

REGOLAMENTO SPORTIVO 2022



1. REGOLAMENTO DI DISCIPLINA

1.1 GENERALITA'

- 1.1.1 L'Associato all'AMSCI è tenuto a mantenere, in ogni momento, un comportamento coerente alle comuni norme di una civile convivenza e reciproco rispetto.
- 1.1.2 Ogni comportamento non rispettoso di quanto previsto dall'art. 1.1.1 sarà passibile di un provvedimento disciplinare.

1.2 INFRAZIONI COMPORTAMENTALI

- 1.2.1 Ogni diverbio o disputa fra Associati, che dovesse insorgere durante una manifestazione, deve essere immediatamente sedato dagli Organi preposti alla Direzione della manifestazione. Ai responsabili sarà comminato un richiamo ufficiale che verrà riportato nel Verbale di Gara redatto a fine manifestazione.
- 1.2.2 In caso di rifiuto a cessare e a chiarire immediatamente la disputa, o in caso di recidiva, il/lo i contendenti dovranno essere prontamente allontanati e saranno deferiti alla Commissione Disciplinare per i provvedimenti che il caso richiede.
- 1.2.3 Nel caso alla disputa seguisse un'aggressione, o anche un solo tentativo di essa, il (o i) responsabile/i attivo/i dovrà essere immediatamente allontanato ed a suo carico scatterà il provvedimento previsto dall'art. 1.2.2. Anche nei confronti di chi (o di coloro) che ha subito l'aggressione deve essere istruita un'indagine per verificare eventuali corresponsabilità. Al suo termine sarà redatto un verbale al quale seguiranno i provvedimenti che il caso richiede.
Nel caso di accertata corresponsabilità, la Commissione Disciplinare dell'AMSCI potrà proporre i responsabili al Direttivo dell'AMSCI per un provvedimento di RADIAZIONE.
- 1.2.4 Nel caso di accertato procurato danno, durante una fase di gara, al modello di un altro Concorrente scatterà per il danneggiante un provvedimento di ammonizione con diffida. Ogni provvedimento comminato deve essere riportato sul Verbale di Gara.
- 1.2.5 Qualora, durante una qualsiasi fase della gara, il Pilota dovesse perdere il controllo del suo mezzo, per malfunzionamento dell'apparecchiatura ricetrasmittente o guasto meccanico, deve immediatamente fermarsi pena la squalifica da quella fase di gara.
- 1.2.6 Alla seconda ammonizione con diffida scatta la squalifica.
- 1.2.7 Il Pilota squalificato (al quale è esposta bandiera nera o segnalato in altro modo) che non dovesse fermarsi entro tre (3) giri dalla notifica del provvedimento verrà deferito alla Commissione Disciplinare.
- 1.2.8 Il mancato rispetto delle disposizioni, emanate dal Direttore di Gara, farà scattare, nei confronti degli inadempienti, un provvedimento che, a insindacabile giudizio del Direttore di Gara, potrà essere di ammonizione semplice o con diffida oppure una sanzione accessoria in tempo: drive through o Stop and Go.
- 1.2.9 Non consegnare il modello alle Verifiche Tecniche comporta l'immediata squalifica dalla fase di gara appena disputata e il deferimento alla Commissione Disciplinare dell'AMSCI.
- 1.2.10 L'utilizzo in gara di un modello che non abbia superato le ispezioni tecniche comporta l'immediata squalifica e il deferimento alla Commissione Disciplinare dell'AMSCI.
- 1.2.11 La contraffazione della punzonatura comporta l'immediata squalifica ed il deferimento alla Commissione Disciplinare dell'AMSCI. La Commissione Disciplinare dell'AMSCI potrà comminare un provvedimento di sospensione non inferiore a sei (6) mesi.
- 1.2.12 Utilizzare, in gara, un automodello diverso da quello punzonato o, qualora la punzonatura non fosse stata eseguita, un modello diverso da quello presentato alle verifiche tecniche comporta l'immediata squalifica e il deferimento alla Commissione Disciplinare. In questo caso la Commissione Disciplinare dell'AMSCI comminerà un provvedimento di sospensione.
- 1.2.13 Il cambio del quarzo senza l'autorizzazione della Direzione di Gara comporta un provvedimento di squalifica per la fase in svolgimento e la notifica di una ammonizione con diffida.
- 1.2.14 L'invasione della corsia di scorrimento o della pista da parte del Meccanico, così come l'accompagnamento del modello all'uscita dei box, è sanzionato con un'ammonizione semplice comminata al Pilota, se tale comportamento non penalizza altri Piloti; con un'ammonizione con diffida, con la penalizzazione in tempo o con la squalifica, nei casi più gravi.
- 1.2.15 **Imprecazioni:** qualora un Pilota bestemmi, durante una qualsivoglia fase di gara, il Direttore di Gara, deciderà la sanzione accessoria (e.g.: sanzione in tempo, drive through o Stop and Go) più adatta da comminare. Qualora l'imprecazione provenga dal Meccanico verrà penalizzato il Pilota a lui associato. Nei casi di recidiva, il Direttore di Gara può decidere la squalifica del Pilota e/o l'allontanamento del Meccanico, da sotto il palco, dalla fase di gara.

1.3 INFRAZIONI AL REGOLAMENTO TECNICO

- 1.3.1 Ogni infrazione alle disposizioni tecniche e dimensionali rilevate in seguito alle verifiche e alla punzonatura comporta l'immediata esclusione dalla fase di gara in cui, o dopo la quale, è stata rilevata l'infrazione e fa scattare, inoltre, un provvedimento di ammonizione con diffida.
- 1.3.2 Abrogato.

- 1.3.3 A una seconda ammonizione per infrazione al Regolamento Tecnico scatta la squalifica ed il deferimento alla Commissione Disciplinare dell'AMSCI che potrà emettere un provvedimento di sospensione dall'attività sportiva.
- 1.3.4 Infrazioni al Regolamento Tecnico che interessano organi quali:
- il motore (cilindrata massima o caratteristiche tecnologiche/elettriche);
 - il carburante (le batterie nel settore Elettrico);
 - la punzonatura delle gomme (per il settore 1/8 GT ed Elettrico);
 - prova fonometrica;
 - qualsivoglia infrazione tecnica prevista nei singoli capitoli di specialità.
- Comportano l'immediata squalifica e il deferimento alla Commissione Disciplinare dell'AMSCI per i provvedimenti che il caso richiede (sospensione o inibizione a termine o definitiva).

1.4 INFRAZIONI AL REGOLAMENTO SPORTIVO

- 1.4.1 Abrogato.
- 1.4.2 Abrogato.
- 1.4.3 **Non potranno essere organizzate gare e/o manifestazioni, né potrà essere ammessa la partecipazione a esse, in concomitanza alle Assemblee Regionali, la cui data di effettuazione è stabilita dal Responsabile Regionale dell'ASD AMSCI.**
- 1.4.4 La non ottemperanza a quanto previsto dall'art. 1.4.3 fa immediatamente scattare un provvedimento di sospensione e il deferimento alla Commissione Disciplinare AMSCI sia per la pista sia per tutti i partecipanti.
- 1.4.5 **Qualora si riscontrasse che uno o più partecipanti a una gara ufficiale non fossero iscritti alla Associazione gli stessi saranno invitati a regolarizzare immediatamente la loro posizione, nel caso in cui il tesseramento non venga regolarizzato gli stessi verranno allontanati immediatamente, squalificati dalla gara, tolti dalla classifica. L'AMSCI si riserva il diritto in caso di future richieste di tesseramento di avallare le stesse.**
- 1.4.6 **Verbale di Gara:** il mancato invio alla Segreteria, entro dieci (10) giorni, del Verbale di Gara relativo alle Prove di Campionato Regionale, Interregionale e Campionato AMSCI (in Prova Unica o su più Prove) farà scattare un provvedimento disciplinare nei confronti dell'inadempiente.
- 1.4.7 Eventuali mancanze, a carico dell'Organizzatore, devono essere riportate sul Verbale di Gara di cui all'art. 1.4.6 e rappresenteranno materiale per la formulazione di una classificazione dell'impianto in oggetto.

1.5 LEGENDA

- 1.5.1 Due (2) ammonizioni semplici = una (1) ammonizione con diffida.
- 1.5.2 Due (2) ammonizioni con diffida = squalifica.
- 1.5.3 Le ammonizioni regolarmente riportate sui Verbali di Gara dei Direttori di Gara sono sommate e portano automaticamente alla squalifica.

2. TEAM AMSCI

2.1 FORMAZIONE

- 2.1.1 Avranno accesso al TEAM AMSCI, per le competizioni internazionali, solo ed unicamente i Piloti presenti nel Ranking AMSCI, e, nell'ordine:
- Indipendentemente dall'ordine di Classifica l'eventuale "defender" AMSCI del titolo Mondiale (Campione del Mondo in carica) delle rispettive specialità;
 - Indipendentemente dall'ordine di Classifica l'eventuale "defender" AMSCI del titolo Europeo "A" (Campione Europeo in carica) delle rispettive specialità;
 - avranno accesso al Team AMSCI per le competizioni Internazionali nell'ordine:
 - Pista 1/10 - 1/8 - 1/5:** vengono presi i Piloti del ranking AMSCI Pro (ex Expert) e poi i Piloti appartenenti alla categoria Sport (ex F1 + F2) sempre seguendo il ranking AMSCI. Le gare valedoli per il Ranking AMSCI verranno indicate ogni anno alla presentazione del Calendario per l'attività Nazionale, qualora le stesse non fossero state disputate saranno valide, le gare indicate, utili prima della gara internazionale alla quale si vuole partecipare. Inoltre, il vincitore della Categoria Sport ha diritto ad una allocazione nella stessa specialità indipendente dal ranking;
 - Off Road 1/8:** vengono presi i Piloti del ranking AMSCI Pro (ex Expert) e poi i Piloti appartenenti alla categoria Sport (ex F1 + F2) sempre seguendo il ranking AMSCI. Le gare valedoli per il Ranking AMSCI verranno indicate ogni anno alla presentazione del Calendario per l'attività Nazionale, qualora le stesse non fossero state disputate saranno valide, le gare indicate, utili prima della gara internazionale alla quale si vuole partecipare. Inoltre, il vincitore della Categoria Sport ha diritto ad una allocazione nella stessa specialità indipendente dal ranking;
 - Elettrico 1/14 - 1/12 - 1/10:** Vengono presi i punti del ranking AMSCI. Le gare valedoli per il Ranking AMSCI verranno indicate ogni anno alla presentazione del Calendario per l'attività Nazionale, qualora le stesse non fossero state disputate saranno valide, le gare indicate, utili prima della gara internazionale alla quale si vuole partecipare;
 - GT Cardano 1/8:** vengono presi i Piloti del ranking AMSCI Pro (ex Expert) e poi i Piloti appartenenti alla categoria Sport (ex F1 + F2) sempre seguendo il ranking AMSCI. Le gare valedoli per il Ranking AMSCI verranno indicate ogni anno alla presentazione del Calendario per l'attività Nazionale, qualora le stesse non fossero state disputate saranno valide, le gare indicate, utili prima della gara internazionale alla quale si vuole partecipare. Inoltre, il vincitore della Categoria Sport ha diritto ad una allocazione nella stessa specialità indipendente dal ranking;
 - Per essere valida la Ranking AMSCI bisogna partecipare alle Prove di Campionato Nazionale AMSCI ed alle eventuali gare aggiuntive che verranno comunicate dal direttivo. Rimane ad insindacabile giudizio del Direttivo AMSCI la valutazione di eventuali eccezioni.
 - eventuali riallocazioni possono essere richieste in Segreteria AMSCI.

2.2 ALLOCAZIONI

- 2.2.1 Saranno aperte le richieste di partecipazione (Intenzione di Partecipazione) in relazione a tutte le gare internazionali dell'anno successivo, previo comunicato sul sito AMSCI e sui canali Social. Inoltre, saranno comunicate, dopo l'AGM EFRA e per ogni specialità, il numero delle allocazioni assegnate dall'EFRA e/o dall'IFMAR.
- 2.2.2 I Piloti aventi diritto, come previsto dall'art. 2.1.1 dovranno, se desiderano esercitare tale diritto, effettuare la registrazione all'evento nell'apposita sezione del sito AMSCI e successivamente effettuare il versamento a copertura della quota d'iscrizione alla Manifestazione.
- 2.2.3 Dopo lo svolgimento della manifestazione, il Pilota che per ingiustificato motivo non dovesse aver partecipato alla Manifestazione sarà deferito alla Commissione Disciplinare.
- 2.2.4 Il Pilota facente parte del Team AMSCI sarà deferito al giudizio della commissione disciplinare se si renderà colpevole di:
 - condotta scorretta e tale da danneggiare l'immagine della Associazione;
 - insubordinazione o comportamento irrispettoso nei confronti del Team Manager;
 - rifiuto a indossare nelle fasi ufficiali (presentazione delle squadre nazionali – sul palco di Pilotaggio durante le fasi finali) la divisa del Team AMSCI.La lettera c) comporterà il deferimento alla Commissione Disciplinare, mentre le lettere a) e b) comportano il deferimento al Direttivo dell'AMSCI.

2.3 ESCLUSIONI DAL TEAM AMSCI

- 2.3.1 Il deferimento alla Commissione Disciplinare, fatto salvo ogni e più restrittivo provvedimento, comporta l'automatica esclusione dal Team AMSCI per non meno di uno (1) anno.
- 2.3.2 Il deferimento al Direttivo dell'AMSCI, fatto salvo ogni e più restrittivo provvedimento, comporta automaticamente l'esclusione dal Team AMSCI per un periodo non inferiore ai tre (3) anni

2.4 RIALLOCAZIONI

- 2.4.1 Le eventuali richieste di riallocazione saranno prese in considerazione tenendo solo conto dell'ordine di arrivo temporale della suddetta, previa verifica della presenza del Pilota nella Ranking AMSCI (NON in base alla Ranking AMSCI).

2.5 TEAM MANAGER

- 2.5.1 Il Team Manager, la cui nomina è di competenza del Presidente, quale responsabile della squadra nazionale durante le competizioni internazionali, può essere nominato anche uno dei Piloti o meccanici partecipanti all'evento, ha fra i suoi compiti principali, quello di adoperarsi in modo che il comportamento dei Componenti del Team, in pista e fuori dalla pista, sia irreprensibile per quanto riguarda gli aspetti morali, per quelli sportivi e sia assolutamente rispettoso delle leggi, degli usi e dei costumi del Paese ospitante.
- 2.5.2 I compiti del Team Manager sono:
- a) provvedere alla registrazione del Team ed a fornire agli organizzatori le Licenze EFRA e l'elenco delle frequenze utilizzate dai Piloti del Team;
 - b) essere presente alle verifiche tecniche, sia prima che durante e dopo la fine delle fasi di gara nelle quali sono impegnati i membri del Team;
 - c) occuparsi della sicurezza e del comportamento del Team e provvedere affinché gli venga riservata una soddisfacente sistemazione nei box;
 - d) deve partecipare ai meeting dei Piloti prima della partenza della gara.
 - e) è il collegamento fra il Team e la Direzione di Gara per quanto riguarda le informazioni circa:
 - I. cambi di orario;
 - II. cambi di frequenza;
 - III. risultati delle qualificazioni, delle semifinali e finali;
 - IV. tutte le altre informazioni riguardanti la gara.
 - f) è autorizzato a rimanere nei box (pit area) quando uno dei Piloti del Team è impegnato nella fase in corso.
- 2.5.3 Poiché non sono ammesse deleghe deve partecipare, onde poter esercitare il diritto di voto, alle riunioni della Giuria Internazionale.

3. NORME GENERALI DI GARA

3.1 ISCRIZIONE GARE AL CALENDARIO SPORTIVO

- 3.1.1 Tutte le manifestazioni automodellistiche che si svolgono sul territorio nazionale sotto l'egida dell'ASD AMSCI devono essere iscritte al Calendario Sportivo Nazionale RC.
- 3.1.2 La richiesta d'iscrizione di una manifestazione al Calendario AMSCI deve essere eseguita in forma scritta compilando l'apposito modulo presente sul sito dell'AMSCI ed entro i termini previsti dal Direttivo AMSCI.
- 3.1.3 La richiesta deve essere inoltre corredata di tutta la documentazione riguardante la manifestazione e l'impianto su cui avrà luogo.
- 3.1.4 Il Calendario delle manifestazioni (Nazionali, Regionali e Interregionali) sarà pubblicato ed aggiornato in tempo reale nel sito ufficiale dell'ASD AMSCI (www.amsci.it).
- 3.1.5 Solo le gare regolarmente iscritte a Calendario potranno essere prese in esame dalle Commissioni Sportiva e Disciplinare.
- 3.1.6 L'ASD AMSCI non si assume, né può essere a essa fatta risalire, alcuna responsabilità, soggettiva od oggettiva, per qualsiasi evento che possa essersi verificato in manifestazioni per le quali ha concesso, ed ha per questo riscosso una tassa, per l'uso dei suoi regolamenti.
- 3.1.7 **I Dirigenti dell'ASD AMSCI non si assumono alcuna responsabilità, né possono essere chiamati in causa, per eventi anche di carattere sanitari straordinari che possono essere accaduti durante lo svolgimento di manifestazioni nelle quali hanno prestato la loro opera come Direttori di Gara o Collaboratori.**
- 3.1.8 I Dirigenti AMSCI ed i Responsabili Regionali (o Interregionali) devono essere regolarmente associati all'ASD AMSCI per l'anno in corso.
- 3.1.9 **I gestori degli impianti ospitanti una Prova di Campionato Nazionale AMSCI, Campionato Regionale o Interregionale, di qualsivoglia specialità, devono registrare la propria pista all'ASD AMSCI. Inoltre, la richiesta di una Prova di Campionato Nazionale AMSCI, Campionato Regionale ed Interregionale, di qualsivoglia specialità, sarà possibile solo per gli impianti registrati nell'Elenco Piste. Infine, gli impianti scelti per ospitare una Prova di Campionato Nazionale AMSCI dell'anno in corso hanno tempo fino al 28 febbraio del medesimo anno per l'iscrizione all'elenco piste AMSCI, pena l'annullamento dell'assegnazione della Prova di Campionato AMSCI.**
- 3.1.10 **Registrazione Elenco Piste dell'ASD AMSCI:** La registrazione nell'elenco piste da l'accesso al portale AMSCI da parte dei gestori per promuovere le proprie manifestazioni e le eventuali Gare AMSCI.
- 3.1.11 **Integrazione Tessera AMSCI:** Il Socio Club o l'associato tesserato come Meccanico può eseguire, in un qualunque periodo dell'anno in corso, l'integrazione della tessera per elevarla a Licenza Pilota (Scoppio o Elettrico). L'interessato deve utilizzare il portale AMSCI dove può interagire e gestire il proprio tesseramento. Per le varie tipologie di Tessere consultare il vademecum Tesseramenti che viene pubblicato ad inizio anno sul sito AMSCI.
- 3.1.12 Non si effettuano nessun tipo di rimborso sui tesseramenti sia Soci che iscrizione Elenco Piste.

3.2 NORME CHE REGOLAMENTANO LE MANIFESTAZIONI

- 3.2.1 Per partecipare ad una manifestazione automodellistica (Regionale, Interregionale e Nazionale) iscritta a Calendario ASD AMSCI si deve essere in regola con l'iscrizione alla ASD AMSCI.
- 3.2.2 La partecipazione ai Gran Premi Series EFRA, organizzati nel territorio italiano, è aperta a tutti i possessori di Licenza Pilota Nazionale (Elettrico o Scoppio) pertinente alla propria specialità. Pertanto, non occorre avere la Licenza EFRA.
- 3.2.3 L'ordine d'iscrizione determina la prelazione nell'impiego del quarzo. Per quanto detto è fatto obbligo agli Organizzatori di tenere un unico registro delle iscrizioni ove riportare in progressione cronologica tutte le iscrizioni ricevute per la gara.
- 3.2.4 Il Concorrente che s'iscrive a una gara può partecipare con un solo automodello in ognuna delle specialità.
- 3.2.5 Le regole di svolgimento della competizione devono essere note al Concorrente fin dal momento della sua iscrizione alla gara. Il Concorrente, in caso di necessità, può chiedere informazioni e/o chiarimenti al Responsabile Nazionale di Specialità (Responsabile Regionale o Interregionale) oppure al Direttore di Gara.
- 3.2.6 Indicazioni specifiche sullo svolgimento delle manifestazioni sono indicate nei capitoli di ogni singola specialità; dette indicazioni completano quelle contenute nel presente Capitolo 3.
- 3.2.7 I Concorrenti, iscritti alle manifestazioni inserite nel Calendario Sportivo AMSCI RC, sono tenuti a rispettare, sotto propria responsabilità, qualsiasi normativa (civile, penale, amministrativa, ecc.) vigente sul territorio nazionale, che trovi applicazione in seguito ad accadimenti che possano verificarsi nel corso o conseguentemente la manifestazione.
- 3.2.8 **Regolarità di una categoria:** in una Prova di Campionato Nazionale AMSCI di qualsivoglia specialità, una categoria si ritiene legittima se il numero dei Piloti è superiore od uguale alle tre (3) unità. Tuttavia, la decisione di revoca spetta univocamente al Direttore di Gara, il quale potrà decidere, a suo insindacabile giudizio, l'abolizione della suddetta categoria dalla Prova di Campionato Nazionale AMSCI prima che questa venga organizzata.
- 3.2.9 **Rimborso Quota di iscrizione:** qualora un Pilota, per un qualsivoglia motivo, non dovesse presentarsi ad una gara AMSCI (Campionato Nazionale AMSCI in Prova Unica o su Prove multiple), può richiedere il rimborso della quota di iscrizione direttamente alla Segreteria dell'ASD AMSCI entro e non oltre le ore 23:59 del giovedì precedente la manifestazione. Pena la perdita del rimborso.

3.3 FORMAZIONE BATTERIE DI QUALIFICAZIONE

- 3.3.1 Le batterie di qualificazione potranno essere formate da un massimo di dieci (10) Concorrenti tranne che per la specialità Off Road che potranno essere composte da un massimo di quindici (15) Concorrenti.
- 3.3.2 Dovrà essere cura del Direttore di Gara formare batterie di qualificazione tenendo adeguatamente separati i valori delle frequenze dei Concorrenti componenti la stessa batteria.
- 3.3.3 Qualora il numero dei Concorrenti aventi la stessa frequenza fosse superiore al numero delle batterie, il Direttore di Gara imporrà il cambio della frequenza ai Piloti che si sono iscritti per ultimi.
Se possibile, tale cambio dovrà essere notificato all'interessato con un certo anticipo prima dell'inizio della gara. Qualora ciò non fosse possibile, il Concorrente avrà a disposizione dieci (10) minuti, dal momento della notifica, per effettuare il cambio.
- 3.3.4 Nei limiti del possibile il Direttore di Gara dovrà tenere conto di eventuali richieste riguardanti l'allocazione in differenti batterie di Concorrenti provenienti dalla stessa località e/o appartenenti allo stesso Gruppo o Squadra Corse; ciò al solo scopo di consentire ai Concorrenti stessi la "reciproca assistenza" con conseguente limitazione delle presenze sul campo di gara.

3.4 ORGANIZZAZIONE

- 3.4.1 È compito di ogni Organizzatore disporre, nelle gare Nazionali, Regionali e Interregionali, quanto è necessario per il corretto svolgimento della gara.
- 3.4.2 Il tracciato della pista su cui dovrà svolgersi la gara è a discrezione degli Organizzatori i quali, in caso di necessità, potranno consultarsi, in relazione al tipo di gara, con il Responsabile Nazionale di Specialità (Responsabile Regionale o Interregionale) o con il Direttivo dell'ASD AMSCI.
- 3.4.3 In particolare, l'Organizzatore dovrà far sì:
- a) che la pista sia conforme a livello infrastrutturale ai requisiti posti per la gara che dovrà essere svolta, come pure i relativi accessori (e.g.: impianto amplificazione, tabellone risultati, corrente elettrica indipendente nella cabina di cronometraggio, ecc.);
 - b) che la pista sia disponibile per le prove in armonia con quanto previsto dal presente Regolamento Sportivo Nazionale;
 - c) che il servizio di cronometraggio sia conforme ai requisiti richiesti, nel presente Regolamento Sportivo, sia qualitativamente che quantitativamente;
 - d) che il giorno della competizione siano disponibili i numeri di gara adesivi (di regolari dimensioni), da assegnare ai Concorrenti in idonea quantità per tutte le fasi di gara;
 - e) che sin dal primo giorno d'inizio delle Verifiche Tecniche sia disponibile il materiale necessario per effettuare le ispezioni e la punzonatura qualora essa sia prevista;
 - f) che sia esposto il tabellone riportante la formazione delle batterie di qualificazione onde rendere possibile il controllo delle frequenze;
 - g) che siano disponibili sul circuito gli "Ufficiali di Gara" per il servizio controllo iscrizioni, controllo accesso nel circuito, giudice box, addetto ritiro trasmettitori, addetto trascrizione risultati sui tabelloni ecc.;
 - h) che venga assicurato, nei limiti del possibile, il servizio ristoro sul circuito;
 - i) che venga garantita l'informazione ai Concorrenti sui risultati delle varie prove attraverso appositi tabelloni;
 - j) che si provveda ad ogni altra esigenza strettamente connessa con lo svolgimento della gara fatta eccezione di quanto di competenza del Responsabile del settore o del Direttivo AMSCI, fermo restando comunque la possibilità di concordare con le stesse eventuali deroghe;
 - k) che sia garantito, infine, il monitor dei tempi sul palco Piloti, per il Direttore di Gara, al fine di seguire l'evoluzione di ogni fase di gara e dei tempi senza problemi.
- 3.4.4 Tutte le persone incaricate dall'Organizzatore della gara come "Ufficiali di Gara" devono essere preventivamente presentate agli Organi Sportivi (Responsabile Nazionale di Specialità, Responsabile Regionale o Interregionale – Direttivo ASD AMSCI) i quali, valutatane la non idoneità, possono richiederne la sostituzione.
È comunque facoltà dei suddetti Organi Sportivi chiedere in qualsiasi momento della gara la rimozione e la sostituzione di o degli Ufficiali di Gara qualora, per una migliore gestione della manifestazione, se ne ravvisasse la necessità.
- 3.4.5 È dovere del Responsabile Regionale (Responsabile Interregionale o Responsabile Nazionale di Specialità) del settore (pista o fuoristrada) impedire lo svolgimento, o la prosecuzione, di qualsiasi competizione ufficiale Regionale/Interregionale (ufficiale Nazionale), qualora ritenga o accerti che non sussistano i presupposti organizzativi, e/o sportivi e/o disciplinari, indispensabili per il corretto svolgimento della stessa.
- 3.4.6 Non possono essere accolte, a posteriori, richieste di annullamento di una manifestazione Regionale, Interregionale o Nazionale. Una simile eventualità comporta, oltre al saldo della penale, ove prevista, il deferimento alla Commissione Disciplinare dell'AMSCI.
- 3.4.7 **Penale:** qualora durante una Prova di Campionato AMSCI (Prova di Campionato Regionale o Interregionale) il Responsabile Nazionale (Responsabile Regionale o Interregionale) dovesse riscontrare delle deficienze organizzative all'interno dell'impianto ospitante, tali da creare eventuali disagi ai Piloti, gli Organizzatori sono soggetti ad una detrazione (cauzione) presa dalla quota relativa al Rimborso Pista. Il suddetto valore viene deciso insindacabilmente dal Direttivo dell'ASD AMSCI (dal Responsabile Regionale o Interregionale).
- 3.4.8 **Rimborso Pista Prove Nazionali:** ogni impianto, iscritto al Calendario Sportivo AMSCI, che ha ospitato una Prova di Campionato AMSCI, riscuote un incasso pari al 50% (cinquanta per cento) della somma al netto delle spese di gestione bancarie, ricavata dalle quote di iscrizione della Prova, e tenendo conto dell'eventuale riduzione dovuta alla penale.

- 3.4.9 **Rimborso Pista Prove Campionato Regionale e Interregionale:** ogni impianto, iscritto al Calendario Sportivo Regionale/Interregionale AMSCI, che ha ospitato una Prova di Campionato Regionale o Interregionale, riscuote un incasso pari ad un massimo di € 20,00 (euro venti) per ogni Pilota regolarmente iscritto e presente alla gara tenendo conto dell'eventuale riduzione dovuta alla penale.

3.5 REQUISITI INFRASTRUTTURALI PER GARE NAZIONALI, REGIONALI, INTERREGIONALI ED INTERNAZIONALI

- 3.5.1 Deve essere possibile arrivare con i mezzi di trasporto ad almeno 100 m dai box.
- 3.5.2 Il parcheggio dei mezzi di trasporto deve essere possibile entro 100 m dai box.
- 3.5.3 Solide barriere devono separare il pubblico dalla pista e dalla zona dei box.
- 3.5.4 Alberghi e campeggi devono essere disponibili in quantità sufficiente ad una distanza che non richieda più di venti (20) minuti di percorrenza.
- 3.5.5 Il campeggio ove possibile è preferibile sia allestito sul lato della pista.
- 3.5.6 Posto ristoro e servizi igienici devono essere disponibili sia per il pubblico che per i Concorrenti.
- 3.5.7 Presso la zona box deve essere disponibile energia elettrica 220 V a.c..
- 3.5.8 I box devono poter accogliere la totalità dei Concorrenti iscritti alla specifica gara, ed essere provvisti di tavoli e di una adeguata protezione contro le intemperie. Lo spazio minimo a disposizione per ogni Pilota deve essere di 80 cm x 100 cm di larghezza.
- 3.5.9 a) Il palco di Pilotaggio deve avere posto per almeno dieci (10) Concorrenti, con un minimo di 80 cm a disposizione per ognuno. Per il settore Off Road il palco dovrà ospitare minimo dodici (12) Concorrenti;
b) Il palco Piloti deve ospitare la postazione del Direttore di Gara, dell'eventuale Refree (nelle gare internazionali EFRA ed IFMAR) ed i Concorrenti. Lo spazio adibito ai Piloti deve essere suddiviso in modo equo al fine di ospitare comodamente la totalità dei Concorrenti partecipanti a qualsivoglia fase di gara. Al di sotto della postazione del Pilota (perpendicolarmente ad esso) deve trovarsi la postazione (pit-lane) adibita al Meccanico (Meccanici) ad esso associato. Si veda a corredo la Figura 1.
- 3.5.10 L'altezza del piano del palco di Pilotaggio (con idonea messa a terra) deve trovarsi ad una altezza compresa fra i 2,00 m ed i 3,50 m da terra, mentre la sua larghezza utile non deve essere inferiore a 1,25 m.
- 3.5.11 L'accesso al palco di Pilotaggio deve avvenire attraverso una scala solida munita di corrimano su entrambi i lati la cui larghezza deve essere minimo di 1,20 m.
- 3.5.12 Il palco di Pilotaggio deve essere dotato di un solido parapetto e di una protezione contro le intemperie.
- 3.5.13 **La posizione del palco di Pilotaggio, nell'impianto, deve essere tale da garantire ad ogni Pilota una uguale visuale della pista sia durante le prove che durante la gara; la visuale non deve essere ostruita dalla presenza di pilastri, aste per bandiere, eventuali rialzi sono utilizzabili solo per i piloti con altezza inferiore a 1,50mt. ed il gradino non può avere un'altezza superiore ai 25cm.**
- 3.5.14 La distanza del parapetto del palco di Pilotaggio alla parte più vicina della pista deve essere compresa fra i 2,0 metri ed i 4,0 metri.
- 3.5.15 Il luogo ove saranno posti i trasmettitori deve essere vicino al palco di Pilotaggio (preferibilmente il medesimo) ed essere protetto dal maltempo.
- 3.5.16 Il box di cronometraggio deve offrire a tutti i cronometristi una ottima visibilità di ogni parte della pista.
- 3.5.17 Il numero di gara del modello che transita davanti al box dei cronometristi deve poter essere visibile per almeno due (2) secondi.
- 3.5.18 Il box di cronometraggio deve avere lo spazio per almeno cinque (5) Ufficiali di Gara con un minimo di 80 cm per ognuno.
- 3.5.19 Nel box di cronometraggio non devono poter entrare né Piloti né spettatori.
- 3.5.20 Il box di cronometraggio deve essere protetto dalla pioggia e dal maltempo in generale. Esso, inoltre, non deve consentire la penetrazione di polvere, detriti delle gomme, ecc..
- 3.5.21 Il tabellone dove poter riportare i risultati di gara deve essere situato in posto conveniente, non lontano dalla zona di cronometraggio, deve essere accessibile a tutti i Piloti ed essere protetto dal maltempo.
- 3.5.22 La tabella frequenze deve essere disponibile durante i giorni di prova e deve essere posizionata preferibilmente vicino al palco di Pilotaggio.



Figura 1: Postazioni palco Piloti e disposizione dei Meccanici

3.6 REQUISITI PER LA SICUREZZA

- 3.6.1 La sicurezza degli spettatori è di primaria importanza e pertanto deve essere tenuta sempre in considerazione quando si progetta o si appronta una pista e/o l'area riservata agli spettatori.
- 3.6.2 La sicurezza degli Ufficiali di Gara, Concorrenti, Meccanici, Accompagnatori ed eventuali Invitati è di uguale importanza, ma si presume che questi siano a conoscenza perfettamente dei potenziali pericoli.
- 3.6.3 Spettatori, Piloti, Meccanici, Accompagnatori ed Ufficiali di gara devono essere efficacemente protetti per mezzo di adeguate barriere.
- 3.6.4 Quando, per evitare il taglio delle curve, vengano utilizzati dei coni od altre barriere, la loro forma deve essere tale che il modello urtando in velocità non possa volare fuori dalla pista, verso il pubblico.
- 3.6.5 Durante l'ispezione tecnica occorre controllare che il paraurti come pure tutte le altre parti sporgenti non presentino spigoli e bordi che possano causare danni in caso di investimento.
- 3.6.6 Una cassetta di "pronto soccorso" adeguatamente attrezzata deve essere sempre disponibile sulla pista.
- 3.6.7 **Abrogato.**
- 3.6.8 **Abrogato.**
- 3.6.9 **Nel caso in cui l'ASD che gestisce l'impianto non sia affiliata ad una Federazione o Ente di Promozione Sportiva è obbligatorio che stipuli una polizza a copertura del rischio infortuni e della responsabilità civile (polizza RCT ed assistenza legale). La copertura per gli infortuni deve estendersi a tutti quanti hanno accesso all'impianto, pubblico compreso, indipendentemente dalla loro qualifica e nazionalità. Una copia della polizza deve essere disponibile in pista.**

3.7 PROVE LIBERE PER GARE DI CAMPIONATO REGIONALE E INTERREGIONALE

- 3.7.1 La pista dovrà essere disponibile a titolo gratuito per i soli Concorrenti già iscritti alla gara ed in regola con la tassa d'iscrizione almeno dalle ore 10:00 del giorno precedente la gara stessa.
- 3.7.2 Il giorno della gara, da parte del Direttore di Gara, possono essere concesse "prove libere" a sua discrezione comunicate nel programma di gara o dallo stesso Direttore.
- 3.7.3 Durante la giornata di gara, compreso l'intervallo eventuale per il pranzo, non sono ammesse prove libere.
- 3.7.4 **È data facoltà al Direttore di Gara di derogare a quanto previsto dall'art. 3.7.3. Tale deroga e le motivazioni che l'hanno consigliata devono essere riportate sul Verbale di Gara.**
- 3.7.5 Durante le prove libere, qualora i Piloti che utilizzano la stessa frequenza non dovessero giungere a un accordo circa l'utilizzo del tempo a loro disposizione, la soluzione della controversia sarà demandata all'Organizzatore.
- 3.7.6 Prima della partenza delle fasi finali è consentito fare compiere ai Concorrenti un giro supplementare di pista al fine di verificare la compatibilità della frequenza, il funzionamento del trasponder personale e l'efficienza del sistema di cronometraggio.
- 3.7.7 **Prove Libere:** possono essere consentite tra l'inizio della prima manche di qualifica e l'inizio dell'ultima Finale a discrezione del Direttore di Gara. Tuttavia, le prove libere non sono obbligatorie. Se le prove libere sono previste, queste devono essere ben note a tutti i Concorrenti, in anticipo, da parte della Direzione di Gara.
- 3.7.8 Al fine di verificare l'efficienza del sistema di cronometraggio automatico (AMB o simile) è opportuno che l'Organizzatore, il giorno prima dell'inizio ufficiale della manifestazione, effettui un completo controllo dell'intero sistema.

