli scarichi all'esterno della fusoliera. Il concorrente deve essere in grado di spegnere il motore in volo, indipendentemente dall'assetto del modello. (motori utilizzati con ventole intubate possono avere tubi di scarico, gli altri no).

§3.3 Cilindrata del motore: Se il velivolo originale aveva un'apertura alare di almeno 12 metri e il modello ha un'apertura alare di almeno 1 metro, il modello può utilizzare un motore a 2 tempi .21 o un motore a 4 tempi fino a .30.

Se il velivolo originale aveva un'apertura alare di almeno 12 metri con una superficie alare di almeno 25 m² e il modello ha un'apertura alare di almeno 1 metro, il modello può utilizzare un motore a 2 tempi .25.

Altri modelli possono utilizzare motori .15. Possono utilizzare anche un motore a 4 tempi fino a .30.

I velivoli multimotore possono utilizzare motori .15 e il modello deve avere lo stesso numero di motori del velivolo originale. I modelli monomotore con ventola intubata possono utilizzare un motore .25.

Se l'aereo originale ha più di un'elica in posizioni diverse, il modello deve avere lo stesso numero di motori ed eliche.

È possibile utilizzare motori elettrici, ma in conformità con il paragrafo 3.4. E

§3.4 Prestazioni, elica e peso del modello con motore a scoppio:

La seguente tabella si applica alle prestazioni massime del motore, all'elica e al peso utilizzati. L'elica massima da utilizzare si ottiene sommando il diametro e il passo dell'elica (pollici).

CILINDRATA MOTORE	GIRI MOTORE A SCOPPIO	SOMMA DIAMETRO + PASSO	PESO MINIMO A VUOTO	PESO MASSIMO IN O.D.V.
- .10			500g	1500g
- .15	17.000	12	700g	1500g
- .21	15.500	13	900g	1500g
- .25	15.500	14	1000g	1500g
- .25	SINGOLA VENTOLA INTUBATA		700g	1500g
- .30 4-tempi	13.000	15	900g	1500g
VELIVOLI multimotore, originali con apertura alare inferiore a 16 metri			1200g	1700g
VELIVOLI multimotore originali con apertura alare superiore a 16 metri			1200g	1800g

§3.4 E Prestazioni, elica e peso del modello con motore elettrico: I motori elettrici possono essere utilizzati per sostituire i motori a combustione interna precedentemente descritti.

Per qualsiasi modello elettrico utilizzato in competizione, l'accumulatore (batteria) deve essere in grado di essere scollegato rapidamente dall'ESC senza l'uso di attrezzi o uno smontaggio completo del modello, in caso di emergenza.

Tutti i sistemi elettrici devono essere adatti per un tempo di volo minimo di 450 secondi con il motore al massimo in combattimento. (Il pilota riceve la penalità di 0 punti positivi per questo round se viene scoperto che sta utilizzando troppa potenza.) L'energia in ingresso è limitata dai Wh (Watt all'ora).

Tutti i sistemi elettrici saranno limitati dal regime massimo di giri e dal passo dell'elica.

Questa "somma del flusso dell'elica" (PSS) contribuirà a limitare la velocità massima del modello. La "somma del flusso dell'elica" si calcola moltiplicando il regime massimo di giri per il passo dell'elica in pollici.

CILINDRATA MOTORE DI RIFERIMENTO CATEGORIA	POTENZA IN WATTS/ORA	DIAMETRO MASSIMO ELICA	GIRI MAX x PASSO (PSS)	PESO MINIMO A VUOTO	PESO MASSIMO IN O.D.V.
- .10	30	9 POLLICI	72.000	500g	1500g
- .15	40	9 POLLICI	72.000	700g	1500g
- .21	50	10 POLLICI	72.000	900g	1500g
- .25	67	11 POLLICI	72.000	1100g	1500g
- .25	SINGOLA VENTOLA INTUBATA			700g	1500g
VELIVOLI multimotore, originali con apertura alare inferiore a 16 metri		I limiti della configurazione sono quelli sopra le possibili varianti sono qui sotto		1200g	1700g
VELIVOLI multimotore, originali con apertura alare superiore a 16 metri				1200g	1800g
1 x .10 oppure 1x .15 è possibile		2 x .15 è possibile	3 x .10 è possibile	3 x .15 non è possibile	

§3.4.1 Regime del motore. Misurazione dei giri al minuto: Le misurazioni dei giri al minuto possono essere controllate a discrezione dell'autorità organizzatrice o dei giudici. Qualsiasi misurazione dei giri al minuto deve essere effettuata prima dell'inizio della batteria, durante la fase di preparazione o di pronti al volo.