3.8 PROVE LIBERE PER GARE NAZIONALI

- 3.8.1 Per le gare Nazionali l'Organizzatore deve mettere l'impianto a disposizione dei Concorrenti iscritti alla manifestazione, ed in regola con il pagamento della tassa d'iscrizione, almeno il giorno precedente l'inizio della manifestazione.
 - a) L'Organizzatore può richiedere un compenso, che deve essere comunicato e autorizzato dal Responsabile Nazionale di Specialità, per l'utilizzo dell'impianto per le prove libere sino al giovedì che precede la manifestazione;
 - b) La programmazione delle prove libere del giovedì antecedente la gara di C.I. sono a discrezione esclusivamente dell'Organizzatore;
 - c) Dal venerdì mattina, la pista deve essere messa a disposizione a titolo non oneroso.
- 3.8.2 Durante tutto il periodo delle prove dovrà essere messo a disposizione dei Concorrenti un tabellone frequenze ove si possano rilevare le frequenze in uso.
- 3.8.3 Al fine di verificare l'efficienza del sistema di cronometraggio automatico (AMB o simile) è opportuno che l'Organizzatore, il giorno prima dell'inizio ufficiale della manifestazione, effettui un completo controllo dell'intero sistema.
- 3.8.4 Il giorno della manifestazione, da parte della Direzione di Gara, possono essere concesse prove libere fino a trenta (30) minuti prima dell'inizio delle qualificazioni.
- 3.8.5 Una volta partita la manifestazione non sono più ammesse prove libere.
- 3.8.6 Eventuali deroghe a quanto previsto dall'art. 3.8.5 potranno essere concesse solamente dal Direttore di Gara e dovranno essere riportate sul Verbale di Gara.
- 3.8.7 Prima della partenza delle fasi finali è consentito fare compiere ai Concorrenti un giro supplementare di pista al fine di verificare la compatibilità delle frequenze, il funzionamento del trasponder personale e l'efficienza del sistema di cronometraggio.
- 3.8.8 **Prove Libere:** possono essere consentite tra l'inizio della prima manche di qualifica e l'inizio dell'ultima Finale a discrezione del Direttore di Gara. Tuttavia, le prove libere non sono obbligatorie. Se le prove libere sono previste, queste devono essere ben note a tutti i Concorrenti, in anticipo, da parte della Direzione di Gara.

3.9 ACCESSO AL CAMPO DI GARA

- 3.9.1 Per ragioni organizzative non può essere consentito l'accesso ai campi di gara e/o all'interno dei circuiti a persone che non siano munite di regolare "Pass" rilasciato ad esclusiva discrezione dal Direttore di Gara.
- 3.9.2 Ad ogni Pilota saranno rilasciati regolari "Pass" per i Meccanici (persone considerate partecipanti alla gara e regolarmente iscritte all'AMSCI) ed i familiari (Pass Accompagnatore).
- 3.9.3 Durante le batterie di qualificazione ogni Pilota potrà essere assistito, nella zona dei box sotto il palco di Pilotaggio, da un solo Meccanico, mentre nelle fasi finali potrà avvalersi dell'assistenza di due (2) Meccanici. A discrezione del Direttore di Gara i Meccanici potranno essere due (2) in tutte le fasi di gara (batterie e fasi finali).
- 3.9.4 È data facoltà all'Organizzatore, in accordo con il Responsabile Nazionale di Specialità (responsabile Regionale o Interregionale), ed in considerazione delle caratteristiche strutturali e/o organizzative della pista, di derogare quanto sopra (vedi art. 3.9.3), limitando eventualmente ad un Meccanico per ogni Pilota, oppure consentendo ad eventuali accompagnatori oltre ai Meccanici, l'accesso sul circuito.
- 3.9.5 Nel caso sia concesso l'ingresso ad Accompagnatori e/o Invitati sarà cura dell'Organizzatore prevedere per loro aree riservate e protette situate in modo da non creare alcun intralcio al regolare svolgimento della manifestazione.
- 3.9.6 È comunque esclusiva responsabilità del Direttore di Gara il rispetto della disciplina di accesso al campo di gara/impianto.
- 3.9.7 È assoluto obbligo, che TUTTI gli "Ufficiali di Gara", siano iscritti all'AMSCI per l'anno in corso.
- 3.9.8 **È obbligatorio avere la Licenza Pilota o Meccanico per accedere in pista o nella pit-lane e sotto il palco Piloti nelle Prove di Campionato Nazionale AMSCI, Prove di Campionato Regionale ed Interregionale.**
- 3.9.9 **Abrogato.**
- 3.9.10 Durante una gara di Campionato Nazionale AMSCI (Prova Unica o Prove multiple), Prova di Campionato Regionale e Interregionale, se il Meccanico assume un comportamento antisportivo (e.g.: bestemmia, turpiloquio con altri Meccanici o assume atteggiamenti aggressivi nei confronti di un altro Meccanico) verrà penalizzato nel modo che segue:
- Il Meccanico non è tesserato: viene allontanato dal Direttore di Gara dal palco Piloti e il Pilota associato viene deferito alla Commissione Disciplinare AMSCI;
 - Il Meccanico è tesserato: viene allontanato dal Direttore di Gara dal palco Piloti e deferito alla Commissione Disciplinare AMSCI.

3.10 DIREZIONE DI GARA

- 3.10.1 **Campionato Regionale e Interregionale:** tutte le gare, a livello regionale ed interregionale, devono essere svolte sotto il controllo del Responsabile Regionale o Interregionale (del settore) competente per territorio (o di zona). Il Responsabile Regionale (Interregionale) potrà svolgere le funzioni di Direttore di Gara o supervisionare un Direttore di Gara designato. Se il Responsabile Regionale o Interregionale rilevasse una manifesta incapacità del Direttore di Gara a condurre la competizione deve immediatamente rilevarlo avocando a sé la direzione della stessa.
- 3.10.2 Il Responsabile Regionale (Interregionale), per cause di forza maggiore, può delegare per iscritto un altro Associato all'AMSCI a svolgere, in sua vece, la funzione di Direttore di Gara. È comunque il Responsabile Regionale (Interregionale) che risponde in toto della persona da lui delegata.
- 3.10.3 **Quota di competenza Responsabile Regionale (o Interregionale):** ammonta ad un massimo di € 5,00 per Pilota iscritto e presente in pista. Il Responsabile Regionale (o Interregionale) può decidere in totale autonomia la destinazione d'uso.
- 3.10.4 **Campionato Nazionale AMSCI:** tutte le gare a valenza nazionale dovranno essere svolte e dirette dal Responsabile Nazionale di Specialità o da un Componente del Direttivo dell'ASD AMSCI.
- 3.10.5 È compito del Direttore di Gara far svolgere la competizione nell'assoluto e completo rispetto dei requisiti organizzativi, sportivi e disciplinari previsti dai vigenti Regolamenti.
- 3.10.6 Il Direttore di Gara deve conoscere perfettamente i Regolamenti (Sportivo, Tecnico e Disciplinare) così da essere in grado di mettere in atto una immediata ed equa applicazione delle sanzioni in essi previste.
- 3.10.7 Qualora durante una manifestazione si presentasse una situazione per la quale il Direttore di Gara non è certo sul provvedimento da applicare, è di gran lunga preferibile che egli si astenga piuttosto che rischiare di prendere un provvedimento che possa successivamente essere impugnato. In questi casi è preferibile che il Direttore di Gara consulti i Regolamenti sospendendo, se necessario, la manifestazione per il tempo strettamente necessario.
- 3.10.8 Il Direttore di Gara, se lo ritiene opportuno, prima di prendere un provvedimento può consultarsi con gli Ufficiali di Gara o sentire la versione dei diretti interessati. Resta comunque scontato che la responsabilità per l'emissione del provvedimento spetta solo ed unicamente al Direttore di Gara.
- 3.10.9 Il Direttore di Gara può sospendere la gara, qualora ne ravvisi gli estremi, in qualsiasi momento della competizione e comunque prima o dopo ogni fase di gara.
- 3.10.10 Il Direttore di Gara può sospendere una prova mentre è in svolgimento solo in caso di:
- maltempo che rende la pista impraticabile;
 - guasto al sistema di cronometraggio che impedisca il regolare rilevamento automatico dei giri e/o dei tempi di qualsiasi Concorrente;
 - eventi straordinari il cui manifestarsi influisce o potrebbe influire sulla sicurezza dei Piloti o del personale di pista o sul regolare svolgimento della gara;

- d) malore di un addetto al cronometraggio.
- 3.10.11 È compito del Direttore di Gara verificare la corretta esecuzione dei compiti assegnati ai vari Ufficiali di Gara, nonché assicurarsi che tutto sia conforme a quanto stabilito prima che la competizione prenda il "Via".
- 3.10.12 È compito del Direttore di Gara comminare tutte le sanzioni sportive relative alle infrazioni del presente Regolamento Sportivo Disciplinare e Tecnico.
- 3.10.13 In una manifestazione alla quale è presente un Componente del Direttivo AMSCI questi può assumerne la direzione. Nel caso in cui non ritenesse di avvalersi di tale facoltà la sua azione sarà di sovrintendere e verificare che tutto si svolga nel pieno rispetto delle norme regolamentari vigenti.
- 3.10.14 In una gara in cui sia presente un Componente del Direttivo AMSCI se questi rilevasse una manifesta incapacità del Direttore di Gara a condurre la competizione dovrebbe immediatamente rilevarlo avocando a se la direzione della stessa.
- 3.10.15 Per tutte le normative relative allo svolgimento della gara non previste dal presente Regolamento Sportivo Nazionale, il Direttore di Gara può assumere, altresì, tutte le decisioni che ritiene più opportune per risolvere al meglio la situazione che si è venuta a manifestare. Inoltre, durante una qualsivoglia fase di gara, il Direttore di Gara può comminare penalità anche di carattere accessorio: sanzioni di tempo o dando uno Stop and Go.

3.11 ISPEZIONE TECNICA E PUNZONATURA

- 3.11.1 In ogni gara ufficiale AMSCI tutti gli automodelli partecipanti devono essere sottoposti ad una ispezione tecnica al fine di accertare la loro rispondenza alle caratteristiche imposte dal Regolamento Sportivo Nazionale vigente.
- 3.11.2 L'ispezione tecnica deve essere effettuata prima della partenza della prima (1^a) prova della (1^a) prima batteria di qualifica.
- 3.11.3 L'ispezione tecnica comprende anche la conferma da parte del Concorrente del valore della frequenza e del numero del Transponder Personale dichiarata all'atto dell'iscrizione.
- 3.11.4 **Punzonatura: la stessa deve essere effettuata obbligatoriamente prima che sia dato il via alla prima (1^a) manche della prima (1^a) batteria. Se dopo tale termine si prenderà parte ad una fase di gara con il modello non ancora punzonato, il pilota perde la fase di gara appena disputata ed il modello verrà punzonato.**
- 3.11.5 **Abrogato.**
- 3.11.6 **Per ogni Concorrente la gara comincia ufficialmente dal momento della punzonatura del proprio modello. La configurazione dell'automodello (di tipo geometrico e meccanico), autorizzata dal Responsabile delle Verifiche Tecniche, deve essere mantenuta obbligatoriamente da parte del Pilota in tutta l'intera manifestazione (Prova di Campionato Nazionale AMSCI, Prova di Campionato Regionale ed Interregionale).**
- 3.11.7 **Abrogato.**
- 3.11.8 La punzonatura deve essere fatta sul telaio del modello, riportando, con apposito "strumento", la sigla del Direttore di Gara, o del Responsabile delle Verifiche Tecniche, ed il numero identificativo a tre (3) cifre del Pilota (numero DIN: Driver Identifying Number).
- 3.11.9 **Durante la competizione possono essere cambiate tutte le parti componenti il modello; in caso di danneggiamento della parte punzonata (Telaio), la sua sostituzione può avvenire consegnando la stessa al Responsabile delle Verifiche Tecniche, unitamente al relativo ricambio, non montato, per una nuova punzonatura. I due telai devono essere perfettamente uguali in forma, peso e misure. Per tutta l'intera manifestazione il telaio danneggiato verrà trattenuto dal Responsabile delle Verifiche Tecniche e riconsegnato al Concorrente solo al termine della gara.**
- 3.11.10 Al termine di ogni fase di gara (qualifiche o fasi finali), tutti i modelli, eccetto quelli autorizzati dal Direttore di Gara o dal Responsabile delle Verifiche Tecniche, devono essere obbligatoriamente lasciati su un ripiano adibito a parco chiuso il quale è complementare al box predisposto per le Verifiche Tecniche. La Direzione di Gara potrà eseguire in modo casuale controlli sui modelli in qualsiasi momento. La procedura standard prevede:
- a) durante le prove di qualificazione l'Ufficiale delle Verifiche Tecniche potrà controllare tutte le parti del modello. In particolare, potranno essere effettuati controlli a campione, su alcuni modelli sulle seguenti parti:
- peso;
 - marmitta e/o silenziatore (per le 1/5 TC);
 - carrozzeria e spoiler;
 - filtro aria;
 - motore;
 - gomme (punzonatura).
- b) durante le fasi finali (semifinali ecc.) potranno essere aggiunte le seguenti verifiche:
- punzonatura del telaio;
 - capacità del serbatoio;
 - miscela (percentuale massima di Nitrometano) o benzina (per la 1/5 TC);
 - cilindrata massima motore nella specialità 1/5 TC;
 - gomme (punzonatura).
- c) al termine della Finale gli automodelli finalisti, anche quelli ritirati, dovranno immediatamente essere consegnati al Responsabile delle Verifiche Tecniche per i controlli e saranno trattenuti per i dieci (10) minuti previsti per la presentazione di eventuali reclami. Fatto salvo quelli autorizzati dal Direttore di Gara. I primi quattro (4) modelli classificati in ogni fase di gara potranno essere controllati d'ufficio.
- 3.11.11 L'ispezione tecnica e la punzonatura nelle gare di Campionato Regionale e Interregionale è facoltativa.

- a) È responsabilità di ogni Concorrente verificare che il proprio modello sia conforme a quanto stabilito dal Regolamento vigente.
- 3.11.12 Nelle gare "Titolate" ufficiali Nazionali l'ispezione tecnica e la punzonatura sono sempre obbligatorie.
- 3.11.13 Al termine di ogni prova è obbligo di ogni Pilota e/o Meccanico fare attenzione a eventuali richieste del Direttore di Gara di presentare il modello per un controllo prima di accedere ai box.
- 3.11.14 Il Concorrente che durante le batterie o fasi finali ha l'automodello con la carrozzeria che non è più nella posizione originale, deve rientrare entro tre (3) giri massimo e farla risistemare sugli appositi supporti. La perdita completa della carrozzeria comporta l'immediata fermata ai box e deve essere rimontata.
Spoiler Posteriore: il Concorrente che durante le batterie o fasi finali perde lo spoiler posteriore, parte di esso o si distacchi parzialmente, cambiando la configurazione originale della carrozzeria, dopo la comunicazione da parte del Direttore di Gara, deve rientrare entro tre (3) giri massimo e farlo risistemare sul proprio automodello. Qualora questo fatto accada durante gli ultimi cinque (5) giri della fase di gara ed il Concorrente non rientra dopo la comunicazione emessa da parte del Direttore di Gara, il Pilota subirà una penalità in tempo, nella fase di gara in oggetto, pari a quindici (15) secondi.
- 3.11.15 **L'automodello del Concorrente che durante le batterie o fasi finali perde il filtro aria "In Box", deve rientrare immediatamente e farlo risistemare sul proprio automodello.**
- 3.11.16 Gli automodelli dei Piloti che acquisiranno il diritto di accedere in Finale, saranno riconsegnati, dagli Ufficiali delle Verifiche Tecniche, tutti contemporaneamente al termine delle due Semifinali al fine di garantire, ai Concorrenti, lo stesso periodo di tempo per preparare il modello per la Finale.
- 3.11.17 **Punzonatura Specialità 1/8 Pista IC ed 1/10 Touring IC:** nel settore Pista (esclusa la specialità 1/5 TC) è possibile punzonare due telai (due automodelli) uno per la pista asciutta e l'altro per la pista bagnata.
- a) **Macchina da asciutto:** la punzonatura, deve essere fatta sul telaio del modello riportando con apposito "strumento" la sigla del Direttore di Gara, o del Responsabile delle Verifiche Tecniche, ed il numero DIN identificativo a tre (3) cifre del Pilota;
- b) **Macchina da bagnato:** la punzonatura deve essere fatta sul telaio del modello, riportando con apposito "strumento" la sigla del Direttore di Gara, o del Responsabile delle Verifiche Tecniche, il numero DIN identificativo a tre (3) cifre del Pilota e la lettera R (Rain) Questo modello si può utilizzare solo quando il Direttore di Gara dichiara "pista bagnata".
- Le punzonature fra asciutto e bagnato saranno diversificate e facilmente riconoscibili.**
 Entrambi i modelli, prima di partecipare ad una qualsivoglia sessione di qualifica, debbono essere obbligatoriamente punzonati.

3.12 TRASMETTITORI E LORO RITIRO

- 3.12.1 Nelle gare sono ammesse solo radio proporzionali, multicanali e con quarzi intercambiabili. È concesso l'uso di sistemi digitali di trasmissione radio (e.g.: DSM 2,4 GHz).
- 3.12.2 È compito dell'Organizzatore, durante le gare, di provvedere ad una adeguata conservazione dei trasmettitori, proteggendoli dal maltempo e suddividendoli per numero di batteria; dovrà inoltre provvedere a facilitare l'identificazione del trasmettitore di ogni Concorrente, possibilmente apponendo sul Tx stesso un dispositivo di identificazione (numero DIN: Driver Identifying Number o targhette adesive etc.) riportante numero di batteria e numero di gara del Pilota; durante tutta la gara è compito dell'Organizzatore disporre di un adeguato servizio di sorveglianza dei trasmettitori.
- 3.12.3 Tutti i trasmettitori in possesso dei Concorrenti devono essere consegnati al Responsabile settore radio prima dell'inizio della gara e non potranno essere ritirati prima della fine della stessa senza specifica autorizzazione del Direttore di Gara che acconsente il ritiro dei trasmettitori solo a quei Piloti che abbandonano la pista per tutto il resto della giornata di gara.
- 3.12.4 Durante lo svolgimento di una qualsiasi fase di gara nessun trasmettitore può essere asportato dal luogo in cui essi sono custoditi. Il non rispetto di detta disposizione comporta un provvedimento di squalifica dalla gara ed il deferimento alla Commissione Disciplinare.
- 3.12.5 I Concorrenti hanno l'obbligo di consegnare il proprio trasmettitore spento al "Responsabile Radio".
 Consegnare il proprio trasmettitore acceso (on) comporta:
- a) se il fatto viene rilevato senza che altri abbiano subito danni: una ammonizione semplice;
- b) se il fatto ha arrecato danno ad altri: un provvedimento di squalifica ed il deferimento alla Commissione Disciplinare dell'AMSCI.
- 3.12.6 Dopo la chiamata in pista il Concorrente può ritirare il trasmettitore che dovrà essere sollecitamente riconsegnato una volta terminata la prova.
- 3.12.7 **Abrogato.**
- 3.12.8 **Abrogato.**
- 3.12.9 Nelle Prove di Campionato AMSCI, Campionato Regionale e Interregionale il Direttore di Gara, potrà non far effettuare il "ritiro delle radio" se i partecipanti che utilizzano radio a frequenza sono nettamente in minoranza.
- 3.12.10 In ogni fase di gara, il Pilota, in ossequio all'art. 3.12.7, o per un qualsivoglia altro motivo, prima di scendere dal palco di Pilotaggio deve chiedere il permesso al Direttore di Gara. Qualora questo non avvenga il Pilota inadempiente verrà punito con un'ammonizione semplice.
- 3.12.11 **Comunicazione radio:** durante le Prove di Campionato AMSCI, Regionale e Interregionale è permessa la comunicazione radio tra Pilota e Meccanico.
- 3.12.12 **Regole di comunicazione radio:**
- a) Solo le bande di servizio pubblico designate, con una potenza massima di 500 mW, sono ammesse;
- b) La comunicazione radio deve essere utilizzata solo dal Pilota e dal Meccanico, mentre il Pilota è sul palco guida, durante l'intera durata della fase di gara;

- c) Un singolo orecchio deve essere coperto dalla cuffia oppure il sistema deve essere realizzato in modo tale da non permettere di ridurre la capacità di ascolto e gli avvisi da parte del Direttore di Gara;
 - d) Tutte le apparecchiature devono essere conformi alle comunicazioni radio locali e nazionali;
 - e) Non sono consentite apparecchiature radio a 2,4 GHz;
 - f) Le apparecchiature radio non possono essere utilizzate in nessun altro momento all'interno o intorno alla pista (e.g.: box Piloti, Verifiche Tecniche, box cronometraggio, ecc.);
- Il Direttore Gara ha il diritto di testare, rifiutare o ritirare l'uso di qualsiasi apparato radio non conforme ai punti sopraccitati della suddetta norma.

3.13 FREQUENZE INTERFERENZE E CAMBIO FREQUENZE

- 3.13.1 a) Ogni Concorrente, e solo lui, è responsabile della legalità d'uso della frequenza e del trasmettitore impiegato;
- b) Ai Concorrenti si raccomanda l'impiego della stessa frequenza per tutta la stagione;
- c) Ogni Concorrente ha l'obbligo di disporre di quarzi con frequenza diverse che devono essere quelle legali (omologate).
- 3.13.2 I Concorrenti hanno l'obbligo all'atto dell'iscrizione di dichiarare le frequenze del proprio apparato e quelle di riserva. Le frequenze vanno confermate al momento della punzonatura o delle verifiche tecniche. Inoltre, è tassativo che il Concorrente controlli, prima dell'inizio di ogni fase di gara, la corrispondenza della frequenza impiegata con quella esposta o comunicata.
- 3.13.3 Qualora a un Concorrente venga richiesto dalla Direzione Gara di cambiare frequenza, deve poter avere a disposizione almeno dieci (10) minuti di tempo per tale operazione.
- 3.13.4 Qualora sia un Concorrente a chiedere di cambiare frequenza (per inconvenienti tecnici al proprio Tx, o per una sua errata selezione del quarzo etc.) tale autorizzazione può essere concessa purché non influenzi il programma di svolgimento previsto per la gara.
- 3.13.5 È assolutamente vietato cambiare frequenza senza l'autorizzazione del Direttore di Gara.
- 3.13.6 **Prova Radio:** in caso di assoluta necessità un Concorrente ha la facoltà di chiedere alla Direzione di Gara l'effettuazione di una prova radio da eseguire con i modelli a motore spento; tale richiesta può essere avanzata sino a trenta (30) secondi prima del "via" alla specifica fase di gara, oltre tale termine non verranno concesse prove radio. La prova radio e la sospensione tecnica NON si escludono a vicenda.
- 3.13.7 La prova radio non è concessa ai Piloti che utilizzano sistemi di trasmissione radio non quarzate (e.g.: DSM 2,4 Ghz).
- 3.13.8 La richiesta di prova radio può essere fatta per le batterie di qualificazione solo prima della partenza della prima prova di ogni batteria; potranno essere concesse eccezionalmente prove radio anche durante le prove successive delle batterie qualora si accerti la presenza alla partenza di Piloti assenti nelle prove precedenti.
- 3.13.9 Per le fasi finali è facoltativa la prova radio; nel caso di disturbi radio (interferenze) qualora non si riesca ad individuare chiaramente l'apparecchiatura che li determina, i Concorrenti che hanno disturbi radio possono cambiare i quarzi o le batterie di alimentazione, sempre entro un tempo massimo di dieci (10) minuti; qualora l'interferenza permanga anche dopo tale operazione, il/i Concorrente/i soggetto/i all'interferenza verrà/anno escluso/i da quella fase di gara.
- 3.13.10 Durante le operazioni di cambio quarzi e/o batterie di alimentazione da parte di alcuni Concorrenti, le prove dei modelli sulla pista devono essere sospese.
- 3.13.11 Nelle fasi finali nel caso in cui siano presenti Concorrenti con egual frequenza saranno penalizzati con l'obbligo al cambio di frequenza i Concorrenti che durante le fasi precedenti sono risultati meno veloci. Il Concorrente obbligato al cambio deve dare comunicazione alla Direzione di Gara del valore della nuova frequenza entro cinque (5) minuti dalla notifica di cambio quarzo. Il Concorrente che avesse ricevuto una notifica di cambio quarzo e non fosse in grado di effettuarlo non potrà prendere il via.
- 3.13.12 Il Concorrente che accusa interferenze con altri Piloti, pur avendo frequenze diverse, deve cambiare frequenza indipendentemente dal risultato ottenuto durante la fase precedente.

3.14 NUMERI DI GARA E TRANSPONDER

- 3.14.1 Tutti i modelli devono portare almeno sulle fiancate della carrozzeria e sul parabrezza il numero di gara a loro assegnato per un totale di tre (3) adesivi.
- 3.14.2 L'altezza dei numeri gara deve essere minimo di quaranta (40) mm e devono essere stampati su una superficie bianca oppure gialla di 55 mm x 55 mm o del diametro di 55 mm (cinquantacinque millimetri). I numeri devono essere stampati su di una superficie opaca (non molto lucida. Si consiglia il colore giallo) per evitare effetti abbaglianti.
- Nessuna scritta è permessa all'interno dell'area bianca (gialla). Non è permesso, altresì, ritagliare il fondo bianco (giallo) del o dei numeri gara consegnati dagli Organizzatori. Qualora il Direttore di Gara appuri l'infrazione, il Pilota inadempiente subirà un'ammonizione semplice con l'obbligo di sostituire gli adesivi modificati con quelli nuovi.
- I soli caratteri permessi sono:
- Avant Garden Gothic medium / demi / bold;
 - DIN 1451 Traffic Sign numbers;
 - Futura demi bold / bold;
 - Futura XBLKIt BT.
- 3.14.3 Al Concorrente che non posizionerà o non collegherà sul suo modello il "transponder" non saranno rilevati né giri né tempi e gli sarà comminata una ammonizione con diffida, si precisa altresì che ogni eventuale

malfunzionamento del trasponder è ad esclusiva responsabilità del Concorrente quindi non gli saranno attribuiti i giri persi in maniera manuale.

- 3.14.4 L'assegnazione del numero di gara per le fasi eliminatorie viene effettuata dal Direttore di Gara sulla base della formazione delle batterie.
- 3.14.5 Il numero di gara assegnato impone il rispetto della relativa casella numerata sulla griglia di partenza (stallo di partenza) e dell'eventuale posto di Pilotaggio sul palco Piloti.
- 3.14.6 Per le fasi finali il numero di gara viene assegnato sulla base dei tempi o dei punteggi ottenuti in qualificazione.
- 3.14.7 a) **Settore Pista (1/8 GT e SuperGT, 1/8 IC, 1/10 Touring IC e 1/5 TC)**. L'assegnazione dei numeri di gara nelle fasi finali (A, B, C, ...) avviene rispettando il risultato delle qualifiche, l'ordine di schieramento della griglia di partenza sarà rispettivamente al numero assegnato. Pertanto, i Piloti che passeranno tramite il sistema Bump-Up, da una fase di finale inferiore ad una superiore prenderanno il numero in base all'ordine di arrivo; in questo caso il numero 9 (nove) o il numero 10 (dieci).
- Settore 1/8 Buggy IC**. L'assegnazione dei numeri di gara nelle fasi finali (A, B, C, ...) avviene rispettando il risultato delle qualifiche, l'ordine di schieramento della griglia di partenza sarà rispettivamente al numero assegnato. Pertanto, i Piloti che passeranno tramite il sistema Bump-Up, da una fase di finale inferiore ad una superiore prenderanno il numero in base all'ordine di arrivo; in questo caso il numero 11 (undici) o il numero 12 (dodici).
- 3.14.8 Qualora un Concorrente non si presentasse alle fasi finali, non potrà essere sostituito da altro Concorrente e pertanto il numero di gara a lui spettante non gli viene assegnato.
- 3.14.9 Abrogato.
- 3.14.10 Al Concorrente che, durante una qualsivoglia fase di gara, cesserà di funzionare il trasponder personale, verranno, ove possibile, rilevati i giri manualmente (quelli effettivamente visti dall'addetto del cronometraggio).
- 3.14.11 In tutte le gare di Campionato AMSCI (Prove Uniche o multiple) e nelle Prove del Campionato Regionale (o Prove di Campionato Interregionale) è obbligatorio l'uso del trasponder personale.

3.15 PROCEDURE DI PARTENZA FASI FINALI

- 3.15.1 Almeno tre (3) minuti primi devono essere concessi tra la fine di una prova e la partenza della prova della batteria successiva.
- 3.15.2 Almeno due (2) minuti primi devono essere concessi dalla messa a disposizione dei trasmettitori alla partenza della prova.
- 3.15.3 Un segnale udibile deve essere dato quando manca un minuto (1) primo e quando mancano trenta (30) secondi alla partenza: per segnale udibile può essere inteso anche la voce del Direttore Gara o Responsabile del Cronometraggio che cita espressamente il tempo mancante al via e richiede l'allineamento.
- 3.15.4 Da trenta (30) secondi a tre (3) secondi al via deve avvenire l'allineamento dei modelli sulla griglia di partenza; il modello deve essere portato all'allineamento da un solo Meccanico e con il motore acceso; nella fase di attesa il Meccanico può tenere il modello con le ruote motrici sollevate da terra.
- 3.15.5 Se un modello, quando inizia il conteggio (10, 9, 8, 7, 6, ecc.), non può essere sulla griglia del "Via", la sua partenza deve avvenire dalla zona box, in coda ai modelli regolarmente schierati e partiti; il mancato rispetto di questa disposizione viene considerata come partenza irregolare.
- 3.15.6 Gli ultimi dieci (10) secondi alla partenza devono essere scanditi al contrario e contemporaneamente lo "starter" (o il Direttore di Gara) deve esporre la bandiera.
- 3.15.7 A cinque (5) secondi dal via lo "starter" (o il Direttore di Gara) deve iniziare ad abbassare la bandiera e a "meno tre (3) secondi" al via la bandiera deve toccare terra.
- 3.15.8 Appena la bandiera tocca terra il Meccanico deve lasciare immediatamente il modello e portarsi oltre la linea disegnata 1,00 m dietro la griglia di partenza; il modello deve rimanere all'interno della casella (stallo) assegnatagli sulla griglia di partenza corrispondente al proprio numero di gara.
- 3.15.9 Dal "meno tre (3) secondi" in poi non deve essere più scandito il tempo ed il via ufficiale dovrà essere dato da un apposito segnale acustico che farà mettere in funzione anche il cronometraggio; in mancanza del segnale acustico il via può essere dato direttamente alzando la bandiera da terra.
- 3.15.10 Il via deve essere dato da zero (0) a cinque (5) secondi da quando la bandiera ha toccato terra.
- 3.15.11 Qualora, per un qualsiasi motivo, non fosse possibile continuare la procedura di partenza, lo "starter" (o il Direttore di Gara) deve sciogliere la griglia di partenza e riconvocarla dopo la rimozione delle cause che avevano impedito la prima partenza, riprendendo la procedura di partenza dall'art. 3.15.4 (da trenta, 30, secondi...).
- 3.15.12 **Partenza Anticipata**: è considerata partenza anticipata quando il modello tocca o supera la linea anteriore della propria casella sulla griglia di partenza dal momento in cui la bandiera dello "starter" (o del Direttore di Gara) ha toccato terra a quando viene dato il via. Una partenza anticipata viene penalizzata con uno "Stop and Go". Tale penalizzazione deve essere segnalata al Pilota immediatamente dopo la partenza e riportata nel Verbale di Gara. Il Pilota deve rientrare per scontare la penalità entro i tre (3) giri dal via.
- 3.15.13 **Partenza Irregolare**: è considerata partenza irregolare quando il Meccanico, una volta che la bandiera ha toccato terra, non si porti immediatamente oltre la linea disegnata 1,00 m dietro la griglia di partenza o continui a trattenere il modello dopo che la bandiera ha toccato terra.
- 3.15.14 È responsabilità di ogni Concorrente prestare attenzione allo svolgimento della gara e alle comunicazioni della Direzione di Gara; non può essere esaminato alcun tipo di reclamo da parte di Concorrenti che non prendono il "via" in una fase di gara o prendono il "via" in ritardo perché temporaneamente assenti o perché non hanno udito le comunicazioni annunciate per altoparlante o perché distratti.
- 3.15.15 Almeno cinque (5) minuti di intervallo devono essere dati tra la fine della prima Semifinale e la partenza della seconda. Lo stesso dicasi per due finali consecutive; ci devono essere almeno cinque (5) minuti di intervallo.

- 3.15.16 Le partenze irregolari e anticipate sono penalizzate con Stop and Go della durata stabilita dal Direttore di Gara. Il Pilota una volta avvisato della penalità comminatagli, da parte del Direttore di Gara, deve rientrare ai box entro e non oltre tre (3) giri dall'annuncio. Il mancato rispetto della comunicazione, da parte del Pilota, fa scattare la squalifica dalla fase di gara ed il deferimento alla Commissione Disciplinare dell'AMSCI.

3.16 INTERVENTI TECNICI E RIMESSA IN PISTA DEI MODELLI

- 3.16.1 Ogni intervento sul modello, dopo ogni recupero, compreso l'avviamento del motore (fatta eccezione per la specialità 1/5 TC), dovrà essere effettuato nella zona box.
- 3.16.2 Gli interventi tecnici e/o i rifornimenti non possono assolutamente essere effettuati sulla pista o sulla corsia di scorrimento (pit lane); il Meccanico può "invadere" la corsia di scorrimento solo per il tempo strettamente necessario al prelevamento del modello, purché tale operazione non danneggi in alcun modo gli altri Concorrenti.
- 3.16.3 Effettuato l'intervento e/o il rifornimento il modello deve ripartire dagli appositi box (o stalli) e percorrere da solo la corsia di scorrimento per immettersi sulla pista; il modello non può essere accompagnato all'uscita dei box dal Meccanico.
- 3.16.4 I modelli soggetti ad interventi presso i box e/o zone autorizzate possono essere rimessi in moto e/o riprendere la corsa fino al segnale di fine corsa; se al segnale di fine corsa il modello sta ancora percorrendo la corsia di scorrimento (pit lane), all'interno della zona box, egli non può riprendere la corsa.
- 3.16.5 All'uscita dai box (pit lane) il modello deve dare la precedenza ai modelli sopraggiungenti. In caso di inosservanza di questa norma verrà comminata al Pilota una ammonizione con diffida oppure uno Stop and Go.
- 3.16.6 Qualora un modello fuoriesca dalla pista e non abbia bisogno di alcun intervento tecnico, deve essere rimesso in pista nello esatto punto dove è fuoriuscito.
- 3.16.7 La rimessa in pista dei modelli viene considerata libera quando non sia previsto dall'Organizzazione un apposito servizio.
- 3.16.8 Nel caso di rimessa in pista per uscita di strada, i modelli sopraggiungenti hanno priorità assoluta di passaggio. In caso di inadempienza a questa norma viene comminata al Pilota una ammonizione semplice.
- 3.16.9 Se per qualsiasi causa un automodello non può continuare la gara e, pertanto, si "ritira" il Pilota può abbandonare il posto di Pilotaggio, senza radiocomando (se è previsto il ritiro delle radio), e chiedendo il permesso al Direttore di Gara, purché questa azione non disturbi minimamente gli altri Concorrenti (urtandoli o coprendo loro la visuale) ed i modelli in pista.
- 3.16.10 **Rifornimento Irregolare (specialità 1/8 Pista IC, 1/10 Touring IC, 1/8 GT/Cardano ed 1/8 Buggy IC):** durante le fasi finali, il rifornimento ad opera del Meccanico deve essere tale da prendere il modello e sollevarlo allontanandolo dalla corsia dei box (pit-lane) al fine di non intralciare il regolare flusso dei modelli che sopraggiungono successivamente. Qualora il Meccanico esegua il rifornimento mantenendo il modello sulla corsia dei box (pit-lane), ostacolando il flusso dei modelli sopraggiungenti, oppure appoggiando il modello sopra una delle due barre che delimitano la corsia dei box (pit-lane), il Pilota ad esso associato viene penalizzato con un "Stop and Go" oppure con un "Drive Through" da eseguirsi entro tre (3) giri dalla comunicazione fatta da parte del Direttore di Gara.

3.17 RIDUZIONI FASI GARA – PIOGGIA – SOSPENSIONE GARA

- 3.17.1 Il Direttore di Gara, sulla base delle condizioni ambientali e/o numero iscritti, decide a suo insindacabile giudizio sulla abolizione di una completa serie di prove e/o riduzione del tempo previsto per batterie e fasi finali.
- 3.17.2 La riduzione delle fasi finali dovrà essere comunque tale che la loro durata sia almeno di cinque (5) minuti primi superiore alla durata di una prova di qualificazione.
- 3.17.3 La eventuale abolizione di una serie di prove e/o la eventuale riduzione dei tempi di durata originariamente previsti, deve essere tempestivamente comunicata a tutti i Concorrenti.
- 3.17.4 Le gare si svolgono con qualsiasi condizione meteorologica.
- 3.17.5 Se una gara dovesse essere interrotta per più di sessanta (60) minuti primi per cause di forza maggiore, il Direttore di Gara deciderà se la gara debba essere interrotta definitivamente.
- 3.17.6 Nel caso la gara debba essere interrotta durante lo svolgimento di una prova di qualificazione, la prova deve essere ripetuta.
- 3.17.7 Nel caso che la gara debba essere interrotta definitivamente durante le fasi finali, la classifica finale sarà redatta sulla base dei soli risultati delle fasi finali precedentemente svolte e complete (A + B). Se l'interruzione della gara avviene durante le prove di qualificazione, la classifica finale dovrà essere redatta sulla base dei soli risultati di qualificazione purché ne siano state svolte almeno due (2) per ogni batteria di ogni categoria; in caso contrario la gara dovrà essere completamente annullata.
Per il settore Pista (1/8 IC, 1/10 Touring IC e 1/5 TC), nel caso che la gara debba essere interrotta definitivamente durante le fasi finali, la classifica finale sarà redatta tenendo conto i risultati ottenuti dalle fasi finali correttamente portate a termine fino al momento della sospensione.
- 3.17.8 Nel caso di interruzione di una fase finale e/o di una Finale dovrà essere usata la seguente procedura:
- a) se sono trascorsi meno di dieci (10) minuti primi dal "via" non si terrà conto di eventuali risultati ottenuti e, se possibile, si darà una nuova partenza; se non sarà possibile dare una nuova partenza, la classifica finale viene redatta avvalendosi dell'art. 3.17.7;
 - b) se sono trascorsi più di dieci (10) minuti primi dal "via", si dovrà tenere conto dei risultati ottenuti e si darà una seconda partenza per il tempo rimanente; il risultato finale per ogni Pilota sarà la somma dei due risultati

conseguiti; nel caso che la gara non possa essere ripresa la classifica finale viene redatta avvalendosi dell'art. 3.17.7;

- c) se il tempo trascorso dal "via" è superiore al 75% del tempo di durata originariamente previsto, la classifica potrà essere redatta sulla base del risultato al momento della interruzione.

Nel caso previsto alla lettera b), al momento della interruzione della gara i Piloti devono:

- I. lasciare i loro modelli sulla linea di partenza sotto il controllo del Direttore di Gara;
- II. possono spegnere la radio e fermare il motore;
- III. nessuna riparazione o cambio di gomme può essere effettuata;
- IV. nessun rifornimento è permesso.

I modelli devono ripartire dalla pit-lane rispettando l'ordine di classifica al momento dell'interruzione della gara. Il Pilota che non dovesse rispettare queste disposizioni viene immediatamente squalificato.

- 3.17.9 Abrogato
- 3.17.10 Il Direttore di Gara, in caso di pioggia con conseguente allagamento del tracciato, può decidere se interrompere o meno la gara.
- 3.17.11 Per le gare "titolate" nazionali il Direttore di Gara dovrà registrare per ogni prova di ogni batteria se la prova viene svolta con pista "asciutta" o "bagnata".
- 3.17.12 Nei casi dubbi il Direttore di Gara decide insindacabilmente sullo stato della pista.
- 3.17.13 **Definizione pista bagnata:** una pista può essere considerata "bagnata" quando il tempo medio sul "giro" risulta essere almeno il 20% superiore al tempo medio ottenuto con pista "asciutta"; i tempi medi vanno calcolati sui Piloti che nelle due situazioni hanno ottenuto le migliori prestazioni.
- 3.17.14 Quando tutti i Concorrenti hanno avuto la possibilità di disputare almeno una prova con la pista "asciutta", saranno validi tutti i risultati conseguiti.
- 3.17.15 Quando non tutti i Piloti hanno avuto la possibilità di disputare una prova con pista "asciutta", saranno considerati validi solo i risultati ottenuti sul bagnato.
- 3.17.16 Qualora le condizioni meteorologiche lo permettano, nonché si abbia a disposizione il tempo occorrente, il Direttore di Gara può fare ripetere le prove a quei Piloti (batterie) che hanno disputato la loro prova sul "bagnato", oppure fare ripetere una serie completa di prove annullando quella serie corsa sul "bagnato" o quella serie nel corso della quale la pista è passata da "asciutta" a "bagnata".
- 3.17.17 Il Direttore di Gara può altresì, in accordo con i diretti interessati, invertire o modificare l'ordine di partenza delle batterie, al fine di consentire a tutti i Concorrenti di disputare una prova sull'asciutto.
- 3.17.18 **Sospensione Tecnica:** per le sole fasi di semifinali o Finale B e finali o Finale A, da parte dei Piloti partecipanti alla specifica fase di gara, può essere richiesto un ritardo della partenza di dieci (10) minuti per "motivi tecnici"; in tale circostanza il Pilota deve specificare se trattasi di problemi "meccanici" o problemi "radio" e può essere richiesta da un solo Pilota.
- 3.17.19 Per il settore pista (1/5 TC, 1/8 Pista IC ed 1/10 Touring IC), se la "sospensione della partenza" è richiesta per problemi "radio" la pista viene considerata "chiusa" per tutto il periodo della sospensione. Se la "sospensione della partenza" è richiesta per motivi "meccanici" la pista rimane aperta per i soli partecipanti a quella specifica fase di gara. Il Pilota che ha richiesto la sospensione viene retrocesso all'undicesimo (11°) posto nella griglia di partenza.
- 3.17.20 Per le specialità Off Road, 1/8 GT e SuperGT, in entrambi i casi di sospensione, la pista viene considerata chiusa. Il Pilota che ha richiesto la sospensione viene retrocesso all'undicesimo (11°) posto nella griglia di partenza per le Specialità 1/8 GT e SuperGT ed al tredicesimo (13°) posto nella griglia di partenza per la specialità 1/8 Buggy Off-Road. La sospensione tecnica può essere richiesta da un solo Pilota.
- 3.17.21 Abrogato;
- 3.17.22 La richiesta di "sospensione della partenza" deve essere invocata prima che vengano chiamati i "30 secondi" per l'allineamento; dopo tale termine non possono essere accettate richieste di sospensione.
- 3.17.23 Nel caso in cui si utilizzano le Semifinali e queste si svolgano in condizioni di pista differenti, pista asciutta/bagnata, la composizione della Finale sarà realizzata incrociando i piazzamenti delle due Semifinali disputate (per esempio, Semifinale A asciutta e Semifinale B bagnata. La composizione avverrà in questo modo: 1° Posto) 1A, 2° Posto) 1B, 3° Posto) 2A, 4° Posto) 2B, 5° Posto) 3A ecc.). La determinazione di pista asciutta/bagnata viene definita avvalendosi dell'art. 3.17.13.

3.18 CRONOMETRAGGIO

- 3.18.1 Scopo del servizio di cronometraggio è quello di rilevare l'esatto numero di giri percorsi dal modello nel tempo previsto di durata della prova.
- 3.18.2 Il "tempo" valido per la classifica di un Concorrente è quello rilevato al primo passaggio del modello sulla linea di traguardo dopo il segnale che indica la fine del tempo previsto.
- 3.18.3 Il segnale di fine del tempo previsto (stop al tempo) deve essere dato nell'esatto momento in cui scade il tempo previsto di durata di quella specifica fase di gara.
- 3.18.4 Abrogato.
- 3.18.5 In fase di qualifica un automodello, fermo ai box, potrà ripartire fino a quando tutti i Concorrenti sul tracciato non abbiano terminato il loro ultimo giro e chiuso il tempo.
- 3.18.6 Non dovranno, mai, essere conteggiati gli eventuali rilevamenti (giri/tempo) di quei modelli che vengono spinti a mano oltre la linea del traguardo o che vengono fatti transitare sulla linea del transponder ad opera del servizio recupero.
- 3.18.7 Il servizio di cronometraggio giri/tempi in tutte le competizioni AMSCI ed EFRA deve essere effettuato con sistemi automatici di rilevamento del passaggio degli automodelli con una precisione al centesimo di secondo.

- 3.18.8 Lo svolgimento del servizio di cronometraggio automatico nelle competizioni ufficiali AMSCI deve essere il seguente:
- a) nelle competizioni "titolate", ove la Direzione di Gara è riservata al Direttivo dell'ASD AMSCI, il servizio di cronometraggio principale si svolgerà sotto il diretto controllo della stessa AMSCI, secondo modalità che verranno emanate all'inizio di ogni anno sportivo;
 - b) nelle gare di Campionato Regionale o Interregionale il cronometraggio deve essere effettuato esclusivamente con un sistema automatico di rilevamento tempi/giro. Il servizio di cronometraggio principale si svolgerà sotto il diretto controllo dell'Organizzatore o del Responsabile Regionale o Interregionale di specialità, secondo modalità che verranno emanate all'inizio di ogni Prova di ogni anno sportivo.

3.19 RISULTATI

- 3.19.1 Al termine di ogni prova è fatto obbligo di fornire a tutti i Concorrenti i risultati della stessa nel più breve tempo possibile, esponendo i risultati su appositi tabelloni.
- 3.19.2 In caso di impossibilità di esposizione dei risultati sui tabelloni (causa maltempo etc.) gli stessi risultati dovranno almeno essere resi noti per altoparlante.
- 3.19.3 È compito del Responsabile del Cronometraggio verificare l'esattezza dei risultati prima che gli stessi vengano esposti e/o diffusi per altoparlante.
- 3.19.4 Il Concorrente può chiedere un controllo solo del proprio cronologico.
- 3.19.5 La verifica del cronologico verrà effettuata direttamente dal Responsabile del Cronometraggio eventualmente alla presenza del Concorrente che ne ha avanzato richiesta.
- 3.19.6 La richiesta di verifica dei risultati attraverso l'analisi del cronologico deve essere invocata entro dieci (10) minuti dalla pubblicazione e/o comunicazione dei risultati e comunque prima che inizi la prova successiva della stessa batteria e/o stessa fase finale (A o B) o Finali A, B, C, ... con il sistema Bump-Up.
- 3.19.7 La verifica del cronologico, dovrà comunque essere effettuata prima che prenda il via la prova successiva della stessa batteria e/o della stessa fase finale (A o B) o Finali A, B, C, ... con il sistema Bump-Up.
- 3.19.8 In considerazione che le eventuali verifiche chieste potrebbero modificare i risultati inizialmente trascritti e/o diffusi per altoparlante, è fatto obbligo al Direttore di Gara comunicare per altoparlante a tutti i Concorrenti che è in corso una verifica, precisando il numero della batteria e il numero della prova, nonché diffondere immediatamente l'esito della verifica stessa; quanto detto al fine di consentire ai Concorrenti l'impostazione di gara ritenuta più idonea sulla base dei risultati ufficiali fino a quel momento conseguiti.
- 3.19.9 Tutti i risultati che verranno esposti sono da considerare "ufficiosi"; gli stessi diventano risultati "ufficiali" dopo che sono trascorsi dieci (10) minuti senza che siano state richieste verifiche; qualora venga richiesta una verifica del cronologico entro i termini stabiliti il risultato diviene "ufficiale" dopo l'esito della verifica stessa.
- 3.19.10 Per quanto riguarda i risultati delle fasi finali il Responsabile del Cronometraggio deve procedere a verificare l'esattezza degli stessi congiuntamente al Direttore di Gara procedendo, se necessario, al riscontro con altri sistemi eventualmente impiegati.
- 3.19.11 Le "posizioni" dei Concorrenti, che possono essere comunicate periodicamente via microfono durante una fase finale, da parte del Direttore di Gara, sono "ufficiose" poiché soggette a possibili variazioni a seguito della verifica del cronologico.
- 3.19.12 È compito del Direttore di Gara e del Responsabile del Cronometraggio, di controfirmare il cronologico ufficiale prima di diffondere i risultati se lo stesso è "stato sottoposto a correzione"; le correzioni vanno apportate senza cancellare "NULLA", ma annotando gli "errori".
- 3.19.13 Nel caso siano state richieste "verifiche", l'ufficializzazione del risultato dovrà avvenire dopo le verifiche stesse tenendone presente l'esito.
- 3.19.14 Il Direttore di Gara, effettuata la premiazione, dovrà ritirare immediatamente il cronologico della Finale e consegnarlo esclusivamente al Responsabile Regionale/Interregionale o Responsabile di Specialità che dovrà conservarlo agli atti per tutta la durata del Campionato Regionale/Interregionale o Campionato AMSCI.

3.20 RECLAMI

- 3.20.1 Solo i Piloti partecipanti alla gara possono presentare reclami.
- 3.20.2 I reclami possono riguardare:
- a) l'Organizzazione;
 - b) la Direzione di Gara;
 - c) il proprio risultato cronometrico, solo quando si è in grado di presentare una prova (cronologico stampato con tempo/giri data e ora della prova) che dimostri l'inesattezza del risultato emesso dalla Direzione Gara;
 - d) altri Concorrenti (per atti antisportivi o contrastanti con quanto previsto dal Regolamento Sportivo Nazionale e Statuto).
- 3.20.3 I reclami debbono essere presentati per scritto al Direttore di Gara entro dieci (10) minuti dalla pubblicazione dei risultati cronologici della fase di gara nella quale è avvenuto l'evento contro il quale si vuole reclamare. Devono contenere una motivazione specifica.
- 3.20.4 I reclami debbono essere sempre accompagnati dal versamento della tassa di € 80,00 (euro ottanta).
- 3.20.5 I reclami saranno esaminati immediatamente dalla Direzione di Gara e comunque prima che inizi la prova successiva della fase di qualificazione o fase finale (A o B) o Finali A, B, C, ... con il sistema Bump-Up. alla quale il reclamo è riferito.
- 3.20.6 Se il reclamo viene accettato, al Concorrente che lo ha presentato gli viene immediatamente restituito l'importo della tassa di € 80,00 (euro ottanta) versato a corredo dello stesso.
- 3.20.7 Se il reclamo viene respinto la somma viene incamerata dalla Segreteria Nazionale dell'ASD AMSCI.

- 3.20.8 Il Direttore di Gara dovrà inviare alla Segreteria Nazionale, entro dieci (10) giorni, i reclami presentati e le cauzioni incamerate.
- 3.20.9 I reclami presentati e gli importi incamerati devono essere descritti nel Verbale di Gara.
- 3.20.10 Le decisioni prese dalla Direzione di Gara in merito ai reclami sono immediatamente esecutive.
- 3.20.11 La Direzione di Gara è obbligata a fornire adeguate giustificazioni in merito al verdetto emesso precisando eventualmente a quali articoli dei vigenti Regolamenti si è fatto riferimento per l'emissione del verdetto.
- 3.20.12 Il Concorrente al quale viene respinto il reclamo può comunque pretendere che la notifica gli venga effettuata per iscritto e sia firmata dalla Direzione di Gara.
- 3.20.13 a) Nel caso che un verdetto emesso e le relative motivazioni non soddisfino il Concorrente che ha presentato il reclamo, lo stesso Concorrente può richiedere chiarimenti alla Commissione Sportiva dell'AMSCI inviando a questa una dettagliata relazione in merito all'accaduto nonché copia della notifica scritta rilasciatagli dal Direttore di Gara; la Commissione Sportiva effettuati i necessari accertamenti e chiesti i necessari chiarimenti risponderà ai soli diretti interessati ed emanerà le eventuali disposizioni;
- b) In caso di permanente insoddisfazione il Concorrente può ricorrere al Direttivo dell'ASD AMSCI;
- c) Il responso del Direttivo è inappellabile.

3.21 CLASSIFICHE

- 3.21.1 La classifica finale della gara dovrà essere stilata nella seguente maniera:
- a) i primi dieci (10)/dodici (12) classificati saranno rilevati dall'ordine di arrivo della Finale;
- b) nel caso un Concorrente non prenda il via alla Finale verrà inserito nella classifica al 10°/12° posto;
- c) nel caso che due o più Concorrenti non prendano il via alla Finale gli stessi saranno inseriti in classifica sulla base dei relativi risultati di qualificazione alla Finale (cioè in base al loro numero di gara della Finale);
- d) le posizioni dall'11°/13° posto al 20°/24° saranno assegnate ai Concorrenti che hanno disputato le Semifinali o in base ai risultati delle finali B e C e non hanno ottenuto l'accesso in Finale o alla fase successiva; i Concorrenti semifinalisti dovranno essere inseriti in classifica finale sulla base del risultato ottenuto da ognuno, indipendentemente dalla Semifinale disputata (A o B);
- e) Abrogato
- f) Abrogato
- g) in ordine di giri/tempo, di tutti i Piloti di una medesima categoria, in quelle specialità dove è presente il sistema Bump-Up.
- i Piloti esclusi dalle fasi finali e che hanno disputato le prove di qualificazione saranno inseriti in classifica dopo l'ultimo classificato delle fasi finali, indipendentemente dal risultato acquisito da quest'ultimo, nell'ordine stilato sulla base del miglior risultato giri/tempo nelle prove di qualificazione.
- 3.21.2 In caso di parità di giri e identico tempo tra due (2) o più Concorrenti dovrà essere tenuto presente il secondo miglior tempo ottenuto e così di seguito.
- 3.21.3 Il Concorrente regolarmente iscritto alla gara che non è riuscito a percorrere uno (1) solo giro di pista nelle qualifiche, di una Prova Unica di Campionato Nazionale, Regionale, Interregionale o che si disputa su Prove multiple, verrà inserito all'ultimo posto della Classifica Generale delle qualifiche relativa alla sua categoria. Lo stesso sarà tolto dalla classifica generale se non disputerà nessuna fase di gara.
- 3.21.4 Nel caso di pari punteggio di due (2) Piloti, in una classifica di Campionato su prove multiple, la classifica si stilerà considerando i seguenti parametri:
- a) Miglior punteggio scartato;
- b) Punteggio migliore confrontando la singola migliore prestazione;
- c) Maggior numero di migliori singole prestazioni;
- d) Ex aequo.

3.22 PUNTEGGIO

- 3.22.1 Nelle gare ufficiali AMSCI ove è prevista l'assegnazione di punteggio deve essere utilizzata la seguente tabella punti:

1° Class.	400	11° Class.	150	21° Class.	82	31° Class.	62	41° Class.	42	51° Class.	22
2° Class.	370	12° Class.	140	22° Class.	80	32° Class.	60	42° Class.	40	52° Class.	20
3° Class.	340	13° Class.	130	23° Class.	78	33° Class.	58	43° Class.	38	53° Class.	18
4° Class.	310	14° Class.	120	24° Class.	76	34° Class.	56	44° Class.	36	54° Class.	16

5° Class.	280	15° Class.	110	25° Class.	74	35° Class.	54	45° Class.	34	55° Class.	14
6° Class.	250	16° Class.	100	26° Class.	72	36° Class.	52	46° Class.	32	56° Class.	12
7° Class.	220	17° Class.	96	27° Class.	70	37° Class.	50	47° Class.	30	57° Class.	10
8° Class.	200	18° Class.	92	28° Class.	68	38° Class.	48	48° Class.	28	58° Class.	8
9° Class.	180	19° Class.	88	29° Class.	66	39° Class.	46	49° Class.	26	59° Class.	6
10° Class.	160	20° Class.	84	30° Class.	64	40° Class.	44	50° Class.	24	60° Class.	4

dal 61° Classificato in poi 1(uno) punto

- 3.22.2 In caso di gara valevole per una classifica di Campionato (AMSCI, Regionale o Interregionale) senza scarto, dove per cause di forza maggiore si debba stilare la classifica sulla base dei risultati delle prove di qualificazione, senza cioè che la Finale sia stata disputata, i punteggi di cui sopra debbono essere ridotti del 50% con arrotondamento per eccesso dei mezzi punti.
- 3.22.3 In caso di gara valevole per una classifica di Campionato (AMSCI, Regionale o Interregionale) ove è contemplato lo scarto, i punteggi di cui sopra rimangono invariati (punteggio pieno) anche se, per cause di forza maggiore, si debba stilare la classifica sulla base dei risultati delle prove di qualificazione, senza cioè che la Finale sia stata disputata.
- 3.22.4 **Classifica Overall Pista:** il Pilota, che ha accumulato il maggior punteggio ottenuto partecipando a più Prove di C.I. del settore Pista (realizzata da tutte le Prove 1/8 Pista IC, 1/10 Touring IC, 1/5 TC e 1/8 GT), e tenendo conto degli scarti in classifica (ove presente), ha diritto ad avere una allocazione in una gara internazionale.
- 3.22.5 **Classifica Overall Buggy:** il Pilota, che ha accumulato il maggior punteggio partecipando al maggior numero di Prove di C.I. 1/8 Buggy IC, aderendo inoltre, al C.I. 1/8 Brushless, 1/10 Buggy 2WD/4WD e Coppa AMSCI, senza tener conto degli scarti in classifica, ha diritto ad avere una allocazione in una gara internazionale.
- 3.22.6 **Abrogato.**

3.23 PREMIAZIONI

- 3.23.1 I vincitori di gare ufficiali AMSCI, in via di principio, non hanno diritto legale ad alcun premio.
- 3.23.2 Sono tassativamente vietati premi in denaro, mentre, sono consentiti premi a carattere gastronomico o commerciale.
- 3.23.3 Nessun limite, invece, è previsto per premi d'onore quali trofei, targhe, coppe e medaglie, con l'obbligo, nelle gare Titolate Regionali/Interregionali e Nazionali, di premiare i primi 10/12 Classificati, dando la facoltà all'Organizzatore, ove il numero totale per Specialità e Categoria non raggiungesse i trenta (30) Partecipanti, di premiare un Concorrente ogni tre (3).
Nel settore Pista (1/8 IC, 1/10 Touring IC e 1/5 TC) il Concorrente che si è sempre classificato primo ad ogni Finale, avanzando nella Finale successiva con il sistema Bump-Up, verrà premiato in tutte le Finali da lui vinte. Infine, si premieranno i primi tre (3) Piloti di ciascuna Finale (A, B, C, ...).
- 3.23.4 Nelle gare ufficiali AMSCI è assolutamente vietato abbinare lotterie e/o autorizzare scommesse che tengano conto dei risultati della gara.
- 3.23.5 Le premiazioni dei Concorrenti devono sempre avvenire immediatamente dopo l'ufficializzazione dei risultati.
- 3.23.6 Una volta effettuata la premiazione la gara è da considerarsi ufficialmente conclusa.
- 3.23.7 La premiazione può avvenire prima che venga autorizzato il ritiro dei trasmettitori ai Concorrenti.
- 3.23.8 **Coppa dei Campioni AMSCI PRO:** se per due anni (anche non consecutivi) il Pilota PRO consegue il titolo di Campione AMSCI, verrà premiato in pista, nell'ultima Prova di Campionato AMSCI, dall'AMSCI con la Coppa dei Campioni AMSCI PRO. Sono escluse le specialità in Prova Unica.

3.24 SERVIZIO RACCOLTA MODELLI

- 3.24.1 Nelle gare Nazionali e nelle gare Regionali/Interregionali, il servizio di "raccolta automodelli" deve essere effettuato dagli stessi Concorrenti o da loro incaricati.
- 3.24.2 I Piloti al termine della propria prova dovranno portarsi immediatamente a svolgere il servizio di raccolta, andando a rilevare la postazione contraddistinta dal loro numero di gara dando così il cambio al precedente raccogliitore. Tuttavia, questo ultimo non potrà abbandonare la suddetta postazione finché non verrà sostituito dal primo, al fine di non essere penalizzato. Se al segnale di trenta (30) secondi al VIA il sostituto raccogliitore non si è presentato, la posizione può essere abbandonata dal raccogliitore precedente, mentre, sarà richiamato e penalizzato il raccogliitore successivo.
 Il Direttore di Gara, è autorizzato a cambiare tale procedura nel caso in cui lo svolgimento della gara preveda tempi lunghi tra le varie batterie e fasi finali. Tale variazione deve essere comunicata in forma pubblica prima dell'inizio della gara.
- 3.24.3 Il mancato servizio raccolta nelle fasi di **Qualificazione** comporta dieci (10) secondi di penalità da aggiungere alla migliore prestazione in assoluto ottenuta. Qualora il Pilota/Meccanico inadempiente risulti recidivo nel mancato recupero durante le fasi di qualificazione egli sarà penalizzato aggiungendo dieci (10) secondi di penalità alla sua seconda migliore prestazione in assoluto e così a seguire.
- 3.24.4 Il mancato servizio raccolta nelle fasi **Finali** comporta dieci (10) secondi di penalità da aggiungere alla propria prestazione ed il deferimento alla Commissione Disciplinare dell'AMSCI.
- 3.24.5 **Distrazione durante il Servizio Raccolta:** se durante una qualifica o fase finale un Recupero manifesti negligenza nei confronti di un modello fermo (presente nell'intorno del suo raggio d'azione) oppure risulta distratto da altri interessi (e.g.: stare al cellulare), il Direttore di Gara, durante l'avviso, procederà nel modo che segue:
 a) se il fatto viene rilevato senza che i modelli giungenti non abbiano subito danni durante il passaggio compreso il modello fermo del Concorrente – una ammonizione con diffida al Recupero;

- b) se il fatto ha arrecato danno ad altri ed al Concorrente (si è ritirato dalla fase di gara) – una sanzione accessoria al Recupero di dieci (10) secondi, sulla sua migliore prestazione, se il fatto rilevato è accaduto nelle fasi di qualifica. Altrimenti, una sanzione accessoria di dieci (10) secondi se il fatto ha avuto luogo durante una fase finale. Inoltre, si procederà al deferimento dell'inadempiante alla Commissione Sportiva Disciplinare dell'AMSCI.

3.24.6 Abrogato

3.24.7 **Servizio Recupero settore Pista (1/8 IC, 1/10 Touring IC).** I Piloti classificatesi nei primi due (2) posti al termine della loro Finale, usufruendo del passaggio alla Finale successiva sono esentati, salvo avviso contrario da parte del Direttore di Gara, dal servizio recupero.

3.24.8 Servizio Recupero non può effettuare alcun tipo di intervento manutentivo sul modello tranne l'eventuale sistemazione della carrozzeria incastrata a causa di un contatto. Il modello deve essere rimesso in pista o portato ai box. Ulteriore intervento possibile è quello di spegnere il motore in caso di fuori controllo. Al recupero che non rispetterà questa regola sarà combinata una penalità di dieci (10) Secondi sulla fase di gara in corso. Si ricorda che il recupero va fatto dal Pilota in caso di eventuali sostituti la responsabilità sarà sempre del pilota che viene sostituito.

4. AUTOMODELLI 1:8 PISTA IC

4.1 DEFINIZIONE

- 4.1.1 L'automodello è una riproduzione in scala 1:8 di una autovettura, mosso dalla trazione di due (2) o quattro (4) ruote messe in movimento da uno (1) o più motori a combustione interna (IC) di tipo a pistone. La cilindrata complessiva non deve superare il valore massimo di 3,50 cm³.
Sono vietate tutte le altre forme di trazione quali elica libera od intubata, turbine e/o motori elettrici.
- 4.1.2 Tutte le dimensioni riportate in questo capitolo sono valori minimi o massimi. Tutte le dimensioni devono essere considerate con due decimali.
- 4.1.3 a) Passo (wheelbase): 270,0 mm - 330,0 mm;
b) Larghezza massima: 267,0 mm;
c) Le parti inferiori della carrozzeria non saranno prese in considerazione fino a quando non supereranno 277,0 mm. Se la carrozzeria è maggiore di 277,0 mm ad un primo controllo, il Pilota potrà intervenire per rientrare nel rispetto della regola. Durante un secondo controllo, se non sarà rispettata la misura, sarà squalificato dalla fase di gara;
d) Per le fasi finali il primo avviso non è applicabile, quindi saranno immediatamente squalificati.
- 4.1.4 Automodello a quattro ruote motrici (4WD): peso minimo 2350,0 g.
- 4.1.5 Il peso deve essere controllato in assetto da gara, a secco e con il transponder personale montato.
- 4.1.6 Il controllo del peso deve essere effettuato con l'impiego di una bilancia digitale e può essere effettuato prima della partenza delle prove di qualificazione, delle semifinali, delle finali o dopo il loro termine.
Se il peso viene riscontrato inferiore ai minimi previsti il Pilota deve essere squalificato.
- 4.1.8 a) La parte anteriore del modello deve essere equipaggiata con un paraurti tale da minimizzare il danno causato in caso di investimento di un altro partecipante o di un membro del pubblico;
b) Il paraurti deve essere realizzato in materiale morbido e presentare angoli e spigoli convenientemente arrotondati. La geometria del paraurti deve sposarsi perfettamente con quella della carrozzeria con la quale verrà usato. In nessun caso il paraurti potrà sporgere più di 5,00 mm dalla parte anteriore o più di 13,00 mm dalle fiancate del modello;
c) Se viene installato un paraurti posteriore questi non potrà estendersi più di 50,00 mm oltre l'assale posteriore.
- 4.1.9 È permesso l'impiego di un roll bar che non deve comunque superare in altezza per più di 30 mm le alette di raffreddamento od il tetto nel caso, per esempio, di una berlina.
- 4.1.10 L'antenna dovrà essere realizzata in materiale flessibile. Non sono permesse antenne realizzate in acciaio armonico e/o carbonio.
- 4.1.11 a) Le carrozzerie devono essere una riproduzione in scala 1:8 di una vettura che esiste od è esistita negli ultimi 5 (cinque) anni;
b) È permessa una tolleranza su tutte le dimensioni pari al 10%;
c) Solamente le carrozzerie approvate dall'EFRA sono ammesse. La carrozzeria deve avere il Numero di Registrazione EFRA ricavato da stampo;
d) Il numero di omologazione deve essere visibile (vedi Figura 2), può essere verniciato con colore che lo evidenzia oppure essere lasciato trasparente o semi trasparente;



Figura 2: Numero Registrazione EFRA

- e) La carrozzeria deve essere realizzata in materiale flessibile ed opportunamente verniciata;
f) Non possono essere ammesse in gara carrozzerie grezze o sommariamente ultimate;
g) Il parabrezza ed i finestrini devono essere trasparenti;
h) Tutte le carrozzerie devono avere gli archi passaruota anteriori e posteriori asportati se questi sono asportati sull'originale riprodotto;
i) Un Pilota con realistiche proporzioni in scala 1:8 e convenientemente addobbato e verniciato deve essere presente nell'abitacolo di una vettura aperta;
j) Le carrozzerie nuove che verranno omologate dall'EFRA, per essere utilizzate in manifestazioni ufficiali (C.I., C.R. e C.Int.) dovranno essere disponibili, per tutti i Piloti che vorranno utilizzarla, prima dell'inizio della gara.
- 4.1.12 a) il parabrezza non può essere asportato. È possibile realizzare unicamente un'apertura con una superficie massima di 6,0 cm² per migliorare il raffreddamento;
b) i finestrini laterali ed il lunotto posteriore possono essere rimossi;
c) non è permesso piegare i finestrini laterali verso l'esterno.
tutte le parti del modello devono essere coperte ad eccezione:
1) testa di raffreddamento del motore;

- 2) filtro aria;
 - 3) antenna (per il suo passaggio è possibile realizzare una apertura di 10,0 mm);
 - 4) terminale di scarico della marmitta;
 - 5) tappo serbatoio per il rifornimento (50,0 mm oppure 40,00 x 60,00 mm nella vista da sopra). Vedi Figura 3;
 - 6) roll –bar;
 - 7) per l'interruttore della radio (max 10,0 mm);
 - 8) per la candela - glow plug – (max. 20,0 mm);
 - 9) per lo o gli spilli del carburatore (max. 15,0 mm).
- ove non diversamente indicato l'apertura permessa non dovrà presentare una luce superiore ai 10,0 mm rispetto alla parte sporgente.

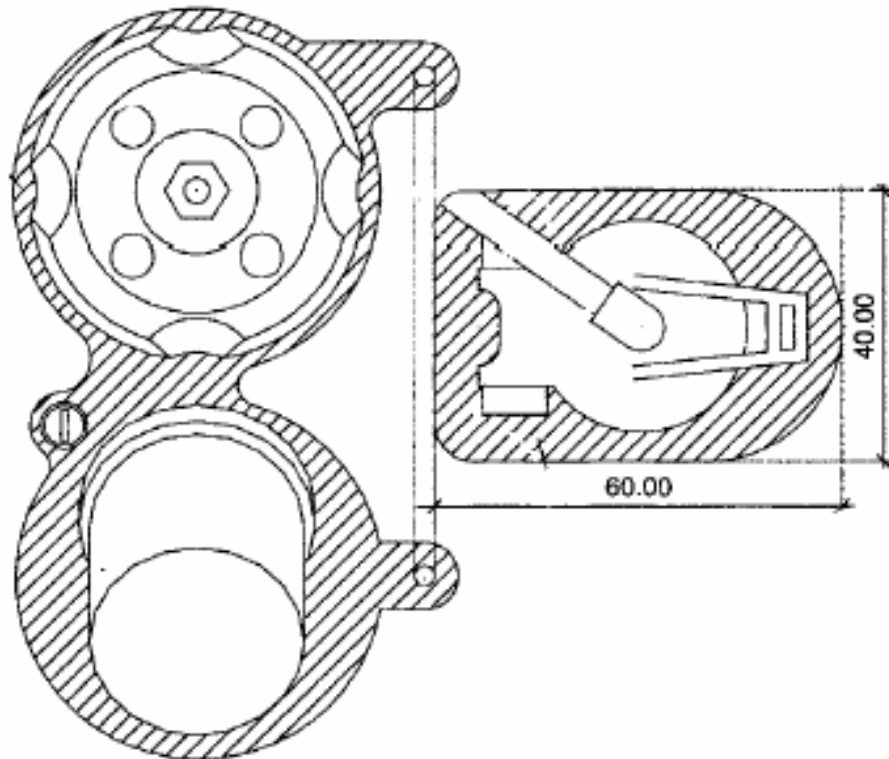


Figura 3: Disegno esplicativo per come effettuare i tagli esclusivamente in una carrozzeria "LOLA VDS"

4.1.13 CARATTERISTICHE DELLE CARROZZERIE (Vedere a corredo la **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.** di pagina **Errore. Il segnalibro non è definito.**)

- a) **Gruppo C:** appartengono a questa categoria le macchine che sono state usate secondo i regolamenti del "Gruppo C" nel Campionato Mondiale FIA negli ultimi cinque (5) anni.
La sagoma della carrozzeria che si estende oltre l'assale posteriore non sarà sottoposta a controllo. Il bordo esterno delle ruote dovrà essere coperto al centro degli assi nella vista da sopra. L'ala anteriore sarà permessa solamente nei casi in cui la macchina in scala 1:1 riprodotta ne sia dotata.
- b) **GT1 / GT2 (carrozzerie attualmente non utilizzate nelle competizioni titolate):** appartengono a questa categoria le macchine che gareggiano o hanno gareggiato nella classe GT della FIA. Queste macchine possono essere sia della classe GT1 o GT2, come Mc Laren F1, Porsche 968 GT1, Ferrari F 40, Marcos ecc.
Non è possibile aggiungere delle parti ad eccezione dell'ala.
Questa ala deve essere separata dalla carrozzeria.
Il bordo esterno delle ruote dovrà essere coperto al centro degli assi nella vista da sopra.
È possibile tagliare la carrozzeria dopo l'assale posteriore ma devono esserci le luci posteriori se queste sono presenti nella vettura originale.
- c) **GT-P:** appartengono a questa categoria le macchine che gareggiano o hanno gareggiato nella GT – P della FIA (vedi Le Mans 1999) o le Serie "Piccole Le Mans "in America.
Non è possibile aggiungere delle parti ad eccezione dell'ala.
Il bordo esterno delle ruote dovrà essere coperto al centro degli assi nella vista da sopra.
È possibile tagliare la carrozzeria dopo l'assale posteriore.
- d) **CAN-AM:** appartengono a questa categoria tutte le macchine che gareggiano nei rispettivi campionati ufficiali.

4.1.14 ALI E SPOILERS

Solidali con la carrozzeria o separati, essi devono avere, compresa ogni appendice aerodinamica, una inclinazione (rispetto alla verticale al terreno) minima di trentacinque (35°) gradi. Vedi Figura 4 di pagina 22.
 Se separati essi devono avere una corda non superiore a 77,0 mm.
 Ogni appendice aerodinamica deve avere una corda non superiore a 77,0 mm.
 Ogni misurazione che riguardi l'altezza dell'ala deve essere effettuata con l'autotelaio compreso ad una altezza di 20,0 mm dal suolo.

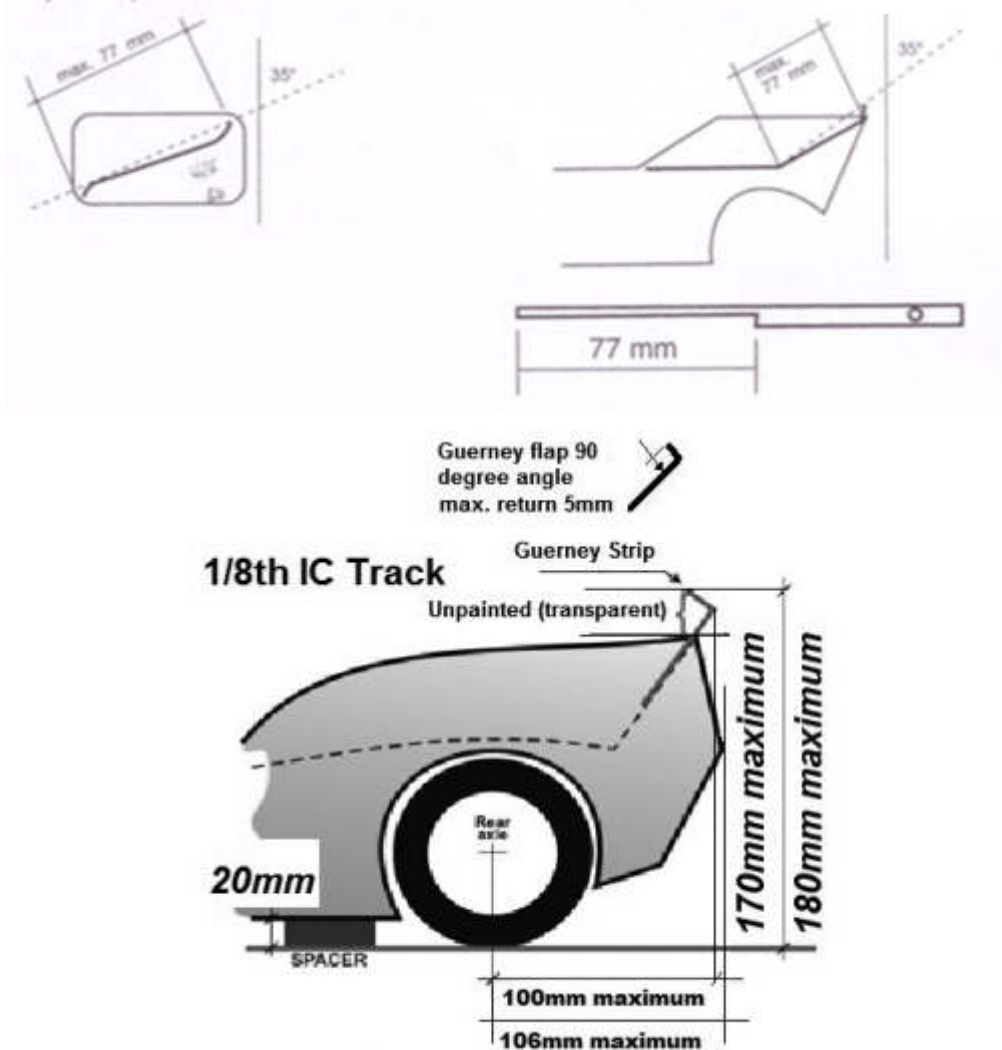


Figura 4: Altezza massima carrozzeria ed alettone

4.1.15 DIMENSIONI MASSIME DELLE ALI

1) Gruppo "C", "GT-P"

Massima larghezza	267,0 mm
Massima corda	77,0 mm
Massima altezza	180,0 mm (includere le appendici aggiuntive) con il telaio appoggiato su un supporto di 20,0 mm
Massima distanza dall'asse posteriore	153,0 mm

Una ala posteriore monoplane / ed appendici aerodinamiche non necessitano di omologazione.