I giri al minuto vengono misurati a pieno gas e, per i motori a scoppio, con l'impostazione dell'ago utilizzata in gara. L'incaricato della misurazione deve avere pieno accesso sia al motore/modello che al trasmettitore di controllo. È responsabilità del concorrente assicurarsi che il motore sia entro i limiti utilizzando in autonomia il/i contagiri utilizzato/i dal gruppo organizzatore.

§3.4.2 Limite di giri al minuto del motore : Il pilota deve assicurarsi che il suo velivolo, quando pronto al volo, non superi il limite massimo di giri al minuto consentito per il suo motore modello.

Se il modello supera il limite massimo di giri al minuto consentito di 100 giri al minuto o più, gli verranno assegnati -50 punti nella casella "non ingaggio" del suo foglio di punteggio. Prima della partenza, è necessario apportare delle regolazioni al motore per ridurre il regime al di sotto del livello massimo consentito. Una volta verificato il regime, al pilota non è permesso modificare le impostazioni del motore senza il consenso di un giudice.

§3.4.3 Omologazione delle eliche: Possono essere utilizzate solo eliche disponibili in commercio nel paese in cui si svolge il concorso. "Disponibile in commercio" significa che l'elica può essere acquistata nei normali negozi di hobbistica. Tutte le eliche utilizzate sul modello devono essere progettate in modo sicuro per l'uso previsto. (ad esempio è vietato l'uso di eliche elettriche o per volo lento con motore a combustione interna.)

§3.6 Striscia: La striscia è lunga 12 +/- 0,5 metri, realizzata in un unico pezzo. Deve essere larga 10-15 mm. Il materiale deve essere adatto per una corretta identificazione dei tagli, ad esempio resistente all'umidità. La striscia è contrassegnata su entrambe le estremità per circa 0,5 metri rispettivamente. La marcatura della striscia sul modello deve essere visibile dietro all'estremità della coda del velivolo.

§3.7 Casco: Chiunque si trovi davanti alla linea di sicurezza del pubblico deve indossare il casco. Il casco deve coprire la parte superiore della testa e deve poter resistere all'impatto diretto di un velivolo.

§3.8 Apparecchiature radio: L'apparecchiatura radio di ogni concorrente deve essere controllata prima della gara. Il concorrente è responsabile del corretto funzionamento dell'apparecchiatura radio.

§3.9 Sistemi di stabilizzazione del volo: Non sono ammessi sistemi elettronici di stabilizzazione del volo.

§4 LA GARA

§4.1 Struttura: Ogni combattimento è composto da almeno due e al massimo sette piloti che si sfidano. Quando tutti i piloti hanno completato esattamente un combattimento, questo viene chiamato round. Nel round successivo, le liste di volo vengono modificate per consentire al maggior numero possibile di piloti di incontrarsi in combattimenti diversi. Il numero di round effettuati in una gara è deciso dal gruppo organizzatore e deve essere comunicato nell'invito alla gara. Si raccomanda che il numero di round sia di 3 o superiore.

Una gara prevede anche una manche finale che si svolge dopo i round stabiliti. Nella finale, si affrontano i sette piloti con i punteggi più alti. Il pilota che ha ottenuto il maggior numero di punti dopo la finale vince la gara.

§4.2 Combattimenti: Un combattimento è diviso in tre parti: preparazione, pronti al volo e volo.

§4.2.1 La fase di preparazione: La durata della fase di preparazione può essere stabilita dal gruppo organizzatore, ma si raccomanda di 7 minuti per le gare più piccole. La fase di preparazione è contrassegnata dal giudice principale che emette tre segnali nel suo fischietto e annuncia "Sette minuti alla preparazione". Durante la fase di preparazione, possono essere effettuati voli di prova. 30 secondi prima della fine della fase di preparazione, il giudice principale emette due segnali nel suo fischietto e annuncia "30 secondi alla fase di pronti al volo".

È normale che durante questo periodo vengano effettuate misurazioni dei giri al minuto (rispetto al § 3.4).

§4.2.2 La fase di pronti al volo: La fase di pronti al volo segue immediatamente la fase di preparazione ed è segnalata dal giudice principale che pronuncia "Pronti al volo". Durante la fase di pronti al volo, tutti i piloti e gli assistenti devono trovarsi dietro la linea di pronti al volo. Tutta l'attrezzatura deve rimanere nei box di partenza e i motori non possono essere in funzione. La durata della fase di pronti al volo può variare a discrezione del giudice principale.