Qualsiasi ala anteriore e le ali posteriori multiplane devono essere omologate e possono essere impiegate con le carrozzerie con lo stesso numero di omologazione.

2) "GT1 / GT2"

Massima larghezza	267,0 mm
Massima corda	77,0 mm
Massima altezza	180,0 mm (vedi Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.) telaio appoggiato su un supporto di 20,0 mm
Massima distanza dall'asse posteriore	153,0 mm

Per questa categoria sono utilizzabili solamente ali monoplane che non necessitano di omologazione.

3) "Prototipo CAM AM"

Massima larghezza	267,0 mm
-------------------	----------

Massima corda	77,0 mm
Massima altezza	170,0 mm (incluse appendici aggiuntive)
Massima distanza dall'asse posteriore	153,0 mm

L'altezza massima della carrozzeria (telaio appoggiato su supporti di 20,0 mm) è **180,0 mm**.

4.2 ALIMENTAZIONE

4.2.1 SERBATOIO

Il serbatoio, incluso il filtro ed i tubi di alimentazione sino al carburatore, deve avere una capacità massima di 125,0 cm³. Non sono permesse pareti mobili od inserti mobili al suo interno per ridurre il volume massimo. Ogni serbatoio trovato irregolare (cioè con una capacità superiore ai 125,0 cm³) dopo una qualifica od una finale non dovrà essere smontato dal modello per una ulteriore verifica, verifica che verrà effettuata dopo un periodo di raffreddamento di almeno quindici (15) minuti qualora la temperatura ambiente sia superiore ai 20,0°C.

4.2.2 MISCELA

- a) La miscela utilizzabile è quella indicata da EFRA in base alle nuove disposizioni UE 2019/1148, che comunemente viene denominata 16EU.
- b) Abrogato.
- c) Le verifiche devono essere fatte con un galleggiante denominato NITROMAX 16EU. Verrà messo a disposizione di tutti i Concorrenti, dal Direttore di Gara, a partire dalle prove libere e per tutta la durata della gara;
- d) Lo strumento NITROMAX 16EU, messo a disposizione dalla Direzione di Gara, e solo quello, sarà l'unico strumento insindacabilmente valido per determinare la regolarità della miscela, con una temperatura ambientale di minimo 20°.

4.3 PROPULSIONE / MOTORE

- 4.3.1 Il motore può avere una cilindrata massima pari a 3,50 cm³.
- 4.3.2 È ammesso l'impiego di un carburatore con diametro massimo del Venturi non superiore a 9,00 mm.
- 4.3.3 Ogni motore deve essere equipaggiato con un silenziatore all'aspirazione ed un complesso di scarico omologato EFRA.
- 4.3.4 Ogni modello non può avere una rumorosità totale superiore ad 82 dB A misurati a 10 metri di distanza con lo strumento posto ad una altezza di uno (1) metro dal suolo.
- 4.3.5 Sono permesse solamente marmitte di scarico a tre camere omologate EFRA. Il numero di omologazione deve essere inciso sul lato della marmitta.
- 4.3.6 Sul carburatore deve essere utilizzato un filtro aria tipo "Air Box" con regolare omologazione EFRA e non deve essere manomesso.
- 4.3.7 A descrizione del Direttore di Gara si potrà eseguire una prova fonometrica, durante una pausa della gara, su una qualsivoglia macchina di un Pilota partecipante. Se questo ultimo risulterà positivo al controllo egli sarà squalificato e deferito alla Commissione Disciplinare.

4.4 TRASMISSIONE / FRENI

- 4.4.1 I modelli possono essere a due o quattro ruote motrici con trasmissione meccanica di qualsiasi tipo (cinghie, cardani, catene ecc.).
- 4.4.2 Tutti i modelli devono essere equipaggiati con una frizione ed un solo impianto frenante, di tipo meccanico, tali da permettere di mantenere il modello fermo e con il motore in moto.
- 4.4.3 Il freno deve agire sulla trasmissione e deve essere di tipo meccanico.
- 4.4.4 È vietato l'uso di impianti frenanti (meccanici o idraulici) comandati separatamente i quali bloccano i due assi di trasmissione (anteriore e posteriore) in modo indipendente.

4.5 RUOTE, GOMME

- 4.5.1
 - a) Larghezza massima delle ruote posteriori: 64,0 mm;
 - b) Le gomme devono essere obbligatoriamente di colore nero;
 - c) Sono ammesse scritte laterali anche di colore diverso.
- 4.5.2 I cerchi non possono avere un diametro superiore ai 54,0 mm + 1,0 mm di tolleranza. È permesso, nella parte interna – verso il modello, un bordo di rinforzo di 2,0 mm di larghezza e 3,0 mm di altezza, per cui il diametro massimo del disco misurato alla flangia potrà essere 60,0 mm.
- 4.5.3 Ogni bullone di bloccaggio od altro meccanismo montato sul cerchio ruota non potrà sporgere dal cerchio stesso.
- 4.5.4 Abrogato.
- 4.5.5 Abrogato.

4.6 PARTI ELETTRICHE / ELETTRONICA

- 4.6.1 Durante le qualifiche e la gara, in ogni sua fase, sul modello potranno essere installati, come parti elettriche / elettroniche soltanto: due servocomandi (uno per lo sterzo ed uno per il comando del gas e del freno) ed una

ricevente, le batterie di alimentazione con eventuale regolatore di tensione ed il transponder nonché i cavi, i connettori e/o un interruttore.

- 4.6.2 Non è permesso l'impiego di apparecchiature elettroniche supplementari per il Controllo della Trazione o della frenata (ABS) o che possa effettuare un controllo della potenza trasmessa ad anello chiuso.
- 4.6.3 Non è permesso l'impiego di qualsiasi sistema di telemetria attiva.
- 4.6.4 È consentito l'utilizzo del giroscopio a partire dal 1° Gennaio 2012.
- 4.6.5 L'AMSCI consiglia di caricare le LIPO in un contenitore (lipo bag, contenitori ignifughi...) atto a ridurre gli effetti di un eventuale incendio.

4.7 CATEGORIE PILOTI

- 4.7.1 Le categorie di Piloti sono: Pro (ex Expert A) e Sport (ex F1 + F2). L'appartenenza ad una determinata categoria di Pilota verrà normalizzata ad ogni inizio di stagione sportiva. L'appartenenza alla categoria Pro (ex Expert A) è derivata automaticamente dalla Ranking A pubblicata dall'EFRA della specialità Pista 1/8 più la specialità Pista 1/10 ad ogni inizio di stagione più coloro che richiedono di essere inseriti (autodeterminazione).
- 4.7.2 La Commissione Sportiva dell'AMSCI potrà inserire nella categoria Pro (ex "Expert") tutti i Piloti che riterrà opportuno perché negli anni abbiano ottenuto risultati importanti a livello nazionale e internazionale, anche se hanno interrotto l'attività sportiva per più di tre (3) anni.
- 4.7.3 Potranno iscriversi nella categoria Pro (ex "Expert") tutti i Piloti che ne faranno richiesta alla Segreteria e otterranno il nulla osta. Mentre il Pilota ex F1 o ex F2 che decide di riprendere la carriera sportiva dopo tre (3) anni di inattività ripartirà dalla categoria Sport con riferimento al periodo in cui ha interrotto.
- 4.7.4 **Interdizione partecipazione Campionato Europeo EFRA B 1/8 Pista IC:** il Pilota che ha partecipato ad una Finale del Campionato del Mondo IFMAR, negli ultimi dieci (10) anni, non può partecipare al Campionato Europeo EFRA B.
- 4.7.5 La scelta di appartenenza alla categoria Sport (ex F1+F2) va fatta dallo stesso Pilota al momento del tesseramento e rispettata durante tutta la stagione di gare. L'AMSCI si riserva il diritto di approvare la scelta e quindi rifiutarla qualora risultasse in evidente contrasto con gli effettivi valori sportivi espressi dal Pilota stesso.
- 4.7.6 I Piloti della categoria PRO e Sport hanno l'obbligo di utilizzare materiale "omologato EFRA". Pertanto, i modelli dovranno rispettare le caratteristiche tecniche come da regolamento.
- 4.7.7 Il Pilota che nel Campionato Regionale gareggia in una determinata categoria (Pro o Sport) deve gareggiare nella medesima categoria a livello di Campionato AMSCI.
- 4.7.8 Qualora un Concorrente gareggi nella categoria superiore (o inferiore), perde il punteggio acquisito nella categoria inferiore (superiore).
- 4.7.9 **Promozione a categoria superiore:** a partire dal 1° Gennaio 2022 i primi tre (3) Piloti della categoria Sport (ex F1+F2), appartenenti alla Classifica Generale a Punti del Campionato Nazionale AMSCI, passano alla categoria PRO (ex Expert), rispettivamente, più gli eventuali autodeterminati. **Nel caso di Campionato in prova unica ha l'obbligo di passaggio di categoria solo il vincitore della Sport.**
- 4.7.10 **Campionato AMSCI Under 14 1/8:** tutti i Piloti, a partire dal 1° Gennaio dell'anno in corso, se non hanno compiuto il quindicesimo (15°) anno di età, entrano nella Classifica, separata, della categoria Under 14.

4.8 TRACCIATO

- 4.8.1 La superficie della pista deve essere in asfalto senza saldature in risalto od accentuata ruvidità, con giunzioni opportunamente levigate.
- 4.8.2 La larghezza della pista, all'interno delle strisce di demarcazione, deve variare da un minimo di quattro (4,0 m) metri ad un massimo di sei metri e mezzo (6,5 m).
- 4.8.3 Le strisce di demarcazione (bianche o gialle) devono avere una larghezza di 8 – 10 cm e poste all'interno dell'asfalto di almeno 20 cm.
- 4.8.4 La sua lunghezza non può essere inferiore ai 200 m (duecento metri).
La lunghezza consigliata varia fra i 240 ed i 360 metri.
- 4.8.5 Il punto più lontano della pista, dal centro del palco di Pilotaggio, non deve distare più di 60,0 m.
- 4.8.6 Non possono esserci ostacoli che riducano la visibilità della pista da qualsiasi punto del palco di Pilotaggio.
- 4.8.7 Una linea tratteggiata può essere realizzata al centro del rettilineo per aumentarne la visibilità. Nessuna altra linea oltre a quelle di demarcazione può essere tracciata sulle curve.
- 4.8.8 La zona dei box deve essere chiaramente separata dalla corsia di scorrimento e dalla pista principale ed essere il più vicino possibile al palco di Pilotaggio.
- 4.8.9 L'ingresso e l'uscita dai box (pit lane) devono essere posizionate in una parte lenta del tracciato.
- 4.8.10 La pista deve presentare sia curve a destra che a sinistra ed avere un rettilineo di lunghezza non inferiore ai 45,0 m (quarantacinque metri).
- 4.8.11 Solide barriere esterne di protezione devono garantire l'arresto degli automodelli che, per errore o perdita di controllo, dovessero uscire di traiettoria verso l'esterno. Scopo primario delle barriere esterne deve essere quello di proteggere il pubblico e non gli automodelli.
- 4.8.12 Le barriere interne devono essere posizionate in modo tale da impedire il taglio delle curve e/o di poter raggiungere un'altra parte del tracciato.
- 4.8.13 Le barriere interne devono essere posizionate e dimensionate in modo da impedire che il modello possa volare oltre le barriere esterne e raggiungere la zona occupata dal pubblico.

- 4.8.14 I cordoli posizionati all'interno delle curve possono essere in cemento o in materiale equivalente, fissati solidamente al terreno e dimensionati in modo da escludere la possibilità che il modello possa decollare e superare le barriere che proteggono il pubblico.
- 4.8.15 Possono essere usati altri tipi di barriere interne come "coni o birilli" la cui altezza comunque non deve superare i 5 cm (cinque centimetri).
- 4.8.16 Le barriere devono distare almeno 20 cm (venti centimetri) dalle strisce di demarcazione della pista.
- 4.8.17 Il terreno adiacente esternamente alla pista e quello interno ad essa deve essere adeguatamente sistemato con un manto erboso e/o altro materiale compatto (e.g.: calcestruzzo).
Lo scopo di questa bordatura, via di fuga, è quello di rallentare il modello che esce di pista e di facilitarne il suo rientro in modo da limitare il più possibile l'intervento dei Raccoglitori.
- 4.8.18 Dovrà essere assicurato un servizio recupero modelli nella misura di un Raccoglitore ogni 10 m (dieci metri) di raggio d'azione.
- 4.8.19 I Raccoglitori devono essere posizionati in postazioni numerate disposte in modo che non ostacolino la visuale della pista ai Piloti.
- 4.8.20 Qualora la postazione del Raccoglitore fosse situata in una posizione che potrebbe essere considerata pericolosa (rettilineo o curva veloce) si dovrà provvedere a munire la postazione di opportune protezioni (muretto – pneumatici – balle di paglia – ecc.).
- 4.8.21 La linea di partenza deve essere tracciata trasversalmente alla pista e possibilmente di fronte al box dei cronometristi.
- 4.8.22 Il primo box della linea di partenza deve essere posizionato a non meno di 10,0 m (dieci metri) dalla prima curva.
- 4.8.23 La partenza tipo "Le Mans": 10 (dieci) box dovranno essere tracciati e numerati sul bordo della pista con una angolazione, rispetto alla direzione di marcia, di 20 / 45 gradi e distanti tra loro minimo 5,0 m (cinque metri) ad una distanza massima determinata a discrezione del Direttore di Gara.

4.9 GARE NAZIONALI

- 4.9.1 L'iscrizione alle Prove di Campionato Nazionale AMSCI, deve essere eseguita tramite l'apposito modulo pubblicato sul sito dell'AMSCI entro e non oltre le ore 23:59 del 14° giorno precedente l'inizio della gara. La quota di iscrizione ammonta ad € 50,00 (euro cinquanta). Se un Pilota si iscrive dopo il termine ultimo (ma entro e non oltre le ore 23:59 della domenica precedente la gara) deve saldare una quota di € 60,00 (euro sessanta): € 50,00 (euro cinquanta) iscrizione più € 10,00 (euro dieci) penale.
Le tre (3) Prove di Campionato AMSCI sono senza scarto.
- 4.9.2 **Manche di Qualificazione Pro e Sport:** si disputeranno quattro (4) manche di qualificazione la cui durata delle batterie è fissata a quattro (4) minuti.
- Il Direttore di Gara può decidere l'eventuale aumento o riduzione delle manche da disputarsi, ma tale riduzione non può portare alla disputa di un numero di manche inferiore a due (2).
 - Se il numero degli iscritti è superiore a cento (100) Piloti, durante il venerdì sarà effettuata una manche di qualificazione; le rimanenti tre (3) verranno svolte nella giornata di sabato.
 - Le batterie di qualifiche nelle Prove di Campionato saranno composte sulla base del Ranking AMSCI dell'anno precedente.
 - Il numero di manche da ritenersi valido ai fini della qualifica deve essere regolato nel modo seguente:

Manche da Disputare	Manche Valide
2	2
3	2
4	2
5	3
6	4

- Ogni qual volta tutte le batterie di qualificazione avranno portato a termine una manche, sarà stilata una classifica generale relativa alla manche stessa; la classifica così ottenuta darà luogo all'assegnazione di un punteggio per ogni Concorrente (come da tabella seguente, vedi sotto);
- A parità di punteggio si considererà il successivo e così via fino al termine dei punteggi da analizzare;
- In caso d'ulteriore parità si considererà la miglior prova effettuata in base alla prestazione (giri/tempo).
- La classifica di qualificazione per la composizione delle fasi finali sarà determinata sommando fra loro i migliori punteggi relativi ottenuti da ciascun Concorrente come da tabella 4.9.2.d sopra esposta.

Disposizione numeri di gara Pista 1/8 IC: prima della partenza delle manche di qualifica e delle fasi finali i Piloti sono obbligati a posizionare sulla propria carrozzeria i numeri di gara, consegnati dagli Organizzatori, con la disposizione mostrata in Figura 5, al fine di garantire una maggiore visibilità da parte della Direzione di Gara. La non corretta posizione dei numeri gara comporta il richiamo del modello del Pilota, da parte del Direttore di Gara, in modo tale che questi li disponga come da Regolamento (vedi Figura 5).

TABELLA DEL PUNTEGGIO DI UNA SINGOLA SERIE DI QUALIFICAZIONE

1° class.	200	9° class.	191	17° class.	183	25° class.	175
2° class.	198	10° class.	190	18° class.	182	26° class.	174

3° class.	197	11° class.	189	19° class.	181	27° class.	173
4° class.	196	12° class.	188	20° class.	180	28° class.	172
5° class.	195	13° class.	187	21° class.	179	29° class.	171
6° class.	194	14° class.	186	22° class.	178	30° class.	170
7° class.	193	15° class.	185	23° class.	177	31° class.	169
8° class.	192	16° class.	184	24° class.	176	32° class.	168

IL PUNTEGGIO CONTINUA FINO AL TERMINE DEI CLASSIFICATI RIDUCENDOSI DI 1 PUNTO PER OGNI POSIZIONE

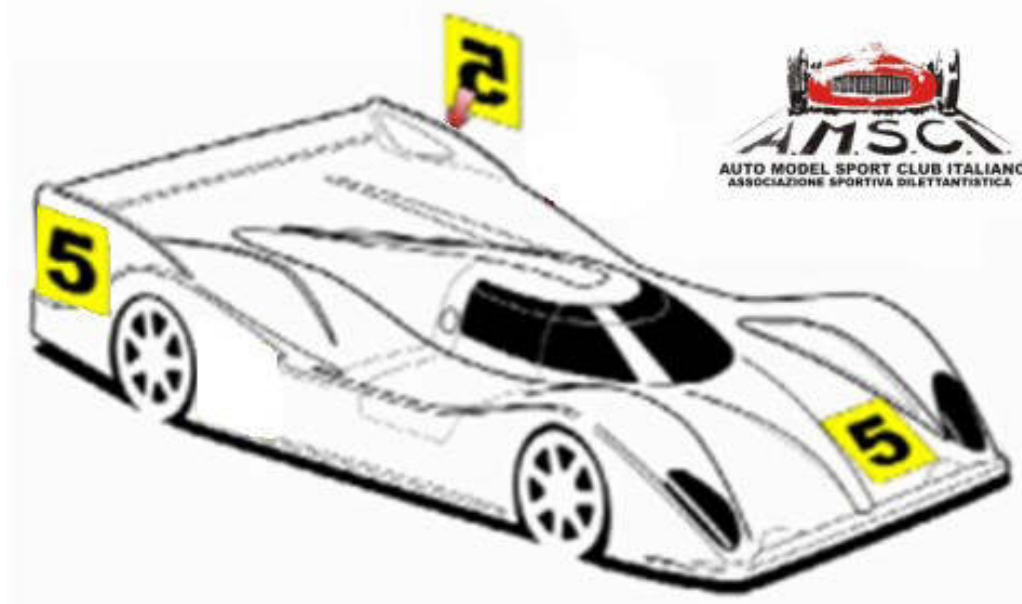


Figura 5: Disposizione corretta dei numeri di gara sul modello in scala 1/8 Pista IC

- 4.9.3 Nelle gare AMSCI, la partenza delle batterie di qualificazione verrà effettuata nel seguente modo:
- La partenza delle batterie di qualificazione viene effettuata con il sistema "Flying Start";
 - Il tracciato viene aperto tre (3) minuti prima del "via". Successivamente, con sistema sonoro, o tramite comunicazione da parte del Direttore di Gara, verranno annunciati i seguenti tempi: "2 minuti alla partenza", "1 minuto alla partenza", "30 secondi alla partenza" e "10 secondi alla partenza". L'annuncio "via al tempo" indicherà che la batteria di qualificazione è partita. Pertanto, con il seguente metodo di partenza si avranno partenze differenziate nel tempo dei modelli e, di conseguenza, si avranno differenziate nel tempo i relativi "stop". Il passaggio iniziale che dà il "via" alla propria "manche" deve avvenire comunque entro uno (1) minuto dal "via al tempo"; in caso contrario il Concorrente subirà una penalizzazione di "tempo" (di tipo automatico da parte del sistema di cronometraggio) pari al ritardo (riferito al punto di rilevamento del cronometraggio) che ha nei confronti del primo minuto (dal "via al tempo") o dal compimento del primo giro del primo automodello transitato al punto di rilevamento giri/tempo "AMB" o similare;
 - È vietato assolutamente fermarsi o far procedere lentamente il proprio modello in prossimità della linea del trasponder negli ultimi dieci (10) secondi dal "via al tempo". Il Pilota inadempiente verrà punito con uno "Stop and Go".
- Per le fasi finali le partenze avverranno nel modo tradizionale con griglia tipo "Le Mans".
- 4.9.4 Abrogato.
- 4.9.5 Abrogato
- 4.9.6 **Finalisti Diretti 1/8 Pista:** i Concorrenti classificatisi ai primi otto (8) posti della classifica generale dopo le manche di qualifica comporranno la Finale A ed andranno ad occupare, nell'ordine, i numeri da uno (1) ad otto (8) della griglia di partenza della Finale A. Mentre, i Piloti dalla nona posizione (9^a) fino alla sedicesima (16^a), della Classifica Generale dopo le manche di qualifica comporranno la Finale B ed andranno ad occupare, nell'ordine i numeri da uno (1) fino a otto (8) della griglia di partenza. A seguire i Piloti dalla diciassettesima (17^a) posizione fino alla ventiquattresima (24^a), della Classifica Generale dopo le manche di qualifica comporranno la Finale C ed andranno ad occupare nell'ordine i numeri da uno (1) fino a otto (8) della griglia di partenza. A seguire per tutte le altre finali D, E, ecc.
- 4.9.7 Le fasi finali C, D, E, ecc. a discrezione del Direttore di Gara, potranno essere disputate nella stessa giornata di sabato.
- 4.9.8 **Bump-Up 1/8 Pista:** accedono, alla finale successiva, i Concorrenti che si classificano, al termine della specifica fase di Finale, ai primi due (2) posti della Finale e vanno ad occupare le posizioni 9^a (nona) e 10^a (decima) della griglia di partenza. Per una maggiore chiarezza si veda la Tabella 1 di pagina 29.
- 4.9.9 Abrogato

- 4.9.10 Gli automodelli dei Piloti, che acquisiranno il diritto di accedere alla Finale successiva più il terzo classificato della medesima finale (consegna d'ufficio), verranno riconsegnati dagli incaricati delle verifiche tecniche nei tempi opportuni al fine di permettere ai due Concorrenti di avere il tempo sufficiente per prepararsi alla loro Finale successiva.
- 4.9.11 Il Concorrente che rinuncia e/o non si presenta a disputare una qualsiasi fase finale non potrà essere sostituito da altro Concorrente.
- 4.9.12 Per tutte le categorie, la durata della Finale A può essere di massimo 45 (quarantacinque) minuti; la durata della Finale B e C possono essere massimo di 30 (trenta) minuti. Mentre, dalla Finale D in poi la durata delle fasi finali è di massimo 20 (venti) minuti.
Prima della partenza della Finale A di ciascuna categoria, verrà eseguita la foto e la presentazione al pubblico dei Piloti finalisti da parte del Direttore di Gara. Durante la chiamata, il Pilota, dovrà salire sul palco e scegliersi il posto di maggiore preferenza per la sua guida. Successivamente, i Meccanici (o Meccanico) ad esso associato, dovranno occupare, ove possibile, la casella della corsia dei box di rifornimento corrispondente e situata sotto al Pilota. Per una maggiore chiarezza di esposizione si faccia riferimento alla Figura 6.
- 4.9.13 La classifica finale di ciascuna Prova di Campionato AMSCI sarà stilata in base alla classifica finale delle varie fasi disputate sommandoci il punteggio acquisito dalla Classifica Generale dopo le manche di Qualifica più un coefficiente pari alla somma dei concorrenti della propria categoria dal primo a scalare.

Esempio con 20 partecipanti:

1° Classificato 400 (Punti Classifica Gen.) + 200 (Punti qualifica) + 20 (Coefficiente Partecipanti)

2° Classificato 370 (Punti Classifica Gen.) + 198 (Punti qualifica) + 19 (Coefficiente Partecipanti)

3° Classificato 340 (Punti Classifica Gen.) + 188 (Punti qualifica) + 18 (Coefficiente Partecipanti)

La sopra indicata modalità di calcolo non viene applicata per le gare di Campionato Nazionale in prova unica dove farà fede il risultato dopo le finali con i bump-up effettuati;

- 4.9.14 Dovranno essere sempre svolte tutte le fasi di Finale A, B, C, ecc. distinte anche nel caso in cui i Concorrenti totali in una fase Finale sono inferiori alle dieci (10) unità.
Tuttavia, qualora una Finale dovesse essere composta da soli due (2) Piloti essi saranno inseriti in automatico nella Finale superiore andando ad occupare la posizione 11^a o 12^a della griglia di partenza rispettando l'ordine di classifica generale dopo le manche di qualifica.

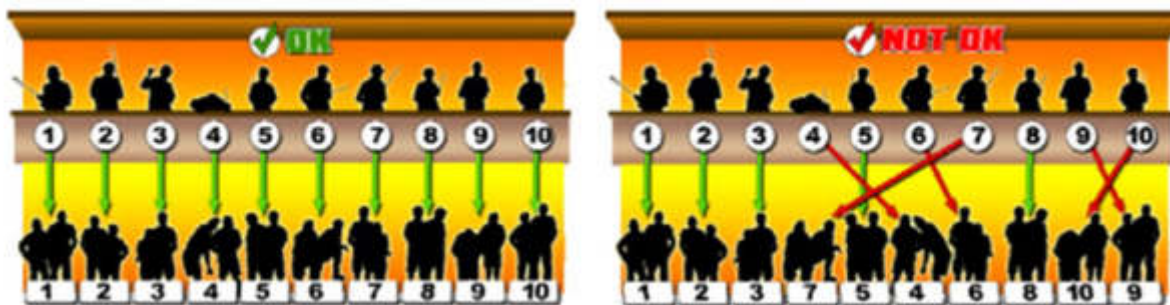


Figura 6: Disposizione corretta dei Piloti e dei Meccanici nel palco

4.10 GARE DI CAMPIONATO REGIONALE E INTERREGIONALE

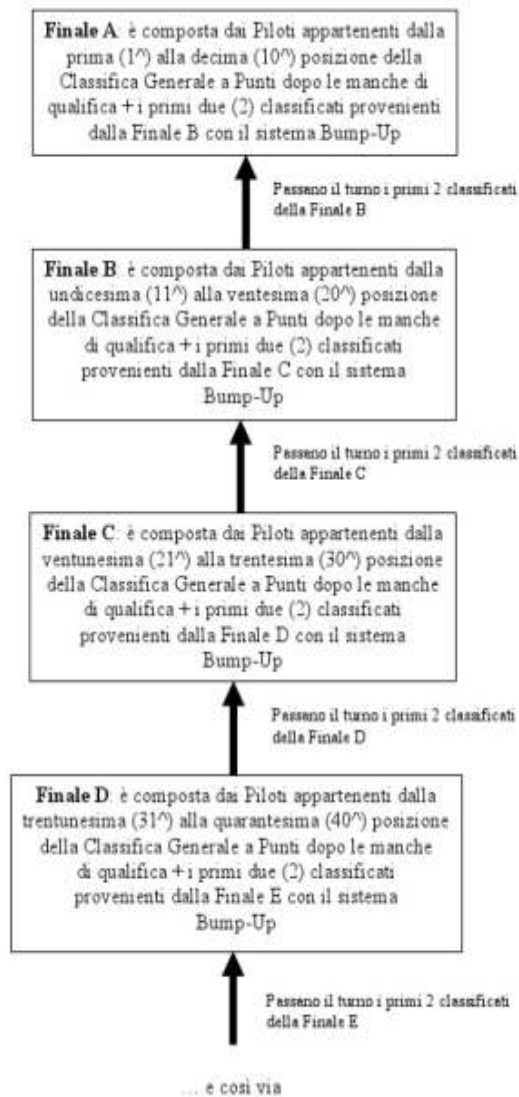
- 4.10.1 L'iscrizione alla gara deve essere effettuata entro e non oltre le ore 23:59 del giovedì precedente la Prova di Campionato Regionale o Interregionale. Il saldo della quota di partecipazione, che ammonta ad € 25,00 (euro venticinque), deve essere consegnata al Responsabile Regionale o Interregionale. Il Pilota che si iscrive dopo tale termine paga una quota di € 30,00 (euro trenta): € 25,00 (euro venticinque) iscrizione € 5,00 (euro cinque) penale.
- 4.10.2 Ogni batteria dovrà disputare tre (3) manche di qualificazione, la durata di ogni singola manche dovrà essere di quattro (4) minuti. L'inizio del Campionato Regionale o Interregionale, di norma, deve essere alle ore 9:30. Per le modalità di esecuzione si veda l'art. 4.9.3 di pagina 26.
- 4.10.3 Al termine delle manche di qualifica, in base al miglior risultato ottenuto in una qualsiasi manche, si stilerà la classifica finale relativa a questa fase.
- 4.10.4 Abrogato.
- 4.10.5 **Finalisti Diretti 1/8 Pista:** i Concorrenti classificatisi ai primi otto (8) posti della classifica generale dopo le manche di qualifica comporranno la Finale A ed andranno ad occupare, nell'ordine, i numeri da uno (1) ad otto (8) della griglia di partenza della Finale A. Mentre, i Piloti dalla nona posizione (9^a) fino alla sedicesima (16^a), della Classifica Generale dopo le manche di qualifica comporranno la Finale B ed andranno ad occupare, nell'ordine i numeri da uno (1) fino a otto (8) della griglia di partenza. A seguire i Piloti dalla diciassettesima (17^a) posizione fino alla ventiquattresima (24^a), della Classifica Generale dopo le manche di qualifica comporranno la Finale C ed andranno ad occupare nell'ordine i numeri da uno (1) fino a otto (8) della griglia di partenza. A seguire per tutte le altre finali D, E, ecc. Si veda la Tabella 1 di pag. 29.
- 4.10.6 Le fasi finali C, D, E, ecc. a discrezione del Direttore di Gara, potranno essere disputate nella stessa giornata di sabato.

- 4.10.7 Abrogato.
- 4.10.8 Gli automodelli dei Piloti, che acquisiranno il diritto di accedere alla Finale successiva più il terzo classificato della medesima finale (consegna d'ufficio), verranno riconsegnati dagli incaricati delle verifiche tecniche nei tempi opportuni al fine di permettere ai due Concorrenti di avere il tempo sufficiente per prepararsi alla loro Finale successiva.
- 4.10.9 Il Concorrente che rinuncia o non si presenta a disputare una qualsiasi fase finale non potrà essere sostituito da altro Concorrente.
- 4.10.10 Per tutte le categorie, la durata della Finale A può essere di massimo 45 (quarantacinque) minuti; la durata della Finale B può essere massimo di 30 (trenta) minuti. Mentre, dalla Finale C in poi la durata delle fasi finali è di massimo 20 (venti) minuti.
- 4.10.11 La classifica finale di ciascuna Prova di Campionato AMSCI sarà stilata in base alla classifica finale delle varie fasi disputate sommandoci il punteggio acquisito dalla Classifica Generale dopo le manche di Qualifica.
- 4.10.12 Dovranno essere sempre svolte tutte le fasi di Finale A, B, C, ecc. distinte anche nel caso in cui i Concorrenti totali in una fase Finale sono inferiori alle dieci (10) unità.
Tuttavia, qualora una Finale dovesse essere composta da soli due (2) Piloti essi saranno inseriti in automatico nella Finale superiore andando ad occupare la posizione 11^a o 12^a della griglia di partenza rispettando l'ordine di classifica generale dopo le manche di qualifica.
- 4.10.13 Nelle prove di Campionato Regionale ed Interregionale dove partecipano dei Piloti Pro (ex Expert A^o), nel caso in cui il numero non raggiunga i tre (3) Concorrenti, questi gareggeranno nella categoria Sport (ex F1+F2). Tuttavia, la classifica a punti della categoria Sport (ex F1+F2) verrà depurata dalla classifica dei Piloti Sport (ex Expert A).

4.11 CATEGORIA CLASSICA

- 4.11.1 Gli Automodelli per gareggiare in questa categoria dovranno rispettare le regole generali del settore pista 1/8 in aggiunta alle seguenti specifiche.
- Ruote;
 - Trazione sulle ruote posteriori;
 - Divieto di utilizzo del cambio di velocità di qualsiasi tipo e/o genere;
 - Gli automodelli devono essere dotati di differenziale sull'asse posteriore o di "palo rigido", non sono ammessi differenziali di qualsivoglia tipologia autobloccante; Il termine autobloccante in questo caso non deve essere preso come "assoluto" (blocco totale), ma come "cambia la sua durezza/viscosità" a seconda delle occasioni e del variare della coppia sugli assi.
 - Telaio monoblocco senza articolazioni; può essere costituito da vari elementi fissati solidamente fra loro e che formano un insieme non deformabile tranne la naturale flessibilità dei materiali;
 - Sono vietati ammortizzatori o qualsiasi sistema flessibile sul telaio stesso; è autorizzato un solo supporto del treno anteriore o posteriore, articolato su massimo tre punti (basculante);
 - Sono vietate le sospensioni, anche bloccate;
 - Sono vietate le ruote indipendenti: nessun movimento relativo tra le ruote dello stesso treno al di fuori degli effetti dello sterzo. I mozzi di uno stesso treno (anteriore o posteriore) devono essere fissati sullo stesso elemento (telaio o basculante); In caso di basculante posteriore, gli assali delle ruote motrici devono essere fissati sullo stesso elemento.
 - È ammesso l'uso di semiassi cardanici;
 - In caso si utilizzino dei fuselli, il loro fissaggio deve essere assicurato da (almeno) un elemento solidale con l'elemento di sostegno del treno (Avantreno o Retrotreno);
 - Peso minimo: 2300 grammi (senza transponder e con serbatoio vuoto);
 - Le carrozzerie utilizzabili possono essere: Gruppo C, GT1, GT2, Sport Prototipo, Can-Am e Piccola serie di Le Mans. Non è richiesto che siano omologate EFRA;
 - Si possono utilizzare tutti i tipi di marmitta, anche senza omologazione EFRA;
 - È ammesso un filtro aria di qualsivoglia tipologia anche senza omologazione EFRA;
 - La durata delle batterie di qualificazione è di quattro (4) minuti;
 - Non è ammessa la partecipazione dei Piloti licenziati EFRA A del settore pista 1/8 e pista 1/10;
 - I blocchetti (10 mm), per le misurazioni, vanno posti in corrispondenza dei due assi ruota.
 - Al retrotreno è ammesso l'uso di un "tirante" superiore per la regolazione della campanatura e della carreggiata

Per tutte le altre caratteristiche tecniche fare riferimento al Regolamento del settore Pista 1/8.

Tabella 1: Fasi Finali 1/8 Pista IC (Tabella con 12 Finalisti)

4.12 PER TUTTE LE NORME NON CITATE NELLA SPECIALITA' FARANNO FEDE LE NORME GENERALI;

5. AUTOMODELLI 1:8 OFF ROAD IC

5.1 DEFINIZIONE

- 5.1.1 L'automodello è una riproduzione in scala 1:8 di una autovettura da fuoristrada (Buggy), mosso dalla trazione di due o più ruote messe in movimento da un motore a combustione interna di tipo a pistone.
- 5.1.2 Sono vietate tutte le altre forme di trazione quali elica libera e/o intubata, turbine e/o motori elettrici.
- 5.1.3
- | | |
|-----------------------------|------------------|
| a) Lunghezza tutto compreso | 550,0 mm |
| b) Larghezza tutto compreso | 310,0 mm |
| c) Passo (wheelbase) | 270,0 - 330,0 mm |
| d) Altezza | 250,0 mm |
| e) peso minimo modelli 4wd | 3200,0 g |
| f) peso minimo modelli 2wd | 2500,0 g |
- g) sono vietate ogni forma di appendice mobile presente sui bracci superiori della sospensione anteriore. Si veda a corredo la Figura 8 riporta a pagina 31.
- 5.1.4 L'altezza massima, incluso il roll-bar, viene misurata con le sospensioni compresse ed esclusa l'antenna della ricevente.
- 5.1.5 Il peso deve essere controllato con il modello in ordine di marcia, a secco e senza transponder.
- 5.1.6 **CARROZZERIA:**
- i modelli devono essere una semi riproduzione delle macchine usate nel fuoristrada, desert o trial;
 - carrozzerie riproducenti delle berline sono permesse ma devono essere tagliate in modo che con le sospensioni completamente compresse sporga solamente il 50% delle gomme;
 - quando è montata una gabbia tubolare (roll-cage), una carrozzeria a ruote scoperte deve essere posta all'interno per coprire l'equipaggiamento radio ed il serbatoio e con sufficiente area frontale e laterale, così che si possano applicare i numeri di gara;
 - aperture possono essere praticate nella carrozzeria per permettere il rifornimento e poter accedere all'interruttore radio ed allo e/o agli spilli del carburatore ed alla candela del motore;
 - nella esecuzione delle varie aperture si deve fare in modo che la luce fra esse ed i vari particolari sia il minimo indispensabile;
 - La parte anteriore del telaio deve essere dotato di un paraurti in plastica (vietato metallo) in modo che possa limitare i danni in caso di contatto con i partecipanti, i recuperi o qualsivoglia altra persona.
- 5.1.7 **ALETTONE:**
Può essere utilizzato un alettone dalle seguenti dimensioni:
- lunghezza massima tutto compreso 217,0 mm;
 - lunghezza massima della corda 85,0 mm (si veda la Figura 7).
- Le "bandelle laterali" devono rispettare le seguenti misure massime: 100,0 mm x 70,0 mm, in materiale flessibile e con angoli arrotondati.
- Gli alettoni con ala regolabile devono rimanere all'interno della "bandella laterale".
- 5.1.8 I Raccoglitori devono essere muniti di guanti protettivi per ridurre al minimo il rischio di ferirsi nel caso entrassero in contatto con le parti in movimento del modello.

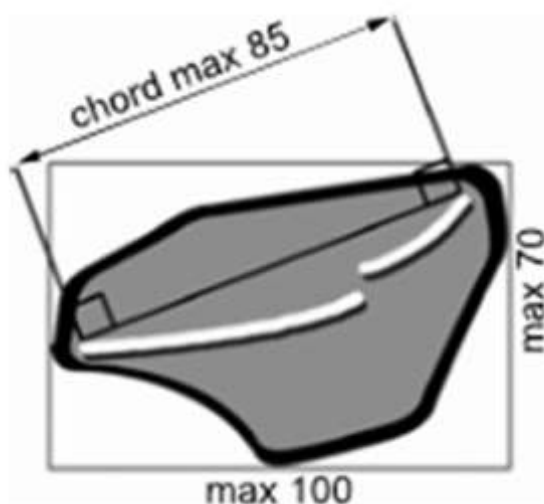


Figura 7: Ingombro laterale massimo spoiler posteriore

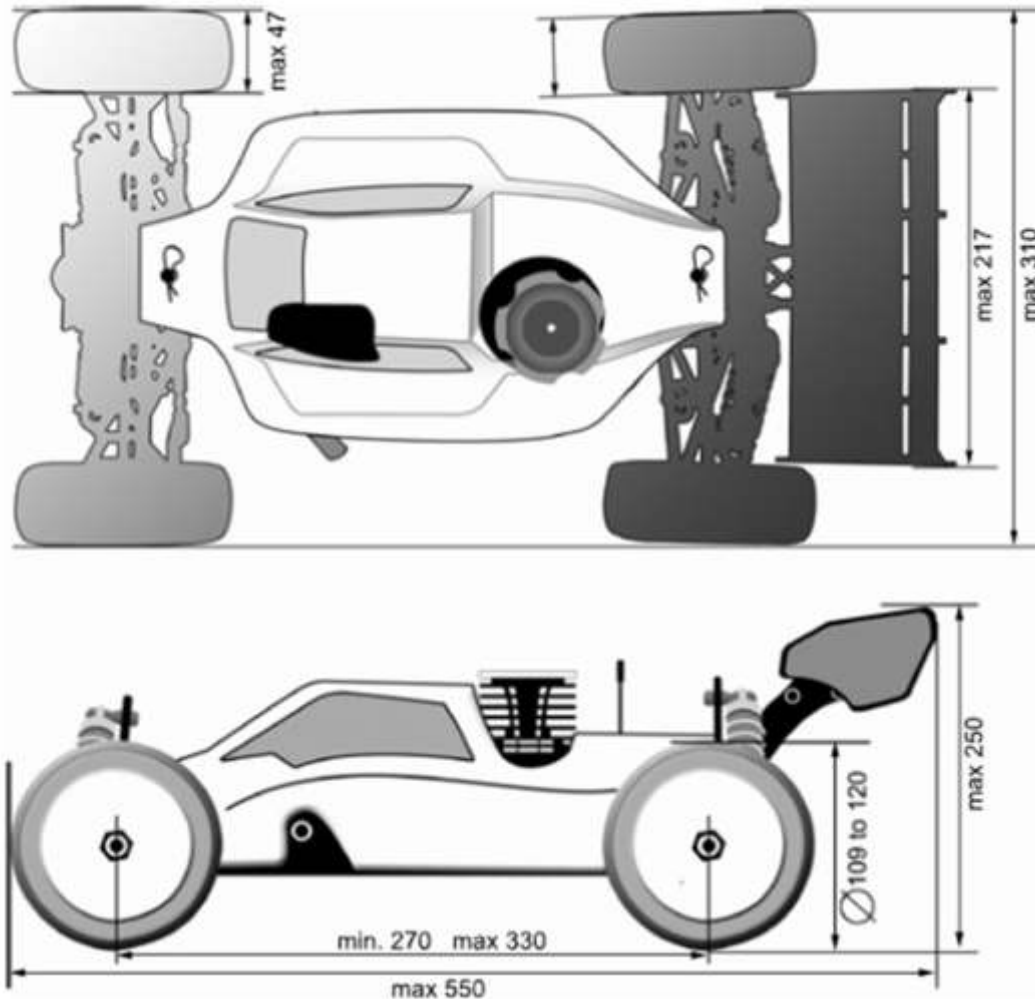


Figura 8: Dimensioni generali della 1/8 Buggy IC

5.2 ALIMENTAZIONE

5.2.1 SERBATOIO:

- Il serbatoio può avere una capacità massima di 125,0 cm³ compreso filtro e tubo di collegamento al carburatore;
- La capacità del serbatoio non può essere corretta con l'uso di parti mobili presenti all'interno di esso;
- Ogni serbatoio trovato irregolare (cioè con una capacità superiore ai 125,0 cm³) dopo una qualifica od una fase finale non sarà smontato per un ulteriore secondo (2°) controllo, controllo che verrà effettuato dopo un periodo di raffreddamento di almeno quindici (15) minuti qualora la temperatura ambiente sia superiore ai venti (20°C) gradi centigradi.

5.2.2 MISCELA

- La miscela utilizzabile è quella indicata da EFRA in base alle nuove disposizioni UE 2019/1148, che comunemente viene denominata 16EU.
- Abrogato.
- Le verifiche devono essere fatte con un galleggiante denominato NITROMAX 16EU. Verrà messo a disposizione di tutti i Concorrenti, dal Direttore di Gara, a partire dalle prove libere e per tutta la durata della gara;
- Lo strumento NITROMAX 16EU, messo a disposizione dalla Direzione di Gara, e solo quello, sarà l'unico strumento insindacabilmente valido per determinare la regolarità della miscela, con una temperatura ambientale di minimo 20°.

5.3 PROPULSIONE

5.3.1 Il motore deve essere a combustione interna con una cilindrata massima pari a 3,50 cm³.

5.3.2 Sono permesse solamente marmitte di scarico a tre (3) camere omologate EFRA. Il numero di omologazione deve essere inciso sul lato della marmitta.

L'automodello non può generare una rumorosità superiore a 83 dB A misurati a dieci (10) metri di distanza, con lo strumento posizionato ad uno (1) metro di altezza dal suolo.

5.4 TRASMISSIONE / FRENI

- 5.4.1 La trasmissione può essere a due (2) o quattro (4) ruote motrici e deve essere di tipo Meccanico (cardani, cinghie, catene ecc.).
- 5.4.2 Non è ammesso l'impiego del cambio, o di qualsiasi altro meccanismo finalizzato al realizzo di una trasmissione variabile, fra la frizione e le ruote motrici.

5.5 RUOTE, GOMME

- 5.5.1
 - a) Le gomme devono essere nere;
 - b) Sono permesse scritte di diverso colore sui fianchi delle gomme;
 - c) Il diametro delle ruote, tutto incluso, deve essere compreso fra i 109,0 mm ed i 120,0 mm;
 - d) È proibito trattare le gomme con additivi nell'area in cui si svolge l'evento, pena la squalifica immediata dalla gara in corso;
 - e) Larghezza massima della ruota: 47,00 mm.

5.6 PARTI ELETTRICHE / ELETTRONICA

- 5.6.1 Durante le qualifiche e la gara, in ogni sua fase, sul modello potranno essere installati, come parti elettriche / elettroniche soltanto: due (2) servocomandi (uno, 1, per lo sterzo ed uno, 1, per il comando del gas e del freno) ed una (1) ricevente. Infine, le batterie di alimentazione con eventuale regolatore di tensione, il transponder nonché i cavi, i connettori e/o un interruttore.
- 5.6.2 Non è permesso l'impiego di apparecchiature elettroniche supplementari per il Controllo della Trazione o della frenata (ABS) o che possa effettuare un controllo della potenza trasmessa ad anello chiuso. Non è permesso l'impiego di qualsiasi sistema di telemetria attiva.
- 5.6.3 È consentito l'utilizzo del giroscopio a partire dal 1° Gennaio 2012.
- 5.6.4 L'AMSCI consiglia di caricare le LIPO in un contenitore (lipo bag, contenitori ignifughi...) atto a ridurre gli effetti di un eventuale incendio.

5.7 CATEGORIE DI PILOTI

- 5.7.1 Le categorie di Piloti sono: PRO (Ex Expert) – Sport (Ex F1 + Ex F2).
L'AMSCI si riserva il diritto di approvare la scelta e quindi rifiutarla qualora risultasse in evidente contrasto con gli effettivi valori sportivi espressi dal Pilota stesso.
- 5.7.2 L'appartenenza ad una determinata categoria di Pilota verrà normalizzata ad ogni inizio di stagione sportiva. La scelta di appartenenza alla categoria PRO (Ex Expert) – Sport (Ex F1 + Ex F2) va fatta dallo stesso Pilota al momento del tesseramento e rispettata durante tutta la stagione di gare.
- 5.7.3 Le iscrizioni nella categoria Expert saranno aperte anche per autodeterminazione, ma sempre e comunque valutate dall'AMSCI la quale si riserva il diritto di veto.
- 5.7.4 **Promozione in categoria PRO:** alla categoria PRO accedono i primi tre (3) classificati della categoria Sport dell'anno precedente più tutti i Piloti Sport che ne fanno richiesta al Responsabile Nazionale di settore la cui valutazione è definitiva. Nel caso di Campionato in prova unica ha l'obbligo di passaggio di categoria solo il vincitore della Sport.
- 5.7.5 **Retrocessione:** per passare dalla categoria PRO alla categoria Sport, il Pilota dovrà fare richiesta all'Associazione AMSCI la quale si riserva il diritto di veto. Un Pilota che ha corso in PRO non potrà iscriversi nella categoria Sport anche se ha interrotto la sua attività sportiva per oltre tre (3) anni salvo disposizioni straordinarie da parte del direttivo.
- 5.7.6 I Piloti PRO parteciperanno invece nella categoria Sport alle gare di Campionato Regionale.
- 5.7.7 Il Pilota che nel Campionato Regionale (o Interregionale) gareggia in una determinata categoria (Sport / PRO) deve gareggiare nella medesima categoria a livello di Campionato AMSCI.
- 5.7.8 Qualora un Concorrente gareggi nella categoria superiore (inferiore), perde il punteggio acquisito nella categoria inferiore (superiore).
- 5.7.9 **Campionato AMSCI Under 14 1/8 Buggy:** tutti i Piloti, a partire dal 1° Gennaio dell'anno in corso, se non hanno compiuto il quindicesimo (15°) anno di età, entrano nella Classifica, separata, della categoria Under 14.

5.8 TRACCIATO

- 5.8.1
 - a) Il materiale artificiale del tracciato dovrebbe essere dello stesso tipo utilizzato per la costruzione delle strade, non deve essere pericoloso ed inquinante; sono ammessi moquette ed erba sintetica, materiali plastici, ecc.;
 - b) Minimo il cinquanta per cento (50%) della lunghezza totale del tracciato deve essere costruito con terreno naturale;
 - c) Ogni sezione del tracciato costruita con materiale artificiale non deve essere più lunga di dieci (10) metri; una sezione di superficie naturale, minimo cinque (5) m, deve separare sempre due (2) sezioni in materiale artificiale;
 - d) Il deterioramento della superficie naturale non deve creare ostacolo con il congiungimento della superficie artificiale;
 - e) I salti devono essere realizzati con priorità principale sulla sicurezza nei confronti dei Recuperi e del pubblico.
- 5.8.2 Il punto più remoto dal palco di guida non deve superare la distanza di cinquanta (50) m.

- 5.8.3 Lunghezza minima del tracciato: 300,0 m.
- 5.8.4 Larghezza minima del tracciato (carreggiata): 4,0 m.
- 5.8.5 Nelle Prove di Campionato AMSCI l'Organizzatore deve garantire che la pista resti chiusa dal lunedì fino alle ore 23:59 del giovedì precedente la gara. A partire dalle ore 8:00 di venerdì, l'AMSCI concede facoltà all'Organizzatore di aprire l'impianto per le Prove Libere, ed a titolo gratuito, ai Piloti iscritti alla gara. Infine, il venerdì pomeriggio a partire dalle ore 14:30 verranno organizzate le Prove Libere Cronometrate in base al numero degli iscritti.

5.9 GARE NAZIONALI

- 5.9.1 L'iscrizione alle Prove di Campionato AMSCI, deve essere eseguita tramite l'apposito modulo pubblicato sul sito dell'AMSCI entro e non oltre le ore 23:59 del 14° giorno precedente l'inizio della gara. La quota di iscrizione ammonta ad € 50,00 (euro cinquanta). Se un Pilota si iscrive dopo il termine ultimo (ma entro e non oltre le ore 23:59 della domenica precedente la gara) deve saldare una quota di € 60,00 (euro sessanta): € 50,00 (euro cinquanta) iscrizione più € 10,00 (euro dieci) penale.
Le Prove di Campionato AMSCI sono senza scarto se inferiori a quattro (4).

- 5.9.2 Per tutte le categorie, la durata della Finale A può essere di massimo 45 (quarantacinque) minuti; la durata della Finale B e C possono essere massimo di 30 (trenta) minuti. Mentre, dalla Finale D in poi la durata delle fasi finali è di massimo 20 (venti) minuti.

Prima della partenza della Finale A di ciascuna categoria, verrà eseguita la foto e la presentazione al pubblico dei Piloti finalisti da parte del Direttore di Gara. Durante la chiamata, il Pilota, dovrà salire sul palco e scegliersi il posto di maggiore preferenza per la sua guida. Successivamente, i Meccanici (o Meccanico) ad esso associato, dovranno occupare, ove possibile, la casella della corsia dei box di rifornimento corrispondente e situata sotto al Pilota. Per una maggiore chiarezza di esposizione si faccia riferimento alla 10.

- 5.9.2b La classifica finale di ciascuna Prova di Campionato AMSCI sarà stilata in base alla classifica finale delle varie fasi disputate sommandoci il punteggio acquisito dalla Classifica Generale dopo le manche di Qualifica più un coefficiente pari alla somma dei concorrenti della propria categoria dal primo a scalare.

Esempio con 20 partecipanti:

1° Classificato 400 (Punti Classifica Gen.) + 200 (Punti qualifica) + 20 (Coefficiente Partecipanti)

2° Classificato 370 (Punti Classifica Gen.) + 198 (Punti qualifica) + 19 (Coefficiente Partecipanti)

3° Classificato 340 (Punti Classifica Gen.) + 188 (Punti qualifica) + 18 (Coefficiente Partecipanti)

La sopra indicata modalità di calcolo non viene applicata per le gare di Campionato Nazionale in prova unica dove farà fede il risultato dopo le finali con i bump-up effettuati;

- 5.9.3 Dovranno essere sempre svolte tutte le fasi di Finale A, B, C, ecc. distinte anche nel caso in cui i Concorrenti totali in una fase Finale sono inferiori alle dieci (10) unità.

Tuttavia, qualora una Finale dovesse essere composta da un numero di Piloti inferiore a cinque (5) essi saranno inseriti in automatico nella Finale superiore andando ad occupare le posizioni dalla 11^a in poi della griglia di partenza rispettando l'ordine di classifica generale dopo le manche di qualifica, fino ad un massimo di 15 partecipanti dimensioni del palco permettendo.

- 5.9.4 Le batterie di qualificazione saranno composte da massimo quindici (15) Piloti ed hanno una durata di cinque (5) minuti. La composizione delle batterie verrà eseguita avvalendosi della classifica generale a punti della precedente Prova di Campionato AMSCI. Per la 1^a Prova di Campionato AMSCI, la composizione delle batterie di qualifica verrà eseguito facendo riferimento al Ranking AMSCI del precedente anno relativo alle categorie (PRO, Sport).

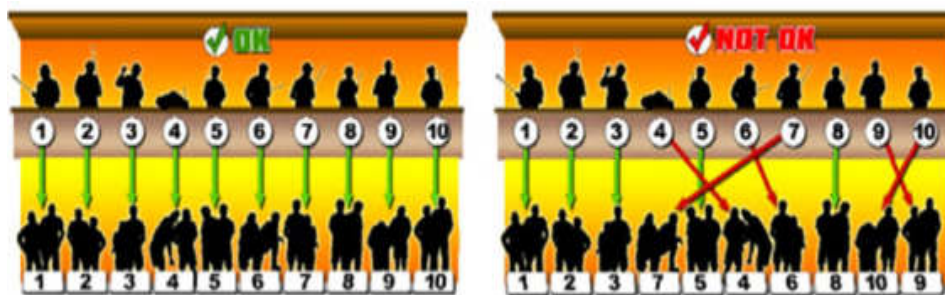


Figura 9: Disposizione dei Meccanici e dei Piloti nel palco

- 5.9.5 Le prove di qualificazione dovranno avere il seguente ordine di partenza delle batterie:
- **Prima Manche:** 1°, 2°, 3°, 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 9°, 10°, 11°, 12°, 13°, 14°, 15°
 - **Seconda Manche:** 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 9°, 10°, 11°, 12°, 13°, 14°, 15°, 1°, 2°, 3°
 - **Terza Manche:** 7°, 8°, 9°, 10°, 11°, 12°, 13°, 14°, 15°, 1°, 2°, 3°, 4°, 5°, 6°
 - **Quarta Manche:** 10°, 11°, 12°, 13°, 14°, 15°, 1°, 2°, 3°, 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 9°
 - **Quinta Manche:** 13°, 14°, 15°, 1°, 2°, 3°, 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 9°, 10°, 11°, 12°

Nel caso in cui il numero di composizione delle batterie fosse diverso da quindici (15) ed il numero delle manche diverso da cinque (5), l'inversione di partenza delle batterie di qualificazione deve sempre avvenire rapportando il numero di batterie totale al numero di manche programmate. Si ottiene così, eventualmente approssimando per eccesso, il numero di batterie da ripartire per le partenze successive alla prima manche (e.g.: 6 batterie e 4 manche. Ordine di partenza 1ª manche: 1ª batteria, 2ª batteria, 3ª batteria, 4ª batteria, 5ª batteria e 6ª batteria. Ordine di partenza 2ª manche: 3ª batteria, 4ª batteria, 5ª batteria, 6ª batteria, 1ª batteria e 2ª batteria. Ordine di partenza 3ª manche: 5ª batteria, 6ª batteria, 1ª batteria, 2ª batteria, 3ª batteria e 4ª batteria. Ordine di partenza 4ª manche: si utilizza il criterio suddetto oppure l'ordine inverso).

- 5.9.6 Il Direttore di Gara può autorizzare, a sua discrezione, eventuali riparazioni del fondo o umidificazione del circuito durante la competizione; è comunque importante che il Direttore di Gara analizzi che tali interventi non costituiscano "discriminante" fra le varie batterie.
- 5.9.7 Il numero di manche da far disputare ai Concorrenti nelle gare di Campionato AMSCI è fissato ad un minimo di quattro (4).
Il Direttore di Gara può decidere l'eventuale aumento o riduzione del numero delle manche da disputarsi, ma tale riduzione non può portare alla disputa di un numero di manche inferiore a due (2).
Il numero di manche da ritenersi valide ai fini della qualifica deve essere regolato nel modo seguente:

Manche da Disputare	Manche Valide
2	2
3	2
4	2
5	3
6	4

- 5.9.8 Ogni qual volta tutte le batterie di qualificazione avranno portato a termine una manche, sarà stilata una classifica generale relativa alla manche stessa; la classifica così ottenuta darà luogo all'assegnazione di un punteggio per ogni Concorrente (come da tabella seguente, vedi pag. 37). Per la determinazione della classifica generale risultante dalle prove di qualificazione verranno presi come "validi", e sommati tra loro, i migliori punteggi relativi ottenuti da ciascun Concorrente.
- 5.9.9 In base al totale dei punteggi ottenuti si ottiene la classifica finale delle batterie. A parità di punteggio si considererà il successivo e così via fino al termine dei punteggi da analizzare; in caso d'ulteriore parità si considererà la miglior prova effettuata in base alla prestazione (giri/tempo).

TABELLA DEL PUNTEGGIO DI UNA SINGOLA SERIE DI QUALIFICAZIONE

1° class.	200	9° class.	191	17° class.	183	25° class.	175
2° class.	198	10° class.	190	18° class.	182	26° class.	174
3° class.	197	11° class.	189	19° class.	181	27° class.	173
4° class.	196	12° class.	188	20° class.	180	28° class.	172
5° class.	195	13° class.	187	21° class.	179	29° class.	171
6° class.	194	14° class.	186	22° class.	178	30° class.	170
7° class.	193	15° class.	185	23° class.	177	31° class.	169
8° class.	192	16° class.	184	24° class.	176	32° class.	168

IL PUNTEGGIO CONTINUA FINO AL TERMINE DEI CLASSIFICATI RIDUCENDOSI DI 1 PUNTO PER OGNI POSIZIONE

5.9.10 La partenza delle batterie di qualificazione sarà effettuata con il sistema "Flying Start". Il tracciato verrà aperto tre (3) minuti prima del "via". Con sistema sonoro verranno annunciati i seguenti tempi: "2 minuti alla partenza", "1 minuto alla partenza", "30 secondi alla partenza", "10 secondi alla partenza". L'annuncio "via al tempo" indicherà che la batteria di qualificazione è partita.

5.9.11 Gli automodelli dei Piloti verranno riconsegnati, dagli incaricati delle verifiche tecniche, al termine dei controlli.

5.9.12 **Modalità A-B-C:**

- Tutte le fasi finali saranno composte da un massimo di dodici (12) Piloti, salvo diversa decisione tecnica organizzativa del Direttore di Gara;
- Al termine delle prove di qualificazione (manche) dovrà essere redatta una classifica in base alla somma dei punteggi ottenuti;
- I piloti saranno suddivisi nelle varie finali nel seguente modo:
 - Dal 1° al 10° Finale A;
 - Dal 11° al 20° Finale B;
 - Dal 21° al 30° Finale C;
 - Dal 31° al 40° Finale D e così via fino alla fine dei concorrenti.
- Bump-UP:** I primi due (2) di ogni finale passano alla finale superiore con la posizione 11° e 12°;
- Allineamento Irregolare:** durante tutte le fasi finali, compresa la Finale, la ruota posteriore del modello (sinistra o destra a seconda del senso di percorrenza della pista), deve toccare il bordo della carreggiata (corrugato, tavola di legno, ecc.) ed essere posizionata dal Meccanico con un'inclinazione compresa fra i trenta (30°) ed i sessanta (60°) gradi rispetto alla direzione di marcia. Quando il modello tocca il bordo della carreggiata al Pilota gli sarà comminata uno Stop and Go. Si veda a corredo la Figura 10.

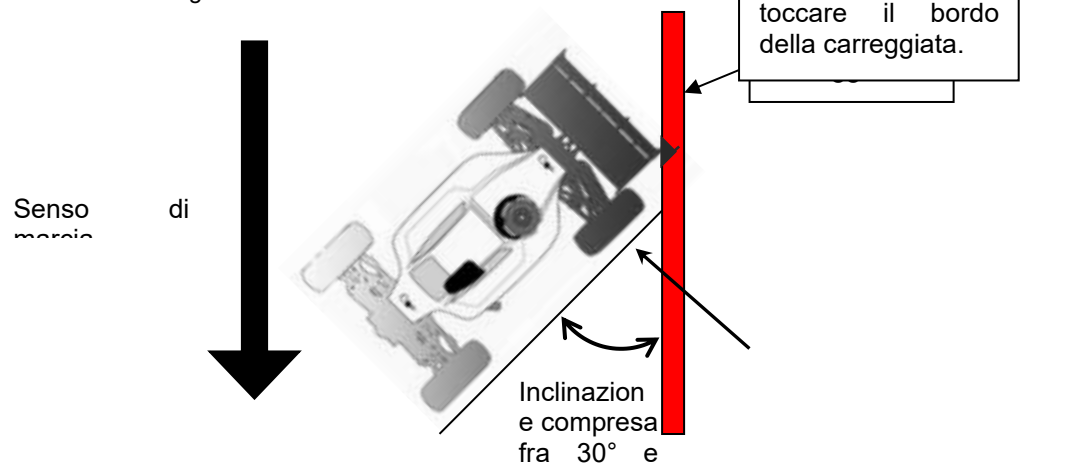


Figura 10: Disposizione modello in griglia

5.9.13 **PENALITA':**

- Partenza Fasi Finali:** il Direttore di Gara per partenza anticipata e/o irregolare applicherà la penalizzazione di Drive Through;
- Finali:** le penalizzazioni (e.g.: taglio di pista, guida irrispettosa, uscita scorretta dai box, entrata contromano nei box, ecc.) vanno eseguite con il metodo "Stop and Go" e "Drive Through" oppure aggiungendo dieci (10) secondi al tempo impiegato nella migliore prestazione. Il Pilota penalizzato deve rientrare entro tre (3) giri, dalla segnalazione del Direttore di Gara, con il proprio automodello al box riservato alla penalizzazione. Il modello sarà mantenuto sollevato per tutto il tempo di penalizzazione dal suo Meccanico. Durante tale intervallo è proibito qualunque tipo di intervento compreso il rifornimento;
- Qualifiche:** le penalizzazioni (e.g.: taglio di pista, guida irrispettosa, uscita scorretta dai box, entrata contromano nei box, ecc.) sono comminate dal Direttore di Gara e convertite in "Stop and Go", "Drive Through" oppure aggiungendo dieci (10) secondi al tempo impiegato nella migliore prestazione. Il tipo di penalità è determinata insindacabilmente dal Direttore di Gara.

5.10 GARE DI CAMPIONATO REGIONALE E INTERREGIONALE

5.10.1 L'iscrizione alla gara deve essere effettuata entro e non oltre le ore 23:59 del giovedì precedente la Prova di Campionato Regionale o Interregionale. Il saldo della quota di partecipazione, che ammonta ad € 25,00 (euro venticinque), deve essere consegnata al Responsabile Regionale o Interregionale. Il Pilota che si iscrive dopo tale termine paga una quota di € 30,00 (euro trenta): € 25,00 (euro venticinque) iscrizione € 5,00 (euro cinque) penale.

- Ogni batteria dovrà disputare tre (3) manche di qualifica;
- La durata di ogni singola manche dovrà essere di cinque (5) minuti. Per le modalità di esecuzione delle qualifiche si veda l'art. 5.9.5;
- L'inizio della Prova di Campionato Regionale e Interregionale di norma deve essere fissato alle ore 9:30.

- 5.10.3 Al termine della manche di qualifica, si stilerà la classifica finale tenendo conto della somma dei punteggi ottenuti in ciascuna manche come da art. 5.9.9.
- 5.10.4 **FASI FINALI:**
- a) Tutte le fasi finali si disputeranno come da art. 5.9.12
 - b) **Partenza Irregolare:** si veda l'art. 5.9.12 lettera e).
- 5.10.5 La durata della Finale, per tutte le categorie, è di massimo trenta (30).
- 5.10.6 La classifica finale della gara sarà stilata in base alle classifiche delle varie fasi finali disputate.
- 5.10.7 **PENALITA'**: si veda a corredo l'art. 5.9.13 di pagina 35.

5.11 PER TUTTE LE NORME NON CITATE NELLA SPECIALITA' FARANNO FEDE LE NORME GENERALI;

5B. 1/8 OFF ROAD BRUSHLESS

5B.1 REGOLAMENTO TECNICO

- 5B.1.1 Sono ammessi alla categoria tutti i modelli tipo Buggy, in scala 1/8 a ruote scoperte, con trasmissione 4wd spinti esclusivamente da un motore elettrico alimentato con batterie LiPo. I modelli devono essere dotati di sospensioni indipendenti, devono avere 4 ammortizzatori. La trasmissione deve essere fissa, non sono ammesse frizioni se non quella che eventualmente può essere montata solo sul pignone. È vietato l'uso del cambio.
- 5B.1.2 Gli automodelli Off-road non devono avere parti meccaniche in movimento sporgenti da carrozzeria o telaio che possano recare ferite ai recuperi e/o ai meccanici. In particolare, la corona dentata che prende il suo movimento dal pignone motore non può sporgere dal limite inferiore del telaio! I modelli privi di opportune protezioni non possono essere accettati in gara. Se la mancanza delle protezioni viene accertata durante le verifiche post gara il modello è automaticamente squalificato dalla fase di gara appena corsa.
- 5B.1.3 I motori che equipaggiano i modelli devono essere a tecnologia Brushless, con o senza sensori di controllo. Devono essere commercialmente reperibili in Italia tramite negozi e distributori.

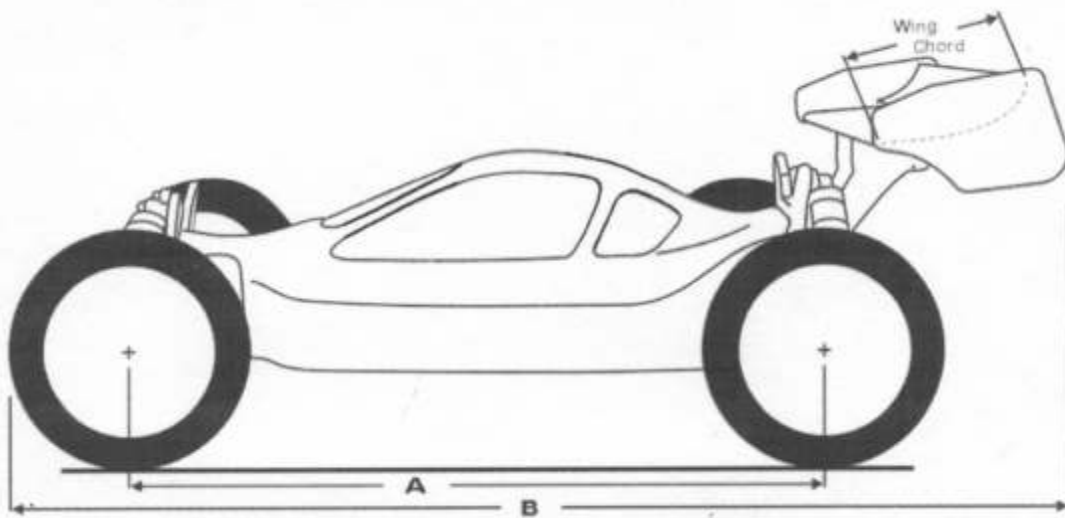


Figura 11: Dimensioni principali 1/8 Brushless

5B.1.4 DIMENSIONI Si veda a corredo la Figura 11:

Lunghezza (B)		Massimo	550,0 mm
Larghezza		Massimo	310,0 mm
Altezza (misurata a sospensioni compresse)		Massimo	250,0 mm
Passo (A)		Massimo	330,0 mm
		Minimo	270,0 mm
Peso		Minimo	3200,0 g
Gomme	Diametro	Massimo	120,0 mm
		Minimo	109,0 mm
	Larghezza	Massimo	47,0 mm
Alettone posteriore	Sagoma laterale	Larghezza	100,0 mm
		Altezza	70,0 mm
	Corda	Massimo	85,0 mm
	Larghezza	Massimo	217,0 mm
Batterie	Volt	Minimo	3S (11,10 Volt)
		Massimo	6S (22,20 Volt)

5B.1.5 La Carrozzeria deve essere in materiale flessibile, studiata per arrecare meno danni possibili agli altri modelli, ai meccanici e ai recuperi in caso d'incidente. Non può coprire le gomme che devono restare scoperte. È obbligatoria la presenza di un parabrezza e di un finestrino per ogni lato dell'abitacolo, che devono essere trasparenti o verniciati in colore traslucido verosimile. Non è obbligatorio seguire la forma del disegno originale della carrozzeria per questi elementi.

5B.1.6 Le carrozzerie devono rimanere il più integre possibile. Devono essere tagliate entro i limiti di disegno dello stampo originale con la tolleranza minima per i movimenti dello sterzo e delle sospensioni, se necessario. Sono ammesse le seguenti aperture:

- Antenna – foro di massimo 10 mm di diametro;
- Parti verticali in prossimità dei bracci sospensione anteriori e posteriori;

- c) **Prese d'aria e air scope:** sono apribili solo le parti verticali, se già presenti nello stampo originale del modello. Non è permesso modificare l'andamento della carrozzeria per variare o creare prese d'aria non previste in origine;
- d) Qualora non siano presenti air scope verticali su uno o entrambi i lati del modello sono concesse due aree quadrate di 30 mm di lato, una per ogni lato del modello, in corrispondenza del motore e dell'acceleratore. In queste aree, che devono essere ricavate sulle superfici piane, parallele al terreno e solo sul lato dove non sia presente almeno una presa d'aria, possono essere praticate infinite aperture che non superino i 10 mm di dimensione in qualsiasi loro direzione;
- e) Finestrini e parabrezza devono rimanere integri lungo tutto il disegno originale dello stampo del modello. Non è consentito né forarli né aprirli, soprattutto non è consentito deformare la carrozzeria in prossimità delle aperture concesse. Si veda a corredo la Figura 12.

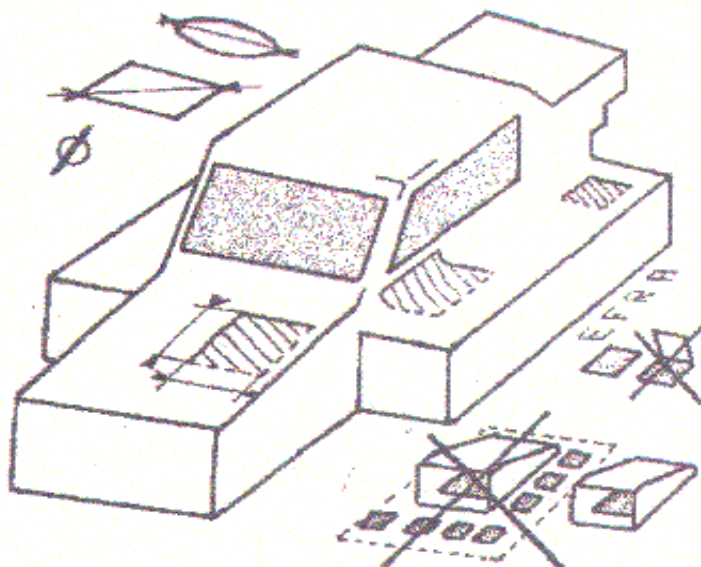


Figura 12: Tagli consentiti sulla carrozzeria 1/8 Buggy Brushless

- 5B.1.7 Alettoni, bumper e tutte le parti sporgenti del modello devono essere realizzate in materiale flessibile, che rechi meno danni possibili a persone e cose. L'antenna deve essere di materiale flessibile.
- 5B.1.8 Sul modello non possono essere montati aiuti alla guida come i sistemi elettronici tipo: abs, controllo trazione e altro che sia diverso dai normali 2 canali di acceleratore/freno e sterzo.
- 5B.1.9 Alla ricevente possono essere collegati solo il servo sterzo, l'acceleratore elettronico, un BEC (Battery Eliminator Circuit) esterno, il servo freno (se usato) e il trasponder personale che per le prove di Campionato AMSCI è obbligatorio.
- 5B.1.10 In gara è vietato l'uso della retromarcia.
- 5B.1.11 I modelli devono essere alimentati da batterie LiPo. Le batterie possono essere in formato Saddle pack, o in "pezzo unico". Se i pacchi batterie sono di tipo Saddle Pack questi devono essere obbligatoriamente di uguale marca e tipologia. Non si possono usare contemporaneamente batterie con dati tecnici differenti tra loro.
- 5B.1.12 È cura del Pilota assicurarsi che le batterie siano adeguate all'uso modellistico e che siano ben fissate e protette sul modello in uso.