§4.2.3 La fase di volo: La fase di volo inizia quando il giudice principale emette un lungo segnale con il suo fischietto. Piloti e aiutanti possono ora correre verso i loro aerei e farli decollare. La fase di volo termina quando il giudice principale emette un lungo segnale con il suo fischietto. I piloti possono ora volare liberamente davanti alla linea di sicurezza e atterrare a loro discrezione. Non appena tutti gli aerei sono atterrati, può iniziare la successiva fase di preparazione.

§4.3 Aiutanti: Ogni concorrente può avere un aiutante. Solo un aiutante e un pilota per aereo possono rimanere sulla linea di pilotaggio durante il volo.

§4.4 Decollo: I decolli sono consentiti solo nell'area tra la linea di pilotaggio e la linea di sicurezza. Se la striscia non è intatta al momento del decollo, nessun punto viene conteggiato. Il Pilota deve atterrare e posizionare una nuova striscia. Durante la fase di decollo, la linea di pilotaggio non può essere attraversata dal modello. In tal caso (ad esempio, in caso di decollo fallito), verrà conteggiato come attraversamento della linea di sicurezza, secondo il §4.9.

§4.5 Punti tempo di volo: Il tempo di volo massimo è di sette minuti. Viene assegnato un punto ogni tre secondi di volo.

I punti tempo di volo iniziano dal primo secondo di volo effettivo (*dal momento di stacco della mano del lanciatore*). I punti tempo di volo vengono assegnati fino a un punteggio massimo di 138 (6:54 min). Rif. appendice 4.5

§4.6 Ripartenze: Durante un combattimento è consentito un numero illimitato di ripartenze. Quando un pilota tenta di recuperare il proprio modello dalla zona di atterraggio (rif. § 2.2.2), (durante una batteria), deve ottenere l'autorizzazione dal giudice principale. Il giudice principale emette quindi un allarme e si assicura che tutti i piloti siano a conoscenza della situazione. Una ripartenza deve essere effettuata dallo stesso punto in cui è stato effettuata la

prima partenza. Le ripartenze sono consentite solo se il modello finisce nella zona di atterraggio. Le ripartenze devono essere effettuate esclusivamente tra la piazzola di partenza assegnata al singolo pilota e la linea di sicurezza.

§4.7 Cambio di modello: Lo stesso modello deve essere utilizzato per tutta la durata di un combattimento. Un modello nuovo può essere utilizzato per il combattimento successivo. Il modello è definito dalle parti principali di fusoliera e ala.

§4.8 Attraversamento delle linee: Un attraversamento avviene sia con il modello in volo che in movimento a terra.

In volo il modello deve essere chiaramente oltre la linea.

A terra, conta il motore. Se un modello ha più motori, conta qualsiasi motore che attraversa la linea.

§4.9 Attraversamento della linea di sicurezza: Se un pilota attraversa la linea di sicurezza con un modello in volo durante una gara, il tempo di volo gli viene interrotto e gli viene ordinato di atterrare immediatamente. Il concorrente riceve una penalità di -200p. La seconda volta che un pilota attraversa la linea di sicurezza con un modello, il pilota viene immediatamente squalificato dalla gara e perde il diritto di partecipare ai successivi lanci del round. Mantiene i punti positivi e negativi assegnati fino al momento del secondo attraversamento della linea di sicurezza.

§4.10 Striscia persa: È responsabilità del concorrente decollare con una striscia di lunghezza appropriata e completamente tesa attaccata al suo velivolo. Dopo l'atterraggio, una striscia mancante, impigliata o aggrovigliata, conta come persa (non vengono assegnati +50p), a meno che la striscia non sia stata persa durante l'atterraggio, il che deve essere dimostrato ritrovando la striscia mancante. Per ottenere il bonus striscia intatta, il modello e la striscia devono essere stati in volo durante il combattimento per almeno 10 secondi.

§4.11 striscia tagliata: Un concorrente che taglia una striscia ad un velivolo nemico in volo, guadagna +100p.

Se una striscia nemica è attaccata al modello, si applicano le seguenti regole:

Un taglio effettuato su una striscia attaccata conta come un taglio sulla striscia nemica e il concorrente che effettua il taglio guadagna +100p.

Se una striscia attaccata viene tagliata da un avversario, il concorrente non perde i suoi punti striscia. Contano solo i tagli effettuati alla striscia effettivamente agganciata al modello del concorrente. Se durante un sorvolo vengono effettuati tagli a più strisce (propria e attaccata) o vengono effettuati più tagli alla stessa striscia nello stesso tempo, questo conta come un solo taglio effettuato alla striscia nemica. Se un taglio avviene con un abbattimento, più o meno contemporaneamente (durante un sorvolo), il taglio non conta (nessun punto di taglio assegnato).