5B.2 REGOLAMENTO SPORTIVO

- 5B.2.1 I modelli possono entrare in pista solo dalla Pit Lane della zona box sotto al palco guida.
- 5B.2.2 L'accesso alla Pit Lane e quindi all'ingresso in pista dei modelli deve avvenire attraverso una zona di "parco chiuso", possibilmente posta tra la zona Box e la zona palco. All'ingresso del Parco Chiuso è obbligatoria la verifica del voltaggio di carica delle batterie dei modelli. Il voltaggio delle batterie non deve superare quello massimo di sicurezza di 4,20 Volt per ogni cella (S). Per agevolare le operazioni di verifica è obbligatorio presentarsi con la carrozzeria smontata.
- 5B.2.3 Voltaggi batterie:
 - a) 3S – 11,10 Volt nominali – 12,60 Volt misurabili + 0.01 Volt di Tolleranza dello strumento;
 - b) 4S – 14,80 Volt nominali – 16,80 Volt misurabili + 0.01 Volt di Tolleranza dello strumento;
 - c) 5S – 18,50 Volt nominali – 21,00 Volt misurabili + 0.01 Volt di Tolleranza dello strumento;
 - d) 6S – 22,20 Volt nominali – 25,60 Volt misurabili + 0.01 Volt di Tolleranza dello strumento.
- 5B.2.4 Il superamento di questo limite obbliga i modelli a rimanere fuori dal parco chiuso, quindi all'impossibilità di accedere al circuito di gara, fino a quando i Volt misurati non rientrino nei valori di tolleranza concessi. È possibile scaricare le batterie con qualsiasi mezzo.

- 5B.2.5 Accedere al circuito di gara da qualsiasi altra parte che non sia il parco chiuso e successivamente la Pit Lane è da considerare come comportamento antisportivo e comporta l'immediata squalifica del Concorrente da tutte le fasi di gara precedenti e successive.
- 5B.2.6 L'accesso alla zona di parco chiuso è permessa ai modelli della successiva fase di gara solamente dopo l'avvenuto start della manche precedente. In questa zona possono accedere anche i modelli che dovrebbero essere già in pista a gareggiare nel proprio turno.
- 5B.2.7 Solo nelle manifestazioni EFRA/IFMAR la zona Pit Lane è così organizzata. Sotto al palco durante ogni fase di gara deve essere sgombra, non possono esserci né materiali né Meccanici. L'accesso alla Pit Lane è concesso ai Meccanici esclusivamente in questi casi:
- Prima della partenza per allineare i modelli;
 - Dopo lo stop alla manche per recuperare e spegnere i modelli che hanno appena corso;
 - Durante la corsa, un solo Meccanico per volta può accedere alla Pit Lane per recuperare e spegnere un modello che sia costretto a terminare in anticipo la sua gara. Non è permesso intervenire sui modelli per ripararli nella zona di Pit Lane o nell'area box sotto al palco;
 - Durante la corsa per far entrare o rientrare in gara un modello.

Per le manifestazioni nazionali AMSCI il Meccanico può essere presente sotto al palco Piloti svolgendo tutte le mansioni a lui affini.

- 5B.2.8 Il tracciato di gara deve essere largo almeno tre (3) metri in ogni suo punto. I salti e le difficoltà presenti lungo il percorso devono essere progettati per ridurre al minimo il rischio per l'incolumità dei recuperi, che in caso di necessità devono essere dotati di adeguate protezioni, principalmente per la testa. I recuperi devono avere piena visuale sul tratto di pista che precede e/o segue la loro zona di competenza, in particolar modo questo vale in prossimità dei salti.
- 5B.2.9 Più che mai in questa categoria non sono tollerate ingiurie, "parole", insulti, bestemmie e atteggiamenti violenti o irraguardosi sul palco da parte dei Piloti e a bordo pista da parte di meccanici e accompagnatori. Qui non ci sono i motori a scoppio a nascondere certi atteggiamenti.
- 5B.2.10 Abrogato.
- 5B.2.11 Abrogato.
- 5B.2.12 Abrogato.
- 5B.2.13 Abrogato.

5B.3 PROCEDURE DI GARA

- 5B.3.1 **QUALIFICHE**
Durante le gare di campionato regionale si svolgono 3 qualifiche con punteggio Round by Round con lo scarto del punteggio peggiore. Ai Campionati AMSCI le prove di qualificazione sono 4 o 5, sempre con metodo Round by Round, ma con lo scarto dei due (2) risultati peggiori di ciascun Pilota.
- 5B.3.2
- Alla partenza delle manche di qualifica e delle finali gli automodelli dovranno essere in pista 30 secondi prima della partenza;
 - A 10 secondi dalla partenza gli automodelli dovranno essere sulla linea di partenza (qualifiche) o sulla griglia di partenza (finali);
 - Nel caso in cui a 30 secondi dalla partenza gli automodelli non siano in pista e a 10 secondi dalla partenza non siano sulla linea o griglia di partenza, quest'ultimi dovranno partire per ultimi.
- 5B.3.3 La Partenza delle fasi finali avviene con schieramento tipo Formula 1.
- 5B.3.4 Abrogato.
- 5B.3.5 Il countdown per le fasi finali: - 5" ... - 4" ... -3" pausa a discrezione dello starter (compresa tra 0" e 3") via (o segnale acustico sostitutivo).
- 5B.3.6 **Durata prove di qualificazione:** cinque (5) minuti più il tempo necessario per terminare l'ultimo giro.
- Al termine delle manche di qualifica si stilano le finali A, B, C, composte da 9, 10, 11, 12 o più Piloti in base alla decisione del Direttore di Gara la quale sarà comunicata al termine della prima (1^) manche di qualifica;
 - Le finali si corrono tutte sulla distanza di dieci (10) minuti più il tempo per terminare l'ultimo giro;
 - Tutte le finali sono composte da tre (3) manche della durata di dieci (10) minuti;
 - L'ordine di partenza deriva dall'ordine di classifica stilato in base ai risultati di qualifica per tutte le manche di gara previste. Pertanto, si creerà così una classifica di qualificazione che verrà utilizzata per la creazione delle finali.
 - Il Campione AMSCI viene stabilito esclusivamente dalla Finale A.
- 5B.3.7 L'ordine di partenza delle finali inizia con i Concorrenti A, seguono quelli del raggruppamento B, poi C e via di seguito.
- 5B.3.8 **Punteggio Qualifiche:** alla fine di tutte le batterie di una manche verrà redatta una classifica a punteggio secondo il seguente schema (punteggio EFRA):

1° Classificato 0 punti	5° Classificato 5 punti	9° Classificato 9 punti
2° Classificato 2 punti	6° Classificato 6 punti	10° Classificato 10 punti
3° Classificato 3 punti	7° Classificato 7 punti	...E così via
4° Classificato 4 punti	8° Classificato 8 punti	Se non verificato (0 giri) 0 punti

Se non partito e/o verificato (0 giri) 0 punti.

In caso di qualifiche sulla distanza di solo 2 (due) manche, la classifica sarà stilata in base alla miglior prestazione assoluta giri/tempo di ogni Pilota.

Dopo lo svolgimento di tutte le manche verranno prese in considerazione i 2 (o 3) punteggi più bassi (tra le 4 manche o 5 manche disputate) di ogni Pilota.

- 5B.3.9 In caso di parità tra 2 Piloti verrà preso in considerazione il miglior piazzamento nelle 2 manche (o 3 manche) ritenute valide, in caso di ulteriore parità verrà preso in considerazione il numero dei giri ed il tempo della migliore manche disputata ritenuta valida ai fini della classifica. Un'ulteriore parità si risolverà prendendo in considerazione il secondo miglior risultato prendendo in considerazione il numero dei giri ed il tempo. Si creerà così una classifica di qualificazione che verrà utilizzata per la creazione delle batterie di finale. Le batterie di finale saranno quindi formate nel seguente modo:
- Finale A: 3 manche;
 - Finale B: 3 o 2 manche;
 - Finale C: 1, 2 o 3 manche.

E via di seguito ...

Se vengono disputate tre (3) manche di finale se ne scarta una (1). Mentre, se vengono disputate due (2) manche di finale se ne scarta una (1). Infine, se viene disputata una (1) sola finale non vi è lo scarto.

Sarà cura dell'organizzazione fare in modo che si corra il maggior numero possibile di manche.

La classifica finale di gara verrà redatta tenendo in considerazione quanto segue:

FINALI: le 2 migliori posizioni di arrivo in finale con lo scarto della terza secondo il seguente schema (punteggio EFRA):

1° Classificato 1 punto	5° Classificato 5 punti	9° Classificato 9 punti
2° Classificato 2 punti	6° Classificato 6 punti	10° Classificato 10 punti
3° Classificato 3 punti	7° Classificato 7 punti	Se non partito (0 giri) 0 punti
4° Classificato 4 punti	8° Classificato 8 punti	Se non verificato (0 giri) 0 punti

In caso di parità tra 2 Piloti verrà preso in considerazione il miglior piazzamento nelle 2 manche, in caso di ulteriore parità verrà preso in considerazione il numero dei giri ed il tempo della migliore manche disputata ritenuta valida ai fini della classifica.

5B.4 GARE DI CAMPIONATO REGIONALE E INTERREGIONALE

- 5B.4.1 Per le modalità di organizzazione si veda il paragrafo 5.10 di pagina 35.

5B.5 CATEGORIE DI PILOTI

- 5B.5.1 Le categorie di Piloti sono: PRO – Sport
L'AMSCI si riserva il diritto di approvare la scelta e quindi rifiutarla qualora risultasse in evidente contrasto con gli effettivi valori sportivi espressi dal Pilota stesso.
- 5B.5.2 L'appartenenza ad una determinata categoria di Pilota verrà normalizzata ad ogni inizio di stagione sportiva. La scelta di appartenenza alla categoria PRO – Sport va fatta dallo stesso Pilota al momento del tesseramento e rispettata durante tutta la stagione di gare.
- 5B.5.3 Le iscrizioni nella categoria Expert saranno aperte anche per autodeterminazione, ma sempre e comunque valutate dall'AMSCI la quale si riserva il diritto di veto.
- 5B.5.4 **Promozione in categoria PRO:** alla categoria PRO accedono i primi tre (3) classificati della categoria Sport dell'anno precedente più tutti i Piloti Sport che ne fanno richiesta al Responsabile Nazionale di settore la cui valutazione è definitiva. Nel caso di Campionato in prova unica ha l'obbligo di passaggio di categoria solo il vincitore della Sport.
- 5B.5.5 **Retrocessione:** per passare dalla categoria PRO alla categoria Sport, il Pilota dovrà fare richiesta all'Associazione AMSCI la quale si riserva il diritto di veto. Un Pilota che ha corso in PRO non potrà iscriversi nella categoria Sport anche se ha interrotto la sua attività sportiva per oltre tre (3) anni salvo disposizioni straordinarie da parte del direttivo.
- 5B.5.6 I Piloti PRO parteciperanno invece nella categoria Sport alle gare di Campionato Regionale.
- 5B.5.7 Il Pilota che nel Campionato Regionale (o Interregionale) gareggia in una determinata categoria (Sport / PRO) deve gareggiare nella medesima categoria a livello di Campionato AMSCI.
- 5B.5.8 Qualora un Concorrente gareggi nella categoria superiore (inferiore), perde il punteggio acquisito nella categoria inferiore (superiore).
- 5B.5.9 **Campionato AMSCI Under 14 1/8 Buggy:** tutti i Piloti, a partire dal 1° Gennaio dell'anno in corso, se non hanno compiuto il quindicesimo (15°) anno di età, entrano nella Classifica, separata, della categoria Under 14.

5B.6 PER TUTTE LE NORME NON CITATE NELLA SPECIALITA' FARANNO FEDE LE NORME GENERALI;

6. AUTOMODELLI SuperGT 1/8

6.1 DEFINIZIONE

- 6.1.1 L'automodello GT 1/8 è un'automobile in miniatura mossa dalla trazione di due (2) o quattro (4) ruote sotto l'azione di uno (1) o più motori a combustione interna, con accensione glow, di tipo a pistone. In ogni caso la cilindrata complessiva non deve superare i 3,50 cm³.
- 6.1.2 Sono vietate tutte le altre forme di trazione quali elica libera e/o intubata, turbina e/o motori elettrici.
- 6.1.3 È vietato, inoltre, usare:
- Scatto libero;
 - Supporto posteriore carrozzeria:** può essere bloccato su parti non fisse (sospensioni o altre parti mobili). Si prenda in esame il fissaggio della carrozzeria posteriore come impiegato nella 1/8 Pista IC.
- 6.1.4 Gli automodelli con quattro (4) ruote motrici devono essere dotati di differenziale sull'asse anteriore e sull'asse posteriore, i quali non possono essere bloccati. È ammesso il collegamento con il "palo rigido".
- 6.1.5 Gli automodelli con due (2) ruote motrici (categoria F3) non possono essere dotati di meccanismi di antislittamento e giunto viscoso.
- 6.1.6 La violazione dei punti precedenti comporta l'esclusione dell'automodello dalla fase di gara.
- 6.1.7 Le dimensioni generali dell'automodello sono:
- Lunghezza massima fuori tutto 730 mm;
 - Larghezza minima 290 mm;
 - Larghezza massima 310 mm;
 - Passo mm. compreso tra 270 mm e 330
 - Altezza massima 270 mm, compreso l'alettone ed eventuali bandelle laterali con le sospensioni compresse. (il telaio appoggia su un piano).
- Si veda la Figura 13 a corredo.

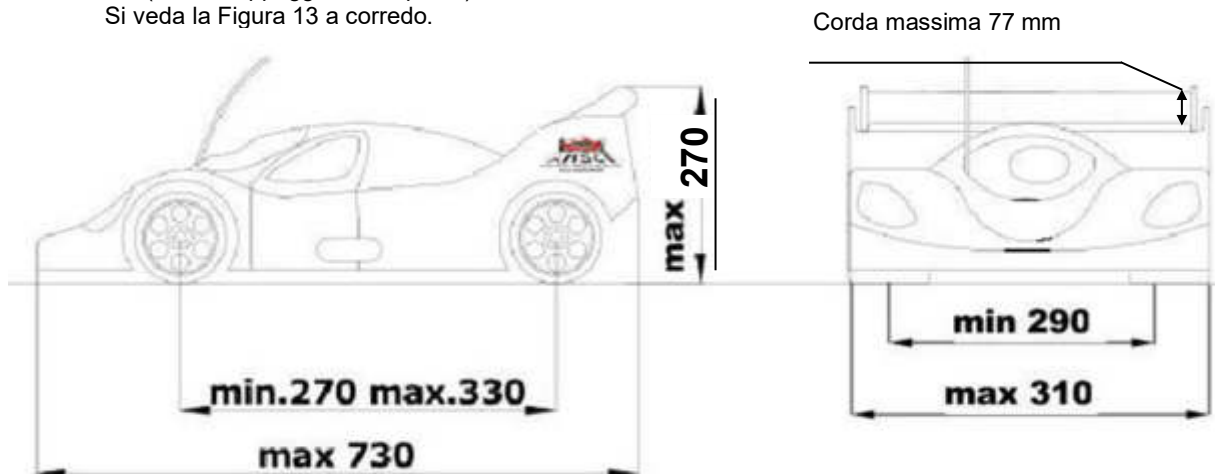


Figura 13: Dimensioni massime 1/8 GT

- 6.1.8 Il peso minimo del modello in ordine di marcia ed a "secco", con il transponder sul modello, dovrà essere:
- Automodello con 4 ruote motrici: 3100,0 g
 - Automodello con 2 ruote motrici: 3000,0 g
- 6.1.9 **CARROZZERIA** (si veda la Figura 15 di pag. 42):
Tutti i modelli devono essere dotati di carrozzeria che sia la semi riproduzione in scala 1/8 di una autovettura realmente esistente con esclusione delle semi riproduzioni di modelli tipo "barchetta" (sono definite barchetta le carrozzerie con abitacolo aperto).
Le carrozzerie devono essere realizzate in materiale flessibile e verniciate.
Sono proibite le aperture e/o prese d'aria ad eccezione di:
Apertura per terminale scarico con una superficie non superiore a 8,0 cm², può essere aperta sul lato inferiore della carrozzeria.
Inoltre, aperture per:
- antenna radio (diametro max 10,0 mm);
 - candela (diametro massimo un centimetro oltre della dimensione della testa motore);**
 - carburazione (diametro max 10,0 mm).
 - Foro con diametro massimo di 50,0 mm oppure 40,0 mm x 60,0 mm (si veda la Figura 14 di pag. 42) per bocchettone rifornimento;
 - È consentita un'apertura anteriore avente un diametro massimo di 50,0 mm;
 - Un finestrino per ogni lato può essere asportato;

- g) I finestrini non potranno essere piegati verso l'esterno per far giungere più aria al motore. Non è ammessa la realizzazione di alcun sistema di convogliamento dell'aria all'interno della carrozzeria;
- h) Tutte le carrozzerie devono avere gli archi passaruota anteriori e posteriori asportati.

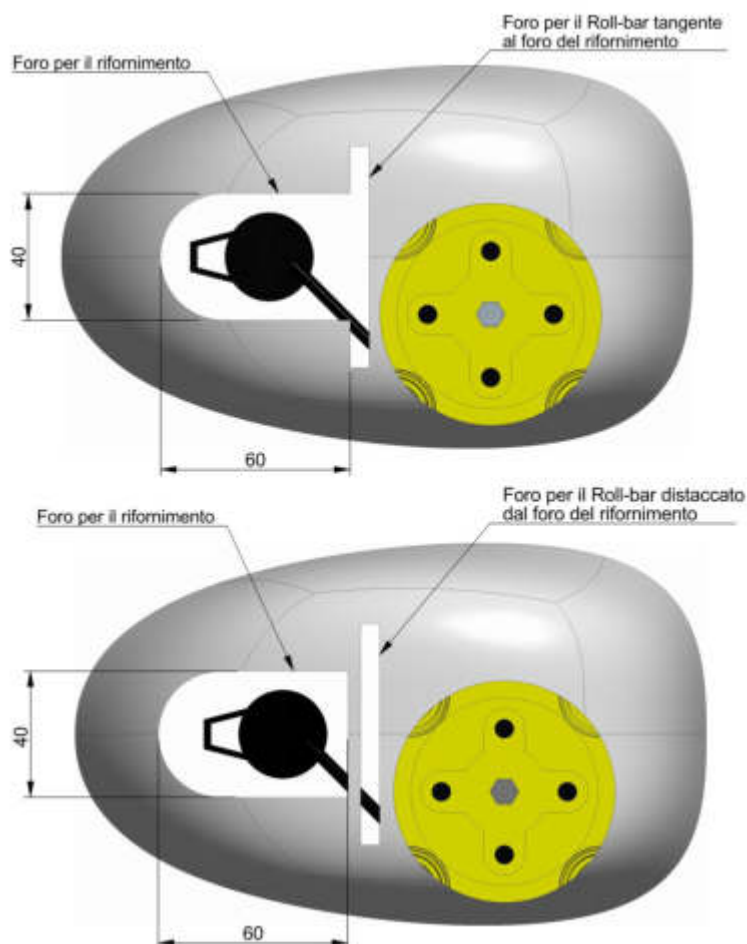


Figura 14: Disposizioni consentite per il foro del Roll-bar

6.1.10 **ALETTONE** (si veda la Figura 13 di pagina 41):

L'alettone deve rispettare le seguenti prescrizioni:

- a) Corda 77,0 mm massimo, misurata parallelamente all'inclinazione dell'ala;
- b) Larghezza 310,0 mm massimo, misurata parallelamente all'inclinazione dell'ala.



Figura 15: Dimensioni massime dei fori carrozzeria

6.1.11 **PARAURTI:**

- a) Tutti i modelli devono essere provvisti di paraurti realizzato in materiale flessibile, con spigoli non taglienti ed arrotondati, in modo da ridurre al massimo le conseguenze di un eventuale impatto con il modello;
- b) Abrogato;
- c) Il completo di paraurti o bumper, dovrà rimanere compreso nelle dimensioni massime della carrozzeria.

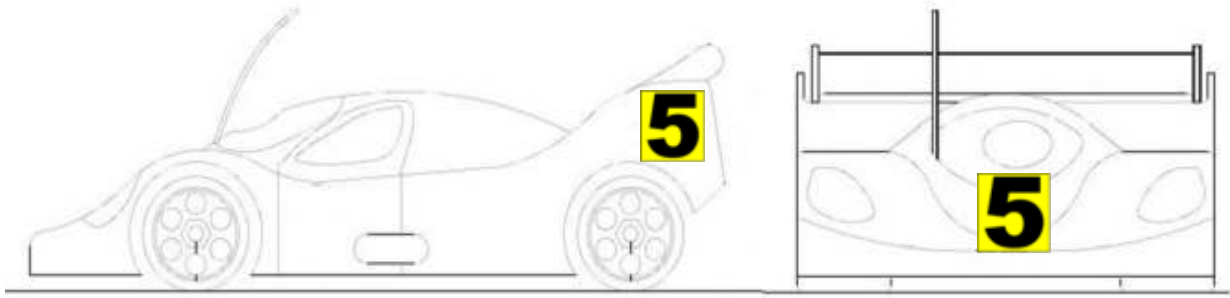


Figura 16: Disposizione numeri gara 1/8 GT

- 6.1.12 **Disposizione numeri di gara GT:** prima della partenza delle manche di qualifica e delle fasi finali i Piloti sono obbligati a posizionare sulla propria carrozzeria i numeri di gara, consegnati dagli Organizzatori, con la disposizione mostrata in Figura 16, al fine di garantire una maggiore visibilità da parte della Direzione di Gara. La non corretta posizione dei numeri gara comporta il richiamo del modello del Pilota, da parte del Direttore di Gara, in modo tale che questi li disponga come da Regolamento (vedi Figura 16).

6.2 ALIMENTAZIONE

6.2.1 SERBATOIO:

- Il serbatoio può avere una capacità massima di 125,0 cm³ compreso filtro e tubo di collegamento al carburatore;
- La capacità del serbatoio non può essere corretta con l'uso di parti mobili presenti all'interno dello stesso;
- Ogni serbatoio che dovesse essere rilevato illegale (cioè con capacità superiore a 125,0 cm³) dopo una prova di qualificazione od una Finale non verrà smontato dal modello per una seconda ispezione la quale sarà effettuata dopo un periodo di raffreddamento di circa 15 (quindici) minuti qualora la temperatura ambiente sia superiore ai 20,0°C.

6.2.2 MISCELA

- La miscela utilizzabile è quella indicata da EFRA in base alle nuove disposizioni UE 2019/1148, che comunemente viene denominata 16EU.
- Abrogato.
- Le verifiche devono essere fatte con un galleggiante denominato NITROMAX 16EU. Verrà messo a disposizione di tutti i Concorrenti, dal Direttore di Gara, a partire dalle prove libere e per tutta la durata della gara;
- Lo strumento NITROMAX 16EU, messo a disposizione dalla Direzione di Gara, e solo quello, sarà l'unico strumento insindacabilmente valido per determinare la regolarità della miscela, con una temperatura ambientale di minimo 20°.

6.3 PROPULSIONE

- Il motore od i motori dell'automodello dovranno avere una cilindrata complessiva massima di 3,50 cm³.
- Il modello deve essere munito di un complesso di scarico silenzioso.
- In ogni momento della gara il livello del rumore non potrà superare gli 80 dB A, misurati come da regolamento EFRA in vigore.
- Il terminale di scarico deve essere rivolto verso il piano stradale o, al massimo, parallelo allo stesso.
- Sono permesse solamente marmitte di scarico a tre camere omologate EFRA con omologazione a partire dal 2006. Il numero di omologazione deve essere inciso sul lato della marmitta.
- Dovranno essere fermati, durante qualsiasi fase di gara, tutti quei modelli la cui rumorosità dovesse superare il limite consentito (vedi punto 6.3.3).
- Sul carburatore deve essere utilizzato un filtro aria tipo "Air Box" con regolare omologazione EFRA e non deve essere manomesso.

6.4 TRASMISSIONE / FRENI

- La trasmissione può essere a due (2) o quattro (4) ruote motrici e deve essere di tipo meccanico (cinghie, catene, ecc.).
- Per tutte le categorie è ammesso l'impiego del cambio, o di qualsiasi altro meccanismo, finalizzato al realizzo di una trasmissione variabile fra la frizione e le ruote motrici.
- Ogni automodello deve essere munito di frizione e sistema frenante in modo tale che possa essere mantenuto fermo con il motore acceso.
- Il freno deve agire sulla trasmissione e deve essere di tipo meccanico.
- È vietato l'uso di freni separati sulle ruote.

6.5 RUOTE, GOMME

- 6.5.1 I cerchi, sia anteriori che posteriori, devono avere un diametro minimo di mm 78,0 +/- 2,0 mm di tolleranza.
- 6.5.2 La larghezza massima della ruota (cerchione + gomma) non può essere superiore a 43,0 mm.
- 6.5.3 I cerchi non devono sporgere dalle gomme.
- 6.5.4 Le gomme degli automodelli devono essere solo di colore nero e possono avere scritte laterali di diversi colori.
- 6.5.5 Le gomme sono libere nella loro concezione, telate e non, non sono ammesse gomme in mousse o spugna ma sono consentiti riempimenti in gommapiuma o mousse.
- 6.5.6 Non sono ammesse gomme di tipo da "fuoristrada" (tassellate o "a pin").
- 6.5.7 **Punzonatura Gomme 1/8 SuperGT:** alle Prove di Campionato AMSCI dovranno essere utilizzate esclusivamente gomme punzonate e ritirate in pista presso il parco chiuso.
 - a) Ogni Concorrente dovrà punzonare 3 (tre) treni di gomme entro le ore 17:00 del venerdì per le qualifiche, avranno facoltà di acquistare un ulteriore treno di gomme per ogni Finale.
 - b) **Qualifiche in condizioni di pista bagnata:** qualora il Direttore di Gara comunichi durante le qualifiche "pista bagnata" verranno usate gomme libere (non punzonate) se non comunicate prima della gara quelle da bagnato;
 - c) Durante tutte le fasi gara saranno effettuati degli opportuni controlli. Se un Concorrente, durante un controllo, gli viene constatato che sta usando gomme non punzonate sarà squalificato dalla fase di gara in oggetto e sarà deferito alla Commissione Disciplinare dell'AMSCI.

6.6 PARTI ELETTRICHE / ELETTRONICA

- 6.6.1 Durante le qualifiche e la gara, in ogni sua fase, sul modello potranno essere installati, come parti elettriche / elettroniche soltanto: due (2) servocomandi (uno per lo sterzo ed uno per il comando del gas e del freno) ed una ricevente, le batterie di alimentazione con eventuale regolatore di tensione ed il transponder nonché i cavi, i connettori e/o un interruttore.
- 6.6.2 Non è permesso l'impiego di apparecchiature elettroniche supplementari per il Controllo della Trazione o della frenata (ABS) o che possa effettuare un controllo della potenza trasmessa ad anello chiuso. Non è permesso l'impiego di qualsiasi sistema di telemetria attiva.
- 6.6.3 È consentito l'utilizzo del giroscopio a partire dal 1° Gennaio 2012.
- 6.6.4 L'AMSCI consiglia di caricare le LIPO in un contenitore (lipo bag, contenitori ignifughi...) atto a ridurre gli effetti di un eventuale incendio.

6.7 CATEGORIE DI PILOTI

- 6.7.1 Le categorie di Piloti sono: Pro (Ex Expert) e Sport (Ex F1 + F2).
- 6.7.2 L'appartenenza ad una determinata categoria di Pilota verrà normalizzata ad ogni inizio di stagione sportiva. La scelta di appartenenza alla categoria va fatta dallo stesso Pilota al momento del tesseramento e rispettata durante tutta la stagione di gare.
- 6.7.3 L'AMSCI si riserva il diritto di approvare la scelta e quindi rifiutarla qualora risultasse in evidente contrasto con gli effettivi valori sportivi espressi dal Pilota stesso.
- 6.7.4 Abrogato;
- 6.7.5 Il Pilota che nel Campionato Regionale o Interregionale gareggia in una determinata categoria (Pro e Sport) deve gareggiare nella medesima categoria a livello di Campionato Nazionale AMSCI.
- 6.7.6 Qualora un Concorrente gareggi nella categoria superiore (inferiore), perde il punteggio acquisito nella categoria inferiore (superiore).
- 6.7.7 **Promozione:** in ambito nazionale passano a categoria superiore (da Sport a PRO) i Piloti che hanno compiuto, durante la stagione agonistica in corso, una delle seguenti condizioni:
 - a) Vincitore di una Prova di Campionato Nazionale AMSCI;
 - b) Detentore di una Pole Position in una Prova di Campionato Nazionale AMSCI;
 - c) In ciascuna categoria i Piloti appartenenti alle prime tre (3) posizioni della classifica generale finale a punti del Campionato Nazionale AMSCI.
 - d) **Nel caso di Campionato in prova unica i punti a), b) e c) non vengono considerati ed ha l'obbligo di passaggio di categoria solo il vincitore della Sport.**

6.8 TRACCIATO

- 6.8.1 Abrogato.

6.9 GARE NAZIONALI

- 6.9.1 L'iscrizione alle prove di Campionato Nazionale AMSCI, deve essere eseguita tramite l'apposito modulo pubblicato sul sito dell'AMSCI entro e non oltre le ore 23:59 del 14° giorno precedente l'inizio della gara. La quota di iscrizione ammonta ad € 50,00 (euro cinquanta). Se un Pilota si iscrive dopo il termine ultimo (ma entro e non oltre le ore 23:59 della domenica precedente la gara) deve saldare una quota di € 60,00 (euro sessanta) che comprende l'iscrizione più € 10,00 (euro dieci) penale.
- 6.9.2 **Manche di Qualificazione Pro (ex Expert) e Sport (ex F1+F2):** si disputeranno quattro (4) manche di qualificazione la cui durata delle batterie è fissata a quattro (4) minuti.

- 6.9.3 Le batterie definitive di qualificazione hanno una durata di quattro (4) minuti con partenza Flying Start. La composizione delle batterie provvisorie, per le Prove Libere Cronometrate (vedi art. 6.9.16), verrà eseguita avvalendosi della classifica generale a punti della precedente Prova di Campionato Nazionale AMSCI.
- 6.9.4 La partenza delle batterie di qualificazione verrà effettuata nel seguente modo:
- La partenza delle batterie di qualificazione viene effettuata con il sistema "Flying Start";
 - Il tracciato viene aperto tre (3) minuti prima del "via". Successivamente, con sistema sonoro, o tramite comunicazione da parte del Direttore di Gara, verranno annunciati i seguenti tempi: "2 minuti alla partenza", "1 minuto alla partenza", "30 secondi alla partenza" e "10 secondi alla partenza". L'annuncio "via al tempo" indicherà che la batteria di qualificazione è partita. Pertanto, con il seguente metodo di partenza si avranno partenze differenziate nel tempo dei modelli e, di conseguenza, si avranno differenziate nel tempo i relativi "stop". Il passaggio iniziale che dà il "via" alla propria "manche" deve avvenire comunque entro uno (1) minuto dal "via al tempo"; in caso contrario il Concorrente subirà una penalizzazione di "tempo" (di tipo automatico da parte del sistema di cronometraggio) pari al ritardo (riferito al punto di rilevamento del cronometraggio) che ha nei confronti del primo minuto (dal "via al tempo") o dal compimento del primo giro del primo automodello transitato al punto di rilevamento giri/tempo "AMB" o similare;
 - È vietato assolutamente fermarsi o far procedere lentamente il proprio modello in prossimità della linea del trasponder negli ultimi dieci (10) secondi dal "via al tempo". Il Pilota inadempiente verrà punito con uno "Stop and Go".
- 6.9.5 Per le fasi finali le partenze avverranno nel modo tradizionale con griglia tipo "Le Mans" o "F1".
- 6.9.6 Le batterie di qualificazione partiranno in ordine crescente dalla prima (1^a) all'ultima batteria.
- 6.9.7 Il Direttore di Gara, può decidere l'eventuale aumento o riduzione delle manche da disputarsi, ma tale riduzione non può portare alla disputa di un numero di manche inferiore a due (2). Se il numero degli iscritti è superiore a cento (100) Piloti, durante il venerdì sarà effettuata una manche di qualificazione; le rimanenti tre (3) verranno svolte nella giornata di sabato.
- Il numero di manche da ritenersi valido ai fini della qualifica deve essere regolato nel modo seguente:

Manche da Disputare	Manche Valide
2	2
3	2
4	2
5	3
6	4

- 6.9.8
- Ogni qual volta tutte le batterie di qualificazione avranno portato a termine una manche, sarà stilata una classifica generale relativa alla manche stessa; la classifica così ottenuta darà luogo all'assegnazione di un punteggio per ogni Concorrente (come da tabella seguente, vedi sotto);
 - Per la determinazione della classifica generale risultante dalle prove di qualificazione verranno presi come "validi", e sommati tra loro, i migliori punteggi relativi ottenuti da ciascun Concorrente. In base al totale dei punteggi ottenuti si ottiene la classifica finale delle batterie;
 - A parità di punteggio si considererà il successivo e così via fino al termine dei punteggi da analizzare;
 - In caso d'ulteriore parità si considererà la miglior prova effettuata in base alla prestazione (giri/tempo).

TABELLA DEL PUNTEGGIO DI UNA SINGOLA SERIE DI QUALIFICAZIONE

1° class.	200	9° class.	191	17° class.	183	25° class.	175
2° class.	198	10° class.	190	18° class.	182	26° class.	174
3° class.	197	11° class.	189	19° class.	181	27° class.	173
4° class.	196	12° class.	188	20° class.	180	28° class.	172
5° class.	195	13° class.	187	21° class.	179	29° class.	171
6° class.	194	14° class.	186	22° class.	178	30° class.	170
7° class.	193	15° class.	185	23° class.	177	31° class.	169
8° class.	192	16° class.	184	24° class.	176	32° class.	168

IL PUNTEGGIO CONTINUA FINO AL TERMINE DEI CLASSIFICATI RIDUCENDOSI DI 1 PUNTO PER OGNI POSIZIONE

- 6.9.9 **Finali ABC:** i Concorrenti classificatisi ai primi otto (8) posti della classifica generale dopo le manche di qualifica comporranno la Finale A ed andranno ad occupare, nell'ordine, i numeri da uno (1) ad otto (8) della griglia di partenza della Finale A. Mentre, i Piloti dalla nona posizione (9^a) fino alla sedicesima (16^a), della Classifica Generale dopo le manche di qualifica comporranno la Finale B ed andranno ad occupare, nell'ordine i numeri da uno (1) fino a otto (8) della griglia di partenza. A seguire i Piloti dalla diciassettesima (17^a) posizione fino alla ventiquattresima (24^a), della Classifica Generale dopo le manche di qualifica comporranno la Finale C ed andranno ad occupare nell'ordine i numeri da uno (1) fino a otto (8) della griglia di partenza. A seguire per tutte le altre finali D, E, ecc.
- 6.9.10 Le fasi finali C, D, E, ecc. a discrezione del Direttore di Gara, potranno essere disputate nella stessa giornata di sabato.

- 6.9.11 **Bump-Up** : accedono, alla finale successiva, i Concorrenti che si classificano, al termine della specifica fase di Finale, ai primi due (2) posti della Finale e vanno ad occupare le posizioni 9^a (nona) e 10^a (decima) della griglia di partenza. Dovranno essere sempre svolte tutte le fasi di Finale A, B, C, ecc. distinte anche nel caso in cui i Concorrenti totali in una fase Finale sono inferiori alle dieci (10) unità.
Tuttavia, qualora una Finale dovesse essere composta da soli due (2) Piloti essi saranno inseriti in automatico nella Finale superiore andando ad occupare la posizione 11^a o 12^a della griglia di partenza rispettando l'ordine di classifica generale dopo le manche di qualifica.
- 6.9.12 Gli automodelli dei Piloti, che acquisiranno il diritto di accedere alla Finale successiva più il terzo classificato della medesima finale (consegnate d'ufficio), verranno riconsegnati dagli incaricati delle verifiche tecniche nei tempi opportuni al fine di permettere ai due Concorrenti di avere il tempo sufficiente per prepararsi alla loro Finale successiva. Il Concorrente che rinuncia e/o non si presenta a disputare una qualsiasi fase finale non potrà essere sostituito da altro Concorrente
- 6.9.13 Per tutte le categorie, la durata della Finale A può essere di massimo 45 (quarantacinque) minuti; la durata della Finale B può essere massimo di 30 (trenta) minuti. Mentre, dalla Finale C in poi la durata delle fasi finali è di massimo 20 (venti) minuti.
Prima della partenza delle Finali A di ciascuna categoria il Direttore di Gara chiamerà, il Pilota che dovrà salire sul palco e scegliersi il posto di maggiore preferenza per la sua guida. Successivamente, i Meccanici (o Meccanico) ad esso associato, dovranno occupare, ove possibile, la casella della corsia dei box di rifornimento corrispondente e situata sotto al Pilota.
- 6.9.14 La classifica finale di ciascuna Prova di Campionato AMSCI sarà stilata in base alla classifica finale delle varie fasi disputate sommandoci il punteggio acquisito dalla Classifica Generale dopo le manche di Qualifica più un coefficiente pari alla somma dei concorrenti della propria categoria dal primo a scalare.

Esempio con 20 partecipanti:

1° Classificato 400(Punti Classifica Gen.) + 200 (Punti qualifica) + 20 (Coefficiente Partecipanti)

2° Classificato 370(Punti Classifica Gen.) + 198 (Punti qualifica) + 19 (Coefficiente Partecipanti)

3° Classificato 340(Punti Classifica Gen.) + 188 (Punti qualifica) + 18 (Coefficiente Partecipanti)

La sopra indicata modalità di calcolo non viene applicata per le gare di Campionato Nazionale in prova unica dove farà fede il risultato dopo le finali con i bump-up effettuati;

6.9.15 **PENALITA'**:

- Partenza Fasi Finali: il Direttore di Gara per partenza anticipata e/o irregolare, durante una fase finale, applicherà la penalizzazione di Drive Through o Stop and Go;
- Fasi finali: le penalizzazioni (e.g.: taglio di pista, guida irrispettosa, uscita scorretta dai box, entrata contromano nei box, ecc.) vanno eseguite con il metodo "Stop and Go da 10 secondi". Il Pilota penalizzato deve rientrare entro tre (3) giri, dalla segnalazione del Direttore di Gara, con il proprio automodello al box riservato alla penalizzazione. Il modello sarà mantenuto sollevato per tutto il tempo di penalizzazione dal suo Meccanico. Durante tale intervallo è proibito qualunque tipo di intervento compreso il rifornimento;
- Qualifiche: le penalizzazioni (e.g.: taglio di pista, guida irrispettosa, uscita scorretta dai box, entrata contromano nei box, ecc.) sono comminate dal Direttore di Gara e convertite in "Stop and Go" oppure aggiungendo dieci (10) secondi al tempo impiegato nella migliore prestazione. Il tipo di penalità è determinata insindacabilmente dal Direttore di Gara.

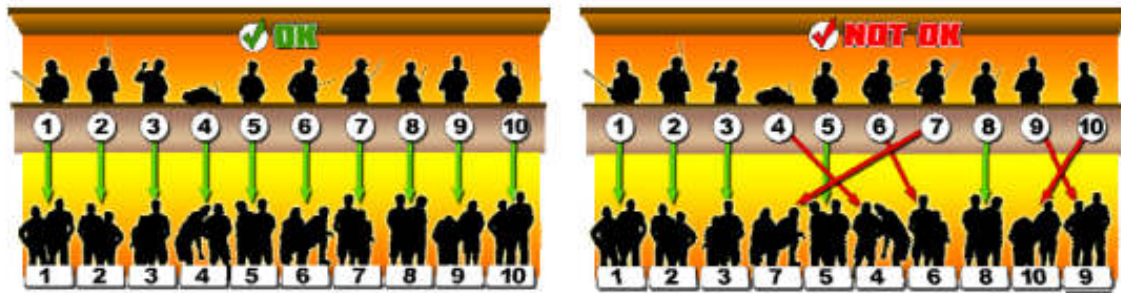


Figura 17: Disposizione dei Meccanici e dei Piloti nel palco

- 6.9.16 **Prove Controllate Cronometrate GT:** per la composizione delle batterie di qualifica definitive, nelle Prove di Campionato AMSCI, verrà svolta, durante la giornata di venerdì, una (1) sessione di prove controllate cronometrate, e nella giornata di sabato una (1) seconda sessione di prove controllate cronometrate. Tuttavia, qualora il numero dei Concorrenti ed il tempo lo permette verranno svolte le due (2) sessioni di prove controllate cronometrate direttamente nella mattinata di sabato.
- La durata di ciascuna batteria, e per ogni categoria, è di dieci (10) minuti. La classifica, riguardante ciascuna categoria, verrà eseguita prendendo i tre (3) migliori giri consecutivi realizzati da ciascun Pilota in una delle due (2) manche delle Prove Cronometrate.
- Si rammenta che la composizione delle batterie provvisorie relative alle Prove Controllate Cronometrate sono eseguite a discrezione del Direttore di Gara.

6.10 GARE DI CAMPIONATO REGIONALE E INTERREGIONALE

- 6.10.1 L'iscrizione alla gara deve essere effettuata entro e non oltre le ore 23:59 del giovedì precedente la Prova di Campionato Regionale o Interregionale. Il saldo della quota di partecipazione, che ammonta ad € 25,00 (euro venticinque), deve essere consegnata al Responsabile Regionale o Interregionale. Il Pilota che si iscrive dopo tale termine paga una quota di € 30,00 (euro trenta): € 25,00 (euro venticinque) iscrizione € 5,00 (euro cinque) penale.
- 6.10.2 Le Modalità di gara sono uguali a quelle Nazionali vedi punto 6.9
- 6.10.3 Abrogato
- 6.10.4 Abrogato
- 6.10.5 Abrogato
- 6.10.6 Abrogato
- 6.10.7 **Abrogato**
- 6.10.8 **Parco Chiuso Gomme:** nelle Prove di Campionato Regionale (Interregionale) sarà a discrezione della delegazione regionale o interregionale

6.11 PER TUTTE LE NORME NON CITATE NELLA SPECIALITA' FARANNO FEDE LE NORME GENERALI;

6C. AUTOMODELLI GT 1/8 CARDANO

6C.1. DEFINIZIONE

- 6C.1.1 L'automodello GT 1/8 a Cardano è un'automobile in miniatura mossa dalla trazione di due (2) o quattro (4) ruote sotto l'azione di uno (1) o più motori a combustione interna, con accensione glow, di tipo a pistone. In ogni caso la cilindrata complessiva non deve superare i 3,50 cm³.
- 6C.1.2 Sono vietate tutte le altre forme di trazione quali elica libera e/o intubata, turbina e/o motori elettrici o trasmissione a cinghia.
- 6C.1.3 È vietato, inoltre, usare:
- Scatto libero;
 - Telaio in carbonio;
 - Frizione assiale Centax;
 - Alettone e carrozzeria fissate su parti mobili (sospensioni o altre parti mobili). Si specifica che le parti devono essere fissate su masse sospese, ovvero, devono scaricare direttamente sul telaio attraverso parti fisse: si prenda in esame il fissaggio della carrozzeria e dell'alettone posteriore come impiegato nelle 1/10 Touring IC;
- 6C.1.4 Gli automodelli con quattro (4) ruote motrici devono essere dotati di differenziale sull'asse anteriore e sull'asse posteriore, i quali non possono essere bloccati. È ammesso il collegamento con il "palo rigido".
- 6C.1.5 Gli automodelli con due (2) ruote motrici non possono essere dotati di meccanismi di antislittamento e giunto viscoso.
- 6C.1.6 La violazione dei punti precedenti comporta l'esclusione dell'automodello dalla fase di gara.
- 6C.1.7 Le dimensioni generali dell'automodello sono:
- | | |
|----------------------------------|-----------------------------|
| a) Lunghezza massima fuori tutto | 730 mm; |
| b) Larghezza minima | 290 mm; |
| c) Larghezza massima | 310 mm; |
| d) Passo | compreso tra 270 mm e 379 |
| e) Altezza massima | 270 mm, compreso l'alettone |
- ed eventuali bandelle laterali. Il telaio poggia su due spessori in acciaio di lato 20,0 mm.

Si veda la a corredo la Figura 18.

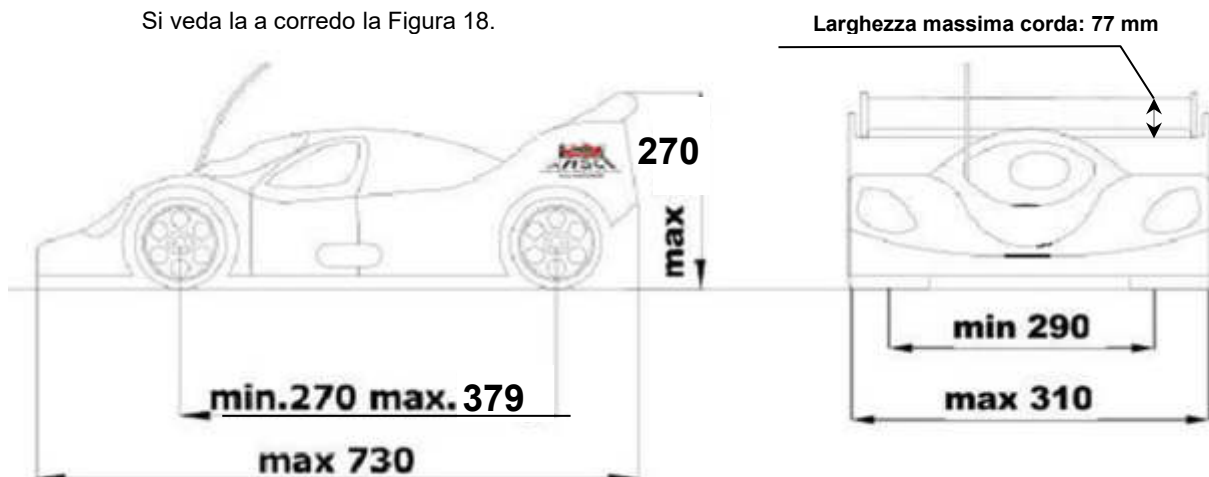


Figura 18: Dimensioni massime di ingombro Cardano

- 6C.1.8 Il peso minimo del modello in ordine di marcia ed a "secco", con il transponder sul modello, deve essere:
- Automodello con 4 ruote motrici: 3500,0 g;
 - Automodello con 2 ruote motrici: 3400,0 g.
- 6C.1.9 **CARROZZERIA** (si veda la Figura 19 a pagina 49):
Tutti i modelli devono essere dotati di carrozzeria che sia la semi riproduzione in scala 1/8 di una autovettura realmente esistente con esclusione delle semi riproduzioni di modelli tipo "barchetta" (sono definite barchetta le carrozzerie con abitacolo aperto).
Le carrozzerie devono essere realizzate in materiale flessibile e verniciate.
Nessuna parte del modello può sporgere dalla carrozzeria ad eccezione del roll bar.
Sono proibite le aperture e/o prese d'aria ad eccezione di:
Apertura per terminale scarico con una superficie non superiore a 8,0 cm², può essere aperta sul lato inferiore della carrozzeria.
Inoltre, aperture per:
- antenna radio (diametro max 10,0 mm);
 - candela (diametro massimo della dimensione della testa motore);

- c) carburazione (diametro max 10,0 mm). Si rafforza che la testa motore deve rimanere completamente all'interno della carrozzeria;
- d) Foro con diametro massimo di 50,0 mm per bocchettone rifornimento;
- e) È consentita un'apertura anteriore e posteriore avente un diametro massimo di 50,0 mm cadauna;
- f) Un finestrino per ogni lato può essere asportato;
- g) I finestrini non potranno essere piegati verso l'esterno per far giungere più aria al motore. Non è ammessa la realizzazione di alcun sistema di convogliamento dell'aria all'interno della carrozzeria;
- h) I finestrini laterali, se non asportati, non devono essere verniciati;
- i) Tutte le carrozzerie devono avere gli archi passaruota anteriori e posteriori asportati.

6C.1.10

ALETTONE (si veda la Figura 18 di pagina 48):

L'alettone deve rispettare le seguenti prescrizioni:

- a) Corda 77,0 mm massimo, misurata parallelamente all'inclinazione dell'ala;
- b) Larghezza 310,0 mm massimo, misurata parallelamente all'inclinazione dell'ala.

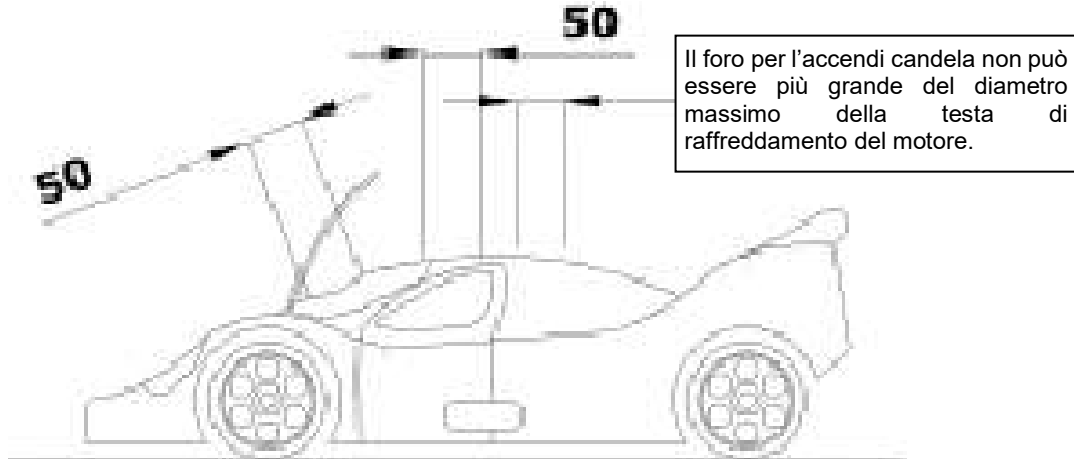


Figura 19: Dimensioni massime dei fori carrozzeria GT Cardano

6C.1.11

PARAURTI:

Tutti i modelli devono essere provvisti di paraurti realizzato in materiale flessibile, con spigoli non taglienti ed arrotondati, in modo da ridurre al massimo le conseguenze di un eventuale impatto con il modello. Tutti i modelli devono montare sul paraurti anteriore un bumper che dovrà sporgere dal rispettivo paraurti. Il completo di paraurti e bumper, dovrà rimanere compreso nelle dimensioni massime della carrozzeria.

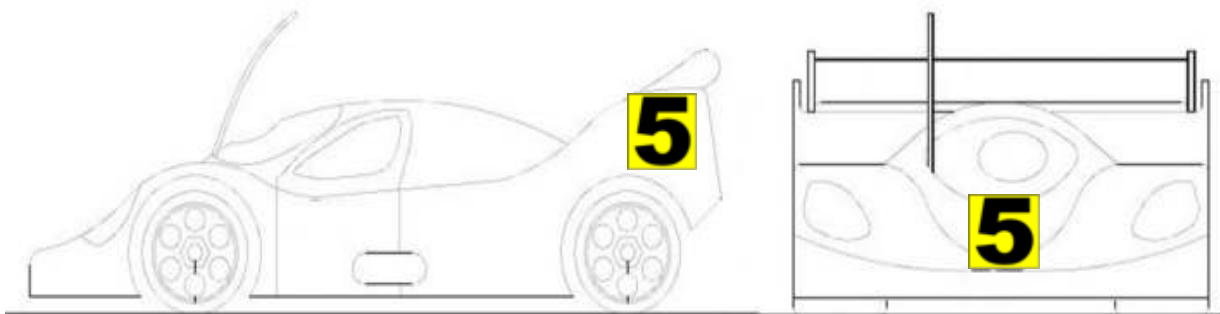


Figura 20: Disposizione numeri gara Cardano 1/8

6C.1.12

Disposizione numeri di gara: prima della partenza delle manche di qualifica e delle fasi finali i Piloti sono obbligati a posizionare sulla propria carrozzeria i numeri di gara, consegnati dagli Organizzatori, con la disposizione mostrata in Figura 20, al fine di garantire una maggiore visibilità da parte della Direzione di Gara. La non corretta posizione dei numeri gara comporta il richiamo del modello del Pilota, da parte del Direttore di Gara, in modo tale che questi li disponga come da Regolamento (vedi Figura 20).

6C.2. ALIMENTAZIONE

6C.2.1

SERBATOIO:

- a) Il serbatoio può avere una capacità massima di 150,0 cm³ compreso filtro e tubo di collegamento al carburatore;
- b) La capacità del serbatoio non può essere corretta con l'uso di parti mobili presenti all'interno dello stesso;
- c) Ogni serbatoio che dovesse essere rilevato illegale (cioè con capacità superiore a 150,0 cm³) dopo una prova di qualificazione od una finale non verrà smontato dal modello per una seconda ispezione, la quale

sarà effettuata dopo un periodo di raffreddamento di circa 15 (quindici) minuti qualora la temperatura ambiente sia superiore ai 20,0°C.

6C.2.2 MISCELA

- a) La miscela utilizzabile è quella indicata da EFRA in base alle nuove disposizioni UE 2019/1148, che comunemente viene denominata 16EU.
- b) Abrogato.
- c) Le verifiche devono essere fatte con un galleggiante denominato NITROMAX 16EU. Verrà messo a disposizione di tutti i Concorrenti, dal Direttore di Gara, a partire dalle prove libere e per tutta la durata della gara;
- d) Lo strumento NITROMAX 16EU, messo a disposizione dalla Direzione di Gara, e solo quello, sarà l'unico strumento insindacabilmente valido per determinare la regolarità della miscela, con una temperatura ambientale di minimo 20°.

6C.3. PROPULSIONE

- 6C.3.1 Il motore dell'automodello deve avere una cilindrata massima di 3,50 cm³ ed avere massimo cinque (5) travasi. Il diametro interno del Venturi non deve essere superiore a 7,0 mm.
- 6C.3.2 Il modello deve essere munito di un complesso di scarico silenziato.
- 6C.3.3 In ogni momento della gara il livello del rumore non potrà superare gli 80 dB A, misurati come da regolamento EFRA in vigore.
- 6C.3.4 Il terminale di scarico deve essere rivolto verso il piano stradale o, al massimo, parallelo allo stesso.
- 6C.3.5 Sono permesse solamente marmitte di scarico a tre camere omologate EFRA con omologazione a partire dal 2006. Il numero di omologazione deve essere inciso sul lato della marmitta.
- 6C.3.6 Dovranno essere fermati, durante qualsiasi fase di gara, tutti quei modelli la cui rumorosità dovesse superare il limite consentito (vedi punto 6C.3.3).
- 6C.3.7 Sul carburatore deve essere utilizzato un filtro aria tipo "Air Box" con regolare omologazione EFRA e non deve essere manomesso.

6C.4. TRASMISSIONE / FRENI

- 6C.4.1 La trasmissione può essere a due (2) o quattro (4) ruote motrici e deve essere di tipo meccanico: trasmissione rigida a cardano. Non è ammessa la trasmissione elastica a cinghia sincrona.
- 6C.4.2 La trasmissione tra l'avantreno ed il retrotreno deve avvenire attraverso l'albero centrale ed i differenziali (anteriore e posteriore) debbono essere ad ingranaggi conici oppure cilindrici. Non è consentito l'uso di differenziali regolabili tipo TorSen. È possibile modificare la risposta di lavoro del differenziale meccanico variando la viscosità dell'olio interno.
- 6C.4.3 Il rapporto di trasmissione tra il differenziale anteriore ed il differenziale posteriore deve essere 1:1. Pertanto, non è permesso l'uso della variazione di giri tra la trasmissione anteriore e quella posteriore (Overdrive).
- 6C.4.4 È permesso l'uso di un terzo (3°) differenziale purché questo ultimo sia centrale e separi l'albero di trasmissione in due semi alberi: uno che colleghi il differenziale centrale all'avantreno, mentre l'altro collega il differenziale centrale al retrotreno. Il differenziale centrale deve soddisfare gli stessi requisiti meccanici riportati nell'art. 6C.4.2.
- 6C.4.5 È ammesso l'impiego del cambio a due (2) rapporti, finalizzato al realizzo di una trasmissione variabile fra la frizione e le ruote motrici. Tuttavia, il cambio deve essere di tipo meccanico centrifugo.
- 6C.4.6 Ogni automodello deve essere munito di frizione e sistema frenante in modo tale che possa essere mantenuto fermo con il motore acceso.
- 6C.4.7 La frizione deve essere a ceppi (di uso nella specialità 1/8 Buggy IC) e composta da un minimo di due (2) ad un massimo di quattro (4) ceppi.
- 6C.4.8 Il freno deve agire sulla trasmissione e deve essere di tipo meccanico. Sono permessi freni meccanici a due dischi alloggiati nella parte centrale dell'albero della trasmissione oppure alloggiati vicino al terzo differenziale.
- 6C.4.9 È vietato l'uso di freni separati sulle ruote.

6C.5. RUOTE, GOMME

- 6C.5.1 I cerchi, sia anteriori che posteriori, devono avere un diametro minimo di mm 78,0 +/- 2,0 mm di tolleranza.
- 6C.5.2 La larghezza massima della ruota (cerchione + gomma) non può essere superiore a 43,0 mm.
- 6C.5.3 I cerchi non devono sporgere dalle gomme.
- 6C.5.4 Le gomme degli automodelli devono essere solo di colore nero e possono avere scritte laterali di diversi colori
- 6C.5.5 Le gomme sono libere nella loro concezione, telate e non, non sono ammesse gomme in mousse o spugna, ma sono consentiti riempimenti in gommapiuma o mousse.
- 6C.5.6 Non sono ammesse gomme di tipo da "fuoristrada" (tassellate o "a pin").
- 6C.5.7 Alla Coppa AMSCI Cardano le ruote sono libere. Pertanto, non sono vincolate dal parco chiuso.

6C.6. PARTI ELETTRICHE / ELETTRONICA

- 6C.6.1 Durante le qualifiche e la gara, in ogni sua fase, sul modello potranno essere installati, come parti elettriche / elettroniche soltanto: due servocomandi (uno per lo sterzo ed uno per il comando del gas e del freno) ed una ricevente, le batterie di alimentazione con eventuale regolatore di tensione ed il transponder nonché i cavi, i connettori e/o un interruttore.

- 6C.6.2 Non è permesso l'impiego di apparecchiature elettroniche supplementari per il Controllo della Trazione o della frenata (ABS) o che possa effettuare un controllo della potenza trasmessa ad anello chiuso. Non è permesso l'impiego di qualsiasi sistema di telemetria attiva.
- 6C.6.3 È consentito l'utilizzo del giroscopio a partire dal 1° Gennaio 2012.
- 6C.6.4 L'AMSCI consiglia di caricare le LIPO in un contenitore (lipo bag, contenitori ignifughi...) atto a ridurre gli effetti di un eventuale incendio

6C.7. CATEGORIE DI PILOTI

- 6C.7.1 Le categorie Piloti GT Cardano sono: Pro (Ex Expert), (se sono in numero superiore oppure uguale alle sette, 7, unità) e Sport (Ex F1+F2).

6C.7.2 Abrogato.

6C.8. TRACCIATO

- 6C.8.1 Abrogato.

6C.9. GARE NAZIONALI

- 6C.9.1 L'iscrizione alle prove di Campionato Nazionale AMSCI, deve essere eseguita tramite l'apposito modulo pubblicato sul sito dell'AMSCI entro e non oltre le ore 23:59 del 14° giorno precedente l'inizio della gara. La quota di iscrizione ammonta ad € 50,00 (euro cinquanta). Se un Pilota si iscrive dopo il termine ultimo (ma entro e non oltre le ore 23:59 della domenica precedente la gara) deve saldare una quota di € 60,00 (euro sessanta) che comprende l'iscrizione più € 10,00 (euro dieci) penale.
- 6C.9.2 Manche di Qualificazione Pro e Sport: si disputeranno quattro (4) manche di qualificazione la cui durata delle batterie è fissata a sette (7) minuti.
- 6C.9.3 Le batterie definitive di qualificazione hanno una durata di sette (7) minuti con partenza Flying Start. La composizione delle batterie provvisorie, per le Prove Libere Cronometrate (vedi art. 6C.9.16), verrà eseguita avvalendosi della classifica generale a punti della precedente Prova di Campionato Nazionale AMSCI.
- 6C.9.4 La partenza delle batterie di qualificazione verrà effettuata nel seguente modo:
- La partenza delle batterie di qualificazione viene effettuata con il sistema "Flying Start";
 - Il tracciato viene aperto tre (3) minuti prima del "via". Successivamente, con sistema sonoro, o tramite comunicazione da parte del Direttore di Gara, verranno annunciati i seguenti tempi: "2 minuti alla partenza", "1 minuto alla partenza", "30 secondi alla partenza" e "10 secondi alla partenza". L'annuncio "via al tempo" indicherà che la batteria di qualificazione è partita. Pertanto, con il seguente metodo di partenza si avranno partenze differenziate nel tempo dei modelli e, di conseguenza, si avranno differenziate nel tempo i relativi "stop". Il passaggio iniziale che dà il "via" alla propria "manche" deve avvenire comunque entro uno (1) minuto dal "via al tempo"; in caso contrario il Concorrente subirà una penalizzazione di "tempo" (di tipo automatico da parte del sistema di cronometraggio) pari al ritardo (riferito al punto di rilevamento del cronometraggio) che ha nei confronti del primo minuto (dal "via al tempo") o dal compimento del primo giro del primo automodello transitato al punto di rilevamento giri/tempo "AMB" o similare;
 - È vietato assolutamente fermarsi o far procedere lentamente il proprio modello in prossimità della linea del trasponder negli ultimi dieci (10) secondi dal "via al tempo". Il Pilota inadempiente verrà punito con uno "Stop and Go".
- 6C.9.5 Per le fasi finali le partenze avverranno nel modo tradizionale con griglia tipo "Le Mans" o "F1".
- 6C.9.6 Le batterie di qualificazione partiranno in ordine crescente dalla prima (1^) all'ultima batteria.
- 6C.9.7 Il Direttore di Gara, può decidere l'eventuale aumento o riduzione delle manche da disputarsi, ma tale riduzione non può portare alla disputa di un numero di manche inferiore a due (2). Se il numero degli iscritti è superiore a cento (100) Piloti, durante il venerdì sarà effettuata una manche di qualificazione; le rimanenti tre (3) verranno svolte nella giornata di sabato.
Il numero di manche da ritenersi valido ai fini della qualifica deve essere regolato nel modo seguente:

Manche da Disputare	Manche Valide
2	2
3	2
4	2
5	3
6	4

- 6C.9.8
- Ogni qual volta tutte le batterie di qualificazione avranno portato a termine una manche, sarà stilata una classifica generale relativa alla manche stessa; la classifica così ottenuta darà luogo all'assegnazione di un punteggio per ogni Concorrente (come da tabella seguente, vedi sotto);
 - Per la determinazione della classifica generale risultante dalle prove di qualificazione verranno presi come "validi", e sommati tra loro, i migliori punteggi relativi ottenuti da ciascun Concorrente. In base al totale dei punteggi ottenuti si ottiene la classifica finale delle batterie;
 - A parità di punteggio si considererà il successivo e così via fino al termine dei punteggi da analizzare;
 - In caso d'ulteriore parità si considererà la miglior prova effettuata in base alla prestazione (giri/tempo).

TABELLA DEL PUNTEGGIO DI UNA SINGOLA SERIE DI QUALIFICAZIONE

1° class.	200	9° class.	191	17° class.	183	25° class.	175
2° class.	198	10° class.	190	18° class.	182	26° class.	174
3° class.	197	11° class.	189	19° class.	181	27° class.	173
4° class.	196	12° class.	188	20° class.	180	28° class.	172
5° class.	195	13° class.	187	21° class.	179	29° class.	171
6° class.	194	14° class.	186	22° class.	178	30° class.	170
7° class.	193	15° class.	185	23° class.	177	31° class.	169
8° class.	192	16° class.	184	24° class.	176	32° class.	168

IL PUNTEGGIO CONTINUA FINO AL TERMINE DEI CLASSIFICATI RIDUCENDOSI DI 1 PUNTO PER OGNI POSIZIONE

- 6C.9.9 **Finali ABC**: i Concorrenti classificatisi ai primi otto (8) posti della classifica generale dopo le manche di qualifica comporranno la Finale A ed andranno ad occupare, nell'ordine, i numeri da uno (1) ad otto (8) della griglia di partenza della Finale A. Mentre, i Piloti dalla nona posizione (9^a) fino alla sedicesima (16^a), della Classifica Generale dopo le manche di qualifica comporranno la Finale B ed andranno ad occupare, nell'ordine i numeri da uno (1) fino a otto (8) della griglia di partenza. A seguire i Piloti dalla diciassettesima (17^a) posizione fino alla ventiquattresima (24^a), della Classifica Generale dopo le manche di qualifica comporranno la Finale C ed andranno ad occupare nell'ordine i numeri da uno (1) fino a otto (8) della griglia di partenza. A seguire per tutte le altre finali D, E, ecc.
- 6C.9.10 Le fasi finali C, D, E, ecc. a discrezione del Direttore di Gara, potranno essere disputate nella stessa giornata di sabato.
- 6C.9.11 **Bump-Up**: accedono, alla finale successiva, i Concorrenti che si classificano, al termine della specifica fase di Finale, ai primi due (2) posti della Finale e vanno ad occupare le posizioni 9^a (nona) e 10^a (decima) della griglia di partenza. Dovranno essere sempre svolte tutte le fasi di Finale A, B, C, ecc. distinte anche nel caso in cui i Concorrenti totali in una fase Finale sono inferiori alle dieci (10) unità. Tuttavia, qualora una Finale dovesse essere composta da soli due (2) Piloti essi saranno inseriti in automatico nella Finale superiore andando ad occupare la posizione 11^a o 12^a della griglia di partenza rispettando l'ordine di classifica generale dopo le manche di qualifica.
- 6C.9.12 Gli automodelli dei Piloti, che acquisiranno il diritto di accedere alla Finale successiva più il terzo classificato della medesima finale (consegnate d'ufficio), verranno riconsegnati dagli incaricati delle verifiche tecniche nei tempi opportuni al fine di permettere ai due Concorrenti di avere il tempo sufficiente per prepararsi alla loro Finale successiva. Il Concorrente che rinuncia e/o non si presenta a disputare una qualsiasi fase finale non potrà essere sostituito da altro Concorrente
- 6C.9.13 Per tutte le categorie, la durata della Finale A può essere di massimo 45 (quarantacinque) minuti; la durata della Finale B può essere massimo di 30 (trenta) minuti. Mentre, dalla Finale C in poi la durata delle fasi finali è di massimo 20 (venti) minuti. Prima della partenza delle Finali A di ciascuna categoria il Direttore di Gara chiamerà, il Pilota che dovrà salire sul palco e scegliersi il posto di maggiore preferenza per la sua guida. Successivamente, i Meccanici (o Meccanico) ad esso associato, dovranno occupare, ove possibile, la casella della corsia dei box di rifornimento corrispondente e situata sotto al Pilota.
- 6C.9.14 La classifica finale di ciascuna Prova di Campionato AMSCI sarà stilata in base alla classifica finale delle varie fasi disputate sommandoci il punteggio acquisito dalla Classifica Generale dopo le manche di Qualifica più un coefficiente pari alla somma dei concorrenti della propria categoria dal primo a scalare.

Esempio con 20 partecipanti:

- 1° Classificato 400(Punti Classifica Gen.) + 200 (Punti qualifica) + 20 (Coefficiente Partecipanti)
- 2° Classificato 370(Punti Classifica Gen.) + 198 (Punti qualifica) + 19 (Coefficiente Partecipanti)
- 3° Classificato 340(Punti Classifica Gen.) + 188 (Punti qualifica) + 18 (Coefficiente Partecipanti)

La sopra indicata modalità di calcolo non viene applicata per le gare di Campionato Nazionale in prova unica dove farà fede il risultato dopo le finali con i bump-up effettuati;

6C.9.15 **PENALITA'**:

- d) Partenza Fasi Finali: il Direttore di Gara per partenza anticipata e/o irregolare, durante una fase finale, applicherà la penalizzazione di Drive Through o Stop and Go;
- e) Fasi finali: le penalizzazioni (e.g.: taglio di pista, guida irrispettosa, uscita scorretta dai box, entrata contromano nei box, ecc.) vanno eseguite con il metodo "Stop and Go da 10 secondi". Il Pilota penalizzato deve rientrare entro tre (3) giri, dalla segnalazione del Direttore di Gara, con il proprio automodello al box riservato alla penalizzazione. Il modello sarà mantenuto sollevato per tutto il tempo

di penalizzazione dal suo Meccanico. Durante tale intervallo è proibito qualunque tipo di intervento compreso il rifornimento;

- f) Qualifiche: le penalizzazioni (e.g.: taglio di pista, guida irrispettosa, uscita scorretta dai box, entrata contromano nei box, ecc.) sono comminate dal Direttore di Gara e convertite in "Stop and Go" oppure aggiungendo dieci (10) secondi al tempo impiegato nella migliore prestazione. Il tipo di penalità è determinata insindacabilmente dal Direttore di Gara.

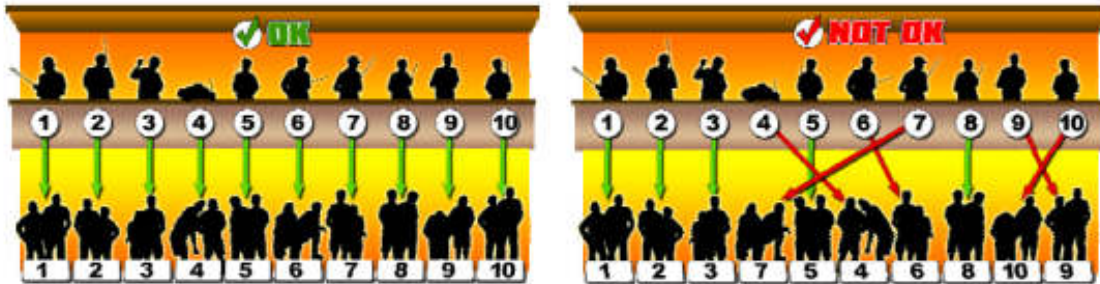


Figura 21: Disposizione dei Meccanici e dei Piloti nel palco

- 6.9.16 **Prove Controllate Cronometrate GT:** per la composizione delle batterie di qualifica definitive, nelle Prove di Campionato AMSCI, verrà svolta, durante la giornata di venerdì, una (1) sessione di prove controllate cronometrate, e nella giornata di sabato una (1) seconda sessione di prove controllate cronometrate. Tuttavia, qualora il numero dei Concorrenti ed il tempo lo permette verranno svolte le due (2) sessioni di prove controllate cronometrate direttamente nella mattinata di sabato. La durata di ciascuna batteria, e per ogni categoria, è di dieci (10) minuti. La classifica, riguardante ciascuna categoria, verrà eseguita prendendo i tre (3) migliori giri consecutivi realizzati da ciascun Pilota in una delle due (2) manche delle Prove Cronometrate. Si rammenta che la composizione delle batterie provvisorie relative alle Prove Controllate Cronometrate sono eseguite a discrezione del Direttore di Gara.

6C.10 GARE DI CAMPIONATO REGIONALE E INTERREGIONALE

- 6C.10.1 Per le modalità di organizzazione si faccia riferimento al paragrafo 6C.9

6C.11 PER TUTTE LE NORME NON CITATE NELLA SPECIALITA' FARANNO FEDE LE NORME GENERALI;

7. AUTOMODELLI 1:5 TC

7.1 DEFINIZIONE

- 7.1.1 Le categorie riconosciute, in accordo con quanto avviene nella scala 1:1, sono quelle che partecipano al Campionato Touring Car Series, secondo le regole FIA Super Touring Car e FIA Gruppo N e Touring Cars 2000.
- 7.1.2 Tutti i modelli 1:5 devono essere una riproduzione in scala (tolleranza $\pm 5\%$), completamente dettagliate, di vetture esistenti che gareggiano nel Campionato Touring.
- 7.1.3 Nell'ambito della tolleranza permessa, tutte le parti del modello "in ogni vista" devono essere realizzate nel rispetto dello stesso spettro di tolleranza (tolleranze con lo stesso segno: tutte con segno positivo o tutte con segno negativo). Es: passo - // lunghezza - , passo + // lunghezza + .
- 7.1.4 La lunghezza minima di una Super Touring Car è 4.200 mm il che porta ad una lunghezza minima di 798 mm per un modello realizzato utilizzando tutto il valore della tolleranza ammessa in meno.
- 7.1.5 Non possono essere utilizzati modelli che riproducano vetture che sono state sostituite da nuovi modelli o che siano state ritirate dal Campionato da più di due (2) anni.
- 7.1.6 **Carrozzerie Omologate:** solo carrozzerie che siano state omologate dall'EFRA possono essere utilizzate in manifestazioni ufficiali AMSCI ed EFRA. Il numero di omologazione EFRA deve essere inciso permanentemente ed essere in rilievo o stampato all'interno dello spazio normalmente impiegato per alloggiare la targa posteriore del modello.
- 7.1.7 **Disposizione numeri di gara:** prima della partenza delle manche di qualifica e delle fasi finali i Piloti sono obbligati a posizionare sulla propria carrozzeria i numeri di gara, consegnati dagli Organizzatori, con la disposizione mostrata in Figura 22 (oppure diversamente consigliata dal Direttore di Gara), al fine di garantire una maggiore visibilità da parte della Direzione di Gara. La non corretta posizione dei numeri gara comporta il richiamo del modello del Pilota, da parte del Direttore di Gara, in modo tale che questi li disponga come da Regolamento (vedi Figura 22).
- 7.1.8 I numeri devono avere una altezza minima di 80 mm. Devono essere stampati su una superficie bianca opaca (o di colore giallo), tale da non innescare fenomeni di abbagliamento, di dimensioni pari ad almeno 70 mm x 98 mm. Non sono ammesse scritte all'interno del rettangolo bianco.
I soli caratteri ammessi per la realizzazione dei numeri sono:
- Avant-garde Gothic medium / demi / bold;
 - DIN 1451 Traffic sign numbers;
 - Futura Demi demi bold / bold;
 - Times bold.