§4.12 Collisione: Se due o più velivoli sono stati apparentemente coinvolti in una collisione in volo, si applica una procedura chiara : il concorrente, il cui velivolo rimane in volo dopo una collisione in volo, può decidere di continuare a volare per guadagnare ulteriori punti di volo. Non verranno assegnati punti abbattimento o punti di consolazione. Il tempo di volo verrà interrotto quando la fusoliera del velivolo tocca il suolo.

§4.13 Regola di non ingaggio: Se un pilota si allontana dal combattimento per più di 30 secondi, deve essere ammonito dal giudice principale. Se il pilota, anche dopo questo avviso, si

astiene dal combattimento per altri 30 secondi dopo l'avvertimento, riceverà una penalità di -50 punti per mancato ingaggio. Un pilota che dopo il primo avviso comunica al giudice principale di avere problemi tecnici deve immediatamente cercare di far atterrare il suo modello, in un luogo e in un modo sicuri per i concorrenti e il pubblico.

§4.14 Pareggio: Se i punteggi finali sono uguali per due piloti, vince quello con il punteggio più alto nella finale. In caso di ulteriore parità, vince il pilota con il punteggio più alto in un singolo combattimento (esclusa la finale) della gara.

§4.15 Frequenze: I concorrenti devono essere in grado di cambiare tra almeno due frequenze. Quando si verifica un conflitto di frequenza durante la finale, il concorrente con il punteggio totale più basso dovrà cambiare frequenza. A questo cambio deve essere concesso del tempo extra, in modo che la fase di preparazione della finale non inizi fino al completamento del cambio. È responsabilità del concorrente evitare conflitti di frequenza in caso di variazioni rispetto alla frequenza indicata.

§4.16 Reclami: Se le condizioni meteorologiche o di altro tipo peggiorano durante una gara o non appena un pilota partecipante presenta un reclamo al gruppo organizzatore in merito alle condizioni meteorologiche o di altro tipo, il gruppo organizzatore indirizzerà i piloti a una votazione per decidere se la gara debba essere posticipata o annullata e come debbano essere decisi i risultati della gara.

§4.17 Proteste: Ogni concorrente può presentare una protesta contro le decisioni dei giudici. Le proteste devono sempre essere risolte tramite votazione tra i concorrenti. Ciò deve essere fatto il prima possibile. Deve essere versata una quota per la protesta. Se la protesta viene accolta, la denuncia di quota viene restituita.

§5 GIUDICI

§5.1 Giudice principale: Il giudice principale è responsabile della tempistica complessiva della gara. È inoltre responsabile di mantenere i concorrenti dietro la linea di sicurezza quando gli aerei sono in volo. Imbrogliare o tentare di imbrogliare sarà punito con la squalifica del concorrente. La decisione del giudice principale si basa sul voto dei piloti.

§5.2 Giudice di sicurezza: Il giudice di sicurezza è responsabile della sicurezza complessiva della gara. Questo giudice ha un'autorità superiore a quella del giudice principale in materia di sicurezza. Il giudice di sicurezza deve segnalare i pericoli per la sicurezza durante un combattimento. Deve posizionarsi in modo da poter individuare chiaramente gli attraversamenti della linea di sicurezza. È inoltre responsabile che non vi siano persone che non indossino il casco protettivo al di fuori di zone con rete di sicurezza o a una distanza inferiore a 60 metri dalla linea di sicurezza.

§5.3 Giudice pilota: Il giudice pilota è tenuto a segnare i punti del pilota su un tabellone e a registrare il tempo di volo del pilota assegnato. Inoltre, è responsabile di registrare, insieme al giudice di sicurezza, gli attraversamenti della linea di sicurezza, i mancati ingaggi e le collisioni e di controllare la striscia del pilota anche dopo il combattimento. Il giudice del pilota deve controllare l'aereo prima e immediatamente dopo la batteria per verificare che la striscia o parti di essa siano attaccate all'aereo. Ciò deve avvenire in accordo con il pilota, confermato da una firma sulla scheda pilota. Se la situazione rimane dubbia dopo l'atterraggio, il giudice principale deve prendere una decisione immediatamente.

§6 PUNTI: Viene utilizzato il seguente sistema di punteggio.
Si noti che non vengono assegnati punti decimali.

§6.1 Punti negativi/positivi:

Superamento della linea di sicurezza (valido tutto il giorno)	- 200
Non ingaggio	- 50
Motore oltre il limite di giri.	- 50
Proprio striscia non tagliato durante il combattimento	+50
Taglio della striscia dall'aereo nemico	+100
Tempo di volo, ogni 3 secondi	+1 fino a +138