Figura 22: Posizione dei numeri gara sulla carrozzeria di un automodello in scala 1/5

7.1.9 CARATTERISTICHE GENERALI

Le carrozzerie devono essere dimensionate in accordo al rapporto di scala 1:5 ed alle tolleranze ammesse:

- a) Lunghezza in scala +/- 5%;
 - b) Larghezza massimo 395,0 mm, misurato nel punto più largo;
 - c) Altezza in scala +/- 5%;
 - d) **Capacità massima serbatoio 700,0 cm³ (incluso i filtri, i tubi di alimentazione sino al carburatore e la valvola di compensazione presente sopra il serbatoio. Questo ultimo deve essere trasparente, il collegamento dei tubi deve essere effettuato in modo che premendo sul pompante del carburatore la benzina non deve ritornare nella valvola di compensazione);**
 - e) **Peso** minimo 10.000,0 g / massimo 12.000,0 g (i valori sono calcolati a secco).
- Il peso deve essere controllato con il modello in ordine di marcia, con serbatoio vuoto e con il transponder personale montato. Mentre, la capacità massima del serbatoio deve essere verificata prima dell'inizio della Semifinale.

7.1.10 CARROZZERIA

La carrozzeria deve rispettare le prescrizioni previste dall'art. 7.1.9. Il peso minimo della carrozzeria è fissato a 500 g in modalità pronta a correre. Nel peso è compreso lo spoiler posteriore e le due piastre di supporto dell'ala se utilizzate. Il peso esclude eventuali protezioni laterali / rinforzi o condotti d'aria fissati alla carrozzeria. Se questi sono presenti sulla stessa devono essere rimossi. Qualora non fosse possibile rimuoverli occorre presentarsi con i medesimi elementi identici se richiesto dal Responsabile delle Verifiche Tecniche o dal Direttore di Gara, per un controllo più scrupoloso del peso.

NON è permesso aggiungere pesi di qualsivoglia forma e materiale fissandoli alla carrozzeria.

- 7.1.11 La carrozzeria deve essere saldamente fissata al telaio e deve coprire, al centro degli assi, il bordo esterno delle ruote nella vista dall'alto.
- 7.1.12 Non è permesso asportare il parabrezza.
- 7.1.13 a) I finestrini laterali ed il lunotto posteriore possono essere asportati per migliorare il raffreddamento del motore;
- b) Non è possibile aprire i finestrini laterali ed il lunotto con dei semplici fori;
- c) Non è inoltre possibile realizzare, nei finestrini laterali, dei convogliatori d'aria che orientino l'aria all'interno della carrozzeria.
- 7.1.14 La carrozzeria deve essere verniciata. Mentre, i finestrini laterali, il lunotto posteriore ed il parabrezza, devono rimanere trasparenti.
- 7.1.15 Tutte le parti del modello devono rimanere all'interno della carrozzeria.
- 7.1.16 Solamente l'antenna della ricevente può estendersi all'esterno della carrozzeria.
- 7.1.17 Tutte le aperture della carrozzeria del modello devono essere presenti anche sulla vettura riprodotta nella scala 1:1.
- 7.1.18 Non è possibile modificare la carrozzeria tagliandola sopra la linea tratteggiata, vedi Figura 23, od allargarla, tutta o in parte, mediante riscaldamento.



Figura 23: L'area della carrozzeria delimitata dalla linea tratteggiata è la sola a poter essere modificata

7.1.19 DISTANZA DAL SUOLO

L'altezza della carrozzeria deve essere misurata con una distanza dal suolo pari a 6,0 mm: vedi Figura 24.

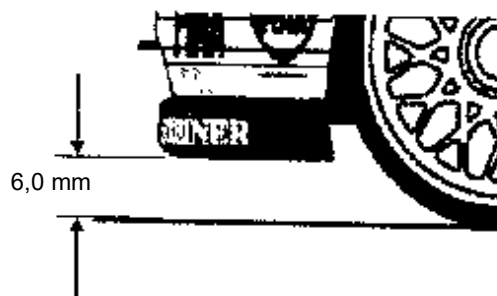


Figura 24: Altezza minima della carrozzeria anteriore

7.1.20 ALA / SPOILER

È permesso montare una sola ala posteriore sempre che non sporga, dai profili laterali della carrozzeria, nella vista frontale, e dal profilo posteriore, nella vista laterale.

7.1.21 L'ala deve poter essere contenuta, vista lateralmente, in un quadrato da 60,0 mm x 60,0 mm di lato, vedi Figura 25, e non deve sporgere dalla parte posteriore del modello.

Le bandelle laterali dello spoiler devono essere contenute all'interno di un quadrato di lato 60,0 mm

Lo spoiler non deve sporgere oltre la parte posteriore della carrozzeria.

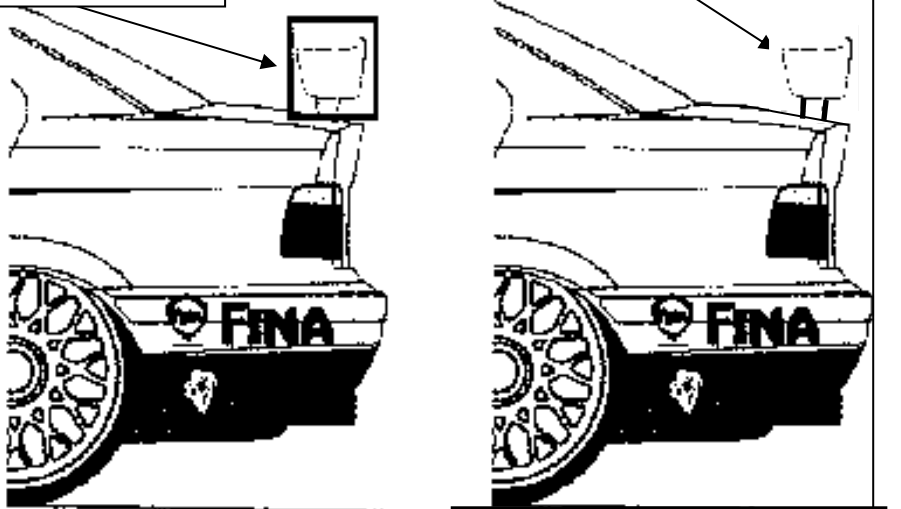


Figura 25: Caratteristiche geometriche dello spoiler posteriore

7.1.22 PARAU RTI

Un paraurti anteriore deve essere montato sul telaio.

7.1.23 Il paraurti deve essere realizzato in modo da adattarsi perfettamente al profilo frontale della carrozzeria ed il bumper deve avere una altezza minima di 40,0 mm e sporgere, dal bordo del paraurti, di 35,0 mm vedi Figura 26.

7.1.24 Il materiale impiegato per la costruzione del paraurti deve essere flessibile, come il PU-RIM od altro materiale morbido, come quelli impiegati in scala 1:1 per assorbire l'energia d'urto.

7.1.25 In nessuno modo parti di materiale non flessibile, impiegati per il montaggio della carrozzeria, possono sporgere dalla carrozzeria più di 10,0 mm.

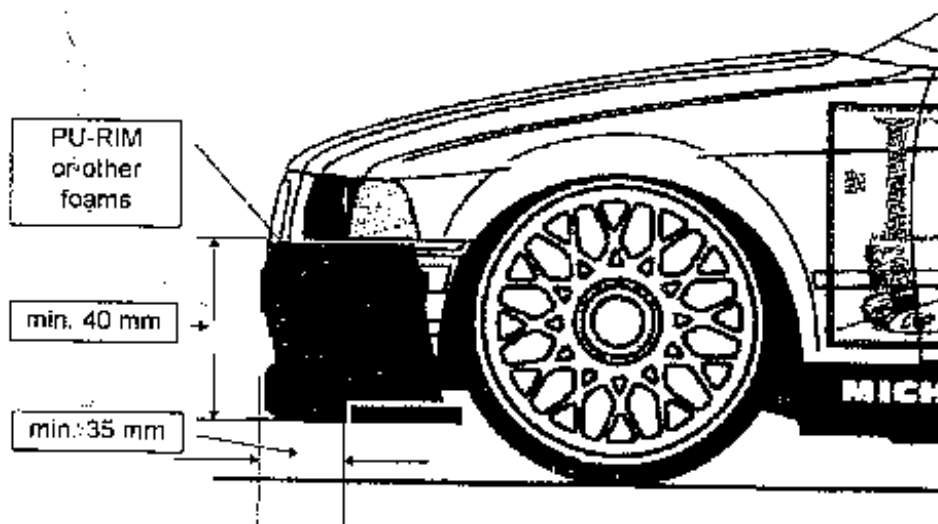


Figura 26: Dimensioni generali del paraurti in una 1/5 TC

7.2 ALIMENTAZIONE / ENERGIA

7.2.1 CARBURANTE

Il solo carburante ammesso è benzina, del tipo acquistabile ai normali distributori stradali. La miscela deve essere acquistata ad un distributore situato nelle vicinanze del circuito. Carburanti quali "Avgas", miscele speciali "Racing Fuel" e simili sono assolutamente proibiti. L'unico additivo permesso in soluzione è l'olio lubrificante, che deve essere del tipo prodotto in serie per motori a due tempi (2T). Contenitori sigillati di tale olio e benzina possono essere richiesti per le verifiche.

7.2.2 Se un Organizzatore è in grado di fornire la benzina in pista, tutti i Concorrenti devono impiegare quella benzina. Il prezzo della benzina eventualmente fornita dall'Organizzazione non deve superare del 5% quello della benzina normalmente acquistabile presso i distributori stradali.

7.2.3 Controlli del carburante possono essere fatti, in modo casuale, durante la gara.

7.2.4 Se ad un controllo il carburante viene riscontrato di tipo non permesso il Pilota verrà immediatamente squalificato dalla gara e deferito alla Commissione Disciplinare dell'AMSCI.

7.2.5 In caso che la irregolarità venga rilevata durante una gara AMSCI al Pilota gli viene ritirata la Licenza Scoppio per un periodo pari a dieci (10) anni.

7.2.6 Un tester per il controllo della benzina deve essere disponibile durante la manifestazione per il controllo del carburante da parte dei Concorrenti.

7.2.7 Ogni reclamo circa il carburante deve essere presentato in forma scritta ed accompagnato da un deposito cauzionale pari a € 500,00 (euro cinquecento).

7.2.8 **Distributori benzina autorizzati:** alla chiusura delle iscrizioni il Responsabile Nazionale di settore comunicherà i distributori di benzina, limitrofi alla pista, dove rifornirsi per poter eseguire, durante la gara, controlli a campione.

7.3 PROPULSIONE

7.3.1 MOTORE

Il motore deve essere di tipo a pistone alternativo monocilindrico, con avviamento a strappo, a due (2) od a quattro (4) tempi, con cilindrata massima di ventitré (23,00) cm³. I motori possono essere muniti di rotostart e/o pull-start. In tutte le fasi di gara (Prove Controllate, Qualifiche e Fasi Finali), non è permesso in pista (sul tracciato) avviare il motore con il sistema rotostart. Mentre, è concesso riavviare il motore, con il sistema rotostart, sotto il palco guida (pit-line).

7.3.2 Non sono permesse alimentazioni forzate, quali l'uso di un turbocompressore, né l'iniezione, né motori di tipo Wankel o con distribuzione a valvola rotante.

7.3.3 **Anticipo accensione:** deve essere fisso (bloccato); sono permesse variazioni di anticipo non in movimento ma effettuate solo manualmente. Tutte le accensioni devono essere fissate meccanicamente al carter del motore. Il volano può avere solo uno (1) paio di poli magnetici (Nord e Sud) vedere Figura 27. Ci possono essere solo un massimo di due (2) bobine (o un singolo combinato LT e HT: bobina con il tipo di accensione standard; oppure due bobine LT per i sistemi di accensione esterni che lavorano con il volano / rotore, vedi Figura 27.

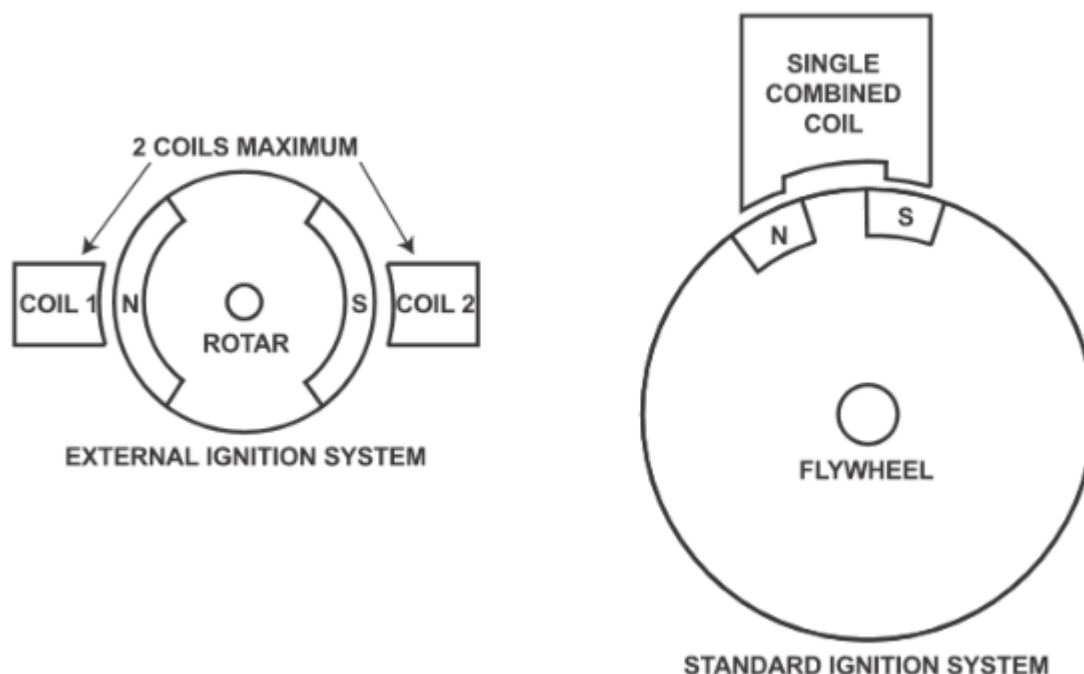


Figura 27: Tipi di accensione motore 1/5 TC

- 7.3.4 Non sono permessi apparati d'accensione alimentati da batterie (spinterogeni od accensioni elettroniche), ma solamente accensioni di tipo a magnete (volano o calamita rotante).
- 7.3.5 Sono permessi solamente condotti di travaso aperti. Le pareti laterali dei condotti devono essere parallele.
- 7.3.6 **Cilindro motore:** il blocco termico, cioè il cilindro, deve essere in un solo pezzo. Non sono permesse camicie separate, annegate nella fusione o sfilabili.
- 7.3.7 Il numero massimo delle luci è limitato a quattro (4).
- 7.3.8 Il motore deve essere raffreddato ad aria. L'aria deve provenire direttamente dal volano. Il volano motore deve essere accuratamente protetto da un cover (di materiale plastico o metallico) in modo tale che si eviti il contatto diretto delle alette con gli indumenti e con le dita della mano. Durante l'intera manifestazione il Direttore di Gara ha la facoltà di far sostituire il cover del volano qualora questo ultimo non rispetti i requisiti di sicurezza.
- 7.3.9 L'albero motore deve essere del tipo scomponibile. Non sono ammessi alberi motore a sbalzo.
- 7.3.10 Il carburatore deve essere dotato di un filtro aria.
- 7.3.11 Il diametro interno, massimo, del Venturi del carburatore non può superare i 13,00 (tredici) mm.
- 7.3.12 a) **Punzonatura Motori:** ogni Pilota può usare, in regime di "gara asciutta", un massimo di 2 (due) motori per manifestazione (senza incorrere in penalizzazioni). Il primo motore da asciutto deve essere punzonato prima della partenza della prima manche di qualifica. Mentre il secondo, qualora si decida di usarlo, lo si deve punzonare prima della partenza della propria fase di gara (qualifiche o fasi finali);
- b) In caso di gara bagnata sarà possibile usare un terzo (3°) motore senza incorrere in penalizzazioni;
- c) In regime di "gara asciutta" la punzonatura di un terzo (3°) motore comporta la retrocessione di un recupero. Esempio: al termine delle manche di qualifica si è realizzati il 9° tempo. In questo caso il Pilota non occuperà la quinta (5^a) posizione in Semifinale A ma viene retrocesso in undicesima (11^a) posizione del Quarto di Finale A. Così come dai Quarti si retrocede agli Ottavi, e così via;
- d) Se la punzonatura del terzo (3°) motore avviene durante le fasi finali il Pilota, qualora acceda alla fase finale successiva, viene retrocesso in undicesima (11^a) posizione della fase finale seguente;
- e) Il motore rotto viene tenuto dal Direttore Gara fino al termine della manifestazione. In entrambi i casi i motori devono essere punzonati prima della partenza della propria fase di gara.
- 7.3.13 Un failsafe meccanico deve essere montato sul carburatore così da portarlo in posizione di chiusa in caso di rottura del leveraggio che comanda l'acceleratore.
- 7.3.14 **COMPLESSO DI SCARICO / RIDUZIONE DEL RUMORE**
Il massimo livello del rumore emesso non può superare gli 81 dBA con lo strumento posizionato a 10 metri dal modello e ad 1 metro di altezza dal piano della pista.
- 7.3.15 Il Direttore di Gara può decidere di effettuare la misurazione in altro modo, purché il risultato finale sia lo stesso.
- 7.3.16 Se un modello emette una rumorosità media inferiore od uguale ad 83 dBA per più di dieci (10) giri consecutivi il Concorrente sarà avvisato dal Direttore di Gara al fine di sistemare l'impianto di scarico. Mentre, se durante una qualsivoglia sessione di gara (qualifica o fasi finali) il complesso di scarico del modello dovesse superare di oltre +3 dBA la soglia del valore massimo, spetta al Direttore di Gara decidere il tipo di sanzione da applicare decidendo altresì se il modello può continuare a gareggiare.
- 7.3.17 Il motore deve essere munito di un air-box al carburatore per ridurre la rumorosità dell'aspirazione. L'air box deve cambiare la direzione dell'aria, che entra nel carburatore, di 90° (novanta gradi) (o più) ed essere fatto di un materiale rigido.

- 7.3.18 La marmitta di scarico deve essere almeno del tipo a 3 (tre) camere. Nel caso in cui venga utilizzata una marmitta a 2 (due) camere è permesso aggiungere una seconda marmitta in serie, il cui disegno è libero, in modo da far rientrare la rumorosità dello scarico nei limiti previsti di 81 dBA (+ 2 dBA di tolleranza).
- 7.3.19 I complessi di scarico, sia a tre (3) camere che a due (2) + una (1), dovranno essere realizzati in modo che ogni camera sia effettivamente attraversata dai gas di scarico e che questi compiano al loro interno una doppia variazione di direzione per ottenere la massima riduzione possibile dell'intensità sonora.
- 7.3.20 Il diametro interno massimo del terminale di scarico non può essere superiore ai 13,00 (tredici) mm.
- 7.3.21 Non sono permessi né lo scarico aperto né scappamenti a tubo libero.
- 7.3.22 Tutto il complesso di scarico deve rimanere all'interno della carrozzeria con l'eccezione del terminale di scarico che può sporgere non più di 10 mm + 10% di tolleranza.
- 7.3.23 Nella carrozzeria, nel punto di fuoriuscita del terminale di scarico, può essere praticato un foro con diametro al massimo 20,0 mm più grande del diametro del terminale di scarico.

7.4 TRASMISSIONE / FRENI

- 7.4.1 È permessa solo la trasmissione posteriore (2WD rear-wheel drive).
- 7.4.2 Non è permesso l'uso di una trasmissione a rapporto variabile.
- 7.4.3 Il modello deve essere munito di una frizione e di un freno che sia in grado di mantenerlo fermo anche col motore in moto.

7.5 RUOTE, GOMME

7.5.1 GOMME

- | | |
|---|---------------|
| a) Diametro esterno del disco | max 107,0 mm; |
| b) Disco + Gomma diametro | max 136,0 mm; |
| c) Disco + Gomma larghezza – anteriore | max 75,0 mm; |
| d) Disco + Gomma larghezza – posteriore | max 80,0 mm. |
- 7.5.2 Le gomme devono essere nere e di tipo semi-pneumatico.
- 7.5.3 Il disegno del profilo delle gomme è libero.
- 7.5.4 Non sono permesse gomme in spugna.
- 7.5.5 Non è permesso, per migliorare l'aderenza, trattare chimicamente od aggiungere additivi alle gomme all'interno dell'impianto.
- 7.5.6 Abrogato.

7.6 PARTI ELETTRICHE / ELETTRONICA

- 7.6.1 La posizione dell'interruttore che interrompe l'accensione deve essere sulla carrozzeria, segnalata da una "E" (alta 20 mm), in un cerchio rosso. Si veda la Figura 28.

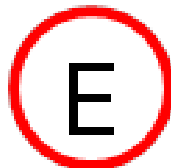


Figura 28: Adesivo di segnalazione dell'interruttore

- 7.6.2 Nessun altro sistema elettronico od idraulico è permesso ad eccezione di un failsafe elettronico tarato in modo da fermare il modello in caso di perdita del segnale ed un sistema di frenatura idraulico.
- 7.6.3 Nessuna altra funzione ad eccezione dello sterzo e dell'acceleratore/freno può essere gestita via radio dal Pilota.
- 7.6.4 Vietato l'utilizzo del giroscopio come da Regolamento EFRA.

7.7 CATEGORIE DI PILOTI

- 7.7.1 Le categorie di Piloti sono: Pro (ex Expert A) e Sport (ex F1 + F2). L'appartenenza ad una determinata categoria di Pilota verrà normalizzata ad ogni inizio di stagione sportiva. L'appartenenza alla categoria Pro (ex Expert A) è derivata automaticamente dalla Ranking A pubblicata dall'EFRA della specialità Pista 1/8 più la specialità Pista 1/10 ad ogni inizio di stagione più coloro che richiedono di essere inseriti (autodeterminazione).
- 7.7.2 L'appartenenza ad una determinata categoria di Pilota viene normalizzata ad ogni inizio di stagione sportiva.
- 7.7.3 Potranno iscriversi nella categoria Pro (ex "Expert") tutti i Piloti che ne faranno richiesta alla Segreteria e otterranno il nulla osta. Mentre, il Pilota ex F1 o ex F2 che decide di riprendere la carriera sportiva dopo tre (3) anni di inattività ripartirà dalla categoria Sport con riferimento al periodo in cui ha interrotto.
- 7.7.4 L'AMSCI si riserva il diritto di approvare la scelta e quindi rifiutarla qualora risultasse in evidente contrasto con gli effettivi valori sportivi espressi dal Pilota stesso.
- 7.7.5 I Piloti della categoria PRO e Sport (ex F1+F2) hanno l'obbligo di utilizzare materiale "omologato EFRA". Pertanto, i modelli dovranno rispettare le caratteristiche tecniche come da Regolamento.
- 7.7.6 Il Campione AMSCI Sport (ex F1+F2) della classifica di specialità dell'anno precedente passa (obbligatoriamente) alla categoria Pro (ex Expert).
- 7.7.7 a) La lista dei Piloti Pro (ex Expert) e Sport (ex F1+F2) è disponibile sul sito: www.amsci.it ;

b) La Commissione Sportiva dell'AMSCI potrà inserire nella categoria Pro (ex Expert) tutti i Piloti che riterrà opportuno perché negli anni abbiano ottenuto risultati importanti a livello nazionale e internazionale, anche se hanno interrotto l'attività sportiva per più di 3 (tre) anni.

7.7.8 Potranno iscriversi nella categoria Pro (ex Expert) tutti i Piloti che faranno richiesta alla Segreteria e otterranno il nulla osta.

7.7.9 **La retrocessione di un Pilota a categoria inferiore deve essere richiesta alla segreteria ed approvata dal Direttivo.**

7.8 GARA NAZIONALE

7.8.1 Il Campionato AMSCI della specialità 1/5 TC si svolge su una Unica (1) Prova, per l'anno 2021. Il C.N. Formula Uno è abbinato in Prova Unica alla medesima Prova di Campionato AMSCI.

L'iscrizione alla Prova Unica di Campionato AMSCI, deve essere eseguita tramite l'apposito modulo pubblicato sul sito dell'AMSCI entro e non oltre le ore 23:59 del 14° giorno precedente l'inizio della gara. La quota di iscrizione ammonta ad € 50,00 (euro cinquanta). Se un Pilota si iscrive dopo il termine ultimo (ma entro e non oltre le ore 23:59 della domenica precedente la gara) deve saldare una quota di € 60,00 (euro sessanta): € 50,00 (euro cinquanta) iscrizione più € 10,00 (euro dieci) penale.

a) il Programma di Gara verrà pubblicato alla chiusura delle iscrizioni e redatto in base al numero dei Piloti iscritti alla manifestazione;

b) il numero di manche di qualifica è fissato a quattro (4) e si svolgeranno tutte nella giornata di sabato salvo decisione tecnica organizzativa del Direttore di Gara;

c) la partenza delle batterie di qualificazione viene effettuata con il sistema "Flying Start". Il tracciato verrà aperto tre (3) minuti prima del "via". Con sistema sonoro verranno annunciati i seguenti tempi: "2 minuti alla partenza", "1 minuto alla partenza", "30 secondi alla partenza", "10 secondi alla partenza". L'annuncio "via al tempo" indicherà che la batteria di qualificazione è partita;

d) la Classifica Generale a Punti, di ogni categoria, dopo le quattro (4) manche di qualifica verrà stilata prendendo la migliore prestazione delle quattro (4) manche disputate da ciascun Pilota;

e) **Parco Chiuso Ruote categoria Sport 1/5 TC:** prima della partenza delle manche di qualifica il Concorrente appartenente alla categoria Sport (ex F1+F2) dovrà farsi punzonare cinque (5) coppie di ruote dal Direttore di Gara o da colui che ne farà le veci. Queste verranno usate per tutte e quattro (4) le manche di qualifica e per una (1) Finale. Qualora il Pilota acceda alla Finale successiva, con il sistema Bump-Up, più chiedere di farsi punzonare un'altra coppia di ruote. La scelta del modello e della miscela delle ruote è a discrezione del Pilota come anche le modalità di acquisto;

f) per la categoria Pro (ex Expert) non è ammesso il parco chiuso Gomme.

7.8.2 Durata delle fasi:

- a) Prove libere : massimo 180 minuti;
- b) Qualifiche : 10 minuti (più l'ultimo giro ed il tempo dell'ultimo giro);
- c) Finali B, C, D, ... : massimo 30 minuti più l'ultimo giro ed il tempo dell'ultimo giro;
- d) Finale A : 30 minuti (più l'ultimo giro ed il tempo dell'ultimo giro).

7.8.3 Viene utilizzata la griglia di partenza stile EFRA.

7.8.4 Abrogato.

7.8.5 **Finalisti Diretti 1/5 TC:** i Concorrenti della medesima categoria, classificatisi ai primi otto (8) posti della classifica generale dopo le manche di qualifica, comporranno la Finale A ed andranno ad occupare, nell'ordine, i numeri da uno (1) a otto (8) della griglia di partenza della Finale A. Mentre, i Piloti dalla nona posizione (9^a) fino alla sedicesima (16^a), della Classifica Generale dopo le manche di qualifica comporranno la Finale B ed andranno ad occupare, nell'ordine i numeri da uno (1) fino a otto (8) della griglia di partenza. A seguire i Piloti dalla diciassettesima (17^a) posizione fino alla ventiquattresima (24^a), della Classifica Generale dopo le manche di qualifica comporranno la Finale C ed andranno ad occupare nell'ordine i numeri da uno (1) fino a dieci (8) della griglia di partenza. A seguire per tutte le altre finali D, E, ecc.

7.8.6 **Bump-Up 1/5 TC:** accedono, alla finale successiva della medesima categoria, i Concorrenti che si classificano, al termine della specifica fase di Finale, ai primi due (2) posti della Finale occupando, nell'ordine, la posizione 9^a (nona) e 10^a (decima) della griglia di partenza della Finale successiva. Vedere Tabella 2 di pag. 63.

7.8.7 **Per la categoria Pro (ex Expert):** i primi 2 (due) Piloti di ciascuna Finale passano alla Finale successiva. Si veda a corredo la Tabella 5 di pagina 63.

7.8.8 **Per la categoria Sport (ex F1+F2):** i primi 2 (due) Piloti di ciascuna Finale passano alla Finale successiva. Si veda a corredo la Tabella 5 di pagina 63.

7.8.9 Non è permesso girare con il modello in altre aree che non siano la pista o la pista di scorrimento dei box (pit lane).

7.8.1 **Rifornimento:** non è permesso, in tutte le fasi di gara, effettuare il rifornimento. Il non rispetto di questa norma comporta la squalifica dalla fase di gara e la retrocessione all'ultimo posto della specifica fase di gara, con zero giri.

7.8.1 In caso di incidente verrà esposta una bandiera GIALLA (alla bandiera gialla può essere aggiunta una segnalazione acustica) oppure i Piloti verranno avvisati attraverso una comunicazione verbale eseguita dal Direttore di Gara.

7.8.1 Per tutto il tempo di esposizione della "bandiera Gialla" non è possibile effettuare sorpassi ed i modelli devono essere rallentati in modo da permetterne l'immediato arresto.

Il mancato rispetto di detta norma comporterà la perdita di un giro ed una ammonizione con diffida.

7.8.1 La gara potrà riprendere dopo l'esposizione della bandiera VERDE e l'annuncio ufficiale di "pista libera".

3

- 7.8.1 Le bandiere dovranno essere esposte in modo tale che siano chiaramente visibili a tutti i Piloti oppure, tutte le segnalazioni acustiche devono essere chiaramente udibili dai Piloti e Meccanici.
- 4
- 7.8.1 Non sono previsti raccoglitori durante le qualifiche ed in tutte le fasi finali, compresa la Finale.
- 5
- 7.8.1 a) Il Meccanico è autorizzato ad entrare in pista per recuperare il modello del suo Pilota durante ogni fase di gara (Prove Controllate, Qualifiche e Fasi Finali);
- 6
- b) Il Meccanico può riavviare consecutivamente il motore in pista (solo con sistema pull-start) per un massimo di tre (3) volte, ma non effettuare riparazioni in loco;
- c) È vietato riavviare sul tracciato di gara (pista) il motore utilizzando il sistema rotostart;
- d) Durante l'intervento, in pista, il Meccanico deve prestare molta attenzione a non disturbare, con la sua presenza, gli altri modelli in gara;
- e) Il Meccanico, durante tutte le fasi di gara (Prove Controllate, Qualificazioni e Fasi Finali), deve indossare un giubbino catarifrangente per essere meglio individuato dai Piloti mentre transita in pista.
- 7.8.1 Meccanici o spettatori che entrassero in pista per recuperare il modello, da zone esterne alla corsia dei box penalizzano il modello recuperato. La penalizzazione può essere applicata in forma di uno "Stop and Go" o di perdita di un giro, il Direttore di Gara informerà il Meccanico / Pilota sul tipo di penalità comminata.
- 7
- 7.8.1 Se il modello verrà recuperato da uno spettatore, per evitare una penalizzazione, il modello dovrà rimanere fermo sino a quando non sarà stato toccato dal Meccanico.
- 8
- 7.8.2 a) La durata di uno "Stop and Go" potrà essere decisa, di volta in volta, dal Direttore di Gara e comunicata ai Piloti durante il briefing prima dell'inizio della prima manche di qualificazione, nelle fasi finali e nel briefing prefinale;
- 0
- b) Non è permesso cambiare la durata dello "Stop and Go" durante la gara;
- c) Il Pilota può essere penalizzato anche con un drive through in tutte le fasi di gara.
- 7.8.2 Tre (3) penalizzazioni di "Stop and Go" comportano per il Pilota l'automatica squalifica (Bandiera NERA).
- 1
- 7.8.2 **NUMERO DI PILOTI**
- 2
- a) Qualifiche : 10 – 15 Piloti se la pista e le strutture lo permettono;
- b) Finali B, C, D, : massimo 11 Piloti;
- ...
- c) Finale A : massimo 10 Piloti. Salvo diversa decisione tecnica organizzativa del Direttore di Gara.
- Le procedure di gara devono essere riportate nella locandina, nel materiale pubblicitario e nell'invito.
- 7.8.2 **PROCEDURE DI PARTENZA**
- 3
- a) Vedere le Norme Generali di Gara del Capitolo 3 paragrafo 3.15 di pagina 13, ad eccezione che, in tutte le Finali A, B, C, ... di ogni categoria, a tre (3) minuti dal VIA viene consigliato dal Direttore Gara di eseguire il rifornimento del modello. Mentre, a due (2) minuti dal via viene chiuso l'ingresso della corsia dei box. Infine, ad uno minuto (1) dal via, viene chiusa l'uscita della corsia dei box;
- b) Tutte le auto che non riescono ad allinearsi in griglia entro i sessanta (60) secondi, partiranno dalla pit-lane in coda ai modelli regolarmente schierati e partiti;
- c) Il mancato rispetto della lettera b) viene considerato come partenza irregolare;
- d) Prima della partenza della Finale A di ciascuna categoria, verrà eseguita la foto e la presentazione al pubblico dei Piloti finalisti da parte del Direttore di Gara. Durante la chiamata, il Pilota dovrà salire sul palco e scegliersi il posto di maggiore preferenza per la sua guida. Successivamente, i Meccanici (o Meccanico) ad esso associati, dovranno occupare, ove possibile, la casella della corsia dei box di rifornimento corrispondente e situata sotto al Pilota. Per una maggiore chiarezza di esposizione si faccia riferimento alla Figura 29 di pagina 62.
- 7.8.2 Gli automodelli dei Piloti, che acquisiranno il diritto di accedere alla Finale successiva più il terzo (3°) classificato della medesima finale (custodia d'ufficio), verranno riconsegnati dagli incaricati delle verifiche tecniche nei tempi opportuni al fine di permettere ai due Concorrenti di avere il tempo sufficiente per prepararsi alla loro Finale successiva.
- 4
- 7.8.2 Il Concorrente che rinuncia e/o non si presenta a disputare una qualsiasi fase finale non potrà essere sostituito da altro Concorrente.
- 5
- 7.8.2 **ISPEZIONI TECNICHE**
- 6
- Prima di ogni manifestazione ufficiale, il modello deve essere sottoposto ad una serie di verifiche tecniche che comprendono:
- a) un esame delle condizioni meccaniche del modello;
- b) la verifica dell'omologazione della carrozzeria;
- c) le dimensioni;
- d) il peso;
- e) punzonature (serbatoio, motori, telaio e spoiler posteriore);
- f) l'apparecchiatura radio.
- Al termine delle qualifiche e delle fasi finali verranno eseguiti dei controlli come prescritto dall'art. 3.11.10 di pagina 10.
- Un modello che non abbia superato l'ispezione non può essere ammesso a gareggiare.
- 7.8.2 In ogni caso il Pilota e solo lui è responsabile del fatto che il modello sia conforme alle norme previste dal Regolamento al momento della presentazione e per tutta la durata della gara.
- 7
- 7.8.2 Se un modello viene riscontrato non corrispondente al Regolamento Tecnico vigente durante le qualifiche, le semifinali o la Finale, i risultati ottenuti vengono cancellati ed il modello sarà trattenuto per ispezione tecnica sino a quando i risultati saranno nuovamente pubblicati e sarà scaduto il termine previsto per la presentazione dei reclami.
- 8

- 7.8.2 **Prove Libere Cronometrate 1/5:** per la composizione delle batterie di qualifica definitive, nelle Prove di Campionato AMSCI, verranno svolte, durante la giornata di sabato, un minimo di uno (1) ed un massimo di due (2) sessioni di Prove Libere Cronometrate per categoria. La durata di ciascuna batteria, e per ogni categoria, è di cinque (5) minuti. La classifica, riguardante ciascuna categoria, verrà eseguita prendendo i tre (3) migliori giri consecutivi realizzati da ciascun Pilota in una delle due (2) (o una, 1) manche delle Prove Cronometrate.

Tuttavia, si rende noto che se il numero dei Concorrenti in una categoria è superiore od uguale alle undici (11) unità si svolgeranno le suddette Prove Libere Cronometrate, altrimenti, salvo diversa decisione tecnica organizzativa del Direttore di Gara ed in virtù delle dimensioni del tracciato, la composizione delle batterie definitive verrà redatta avvalendosi della Classifica provvisoria a Punti relativa alla Prova di AMSCI passata (riferita all'anno in corso) o dell'anno precedente se ci si riferisce alla 1^a Prova di Campionato AMSCI in corso.

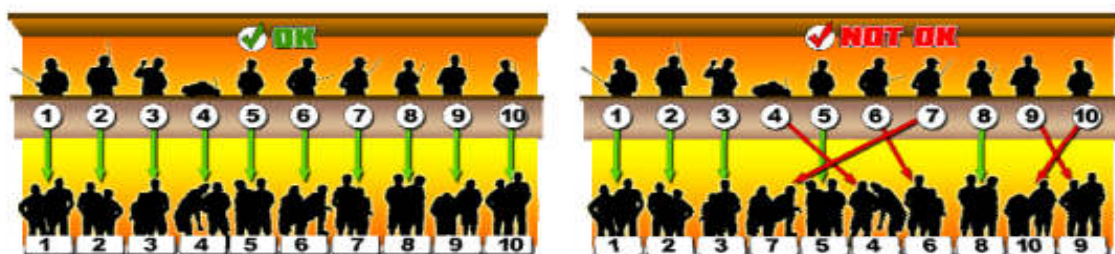
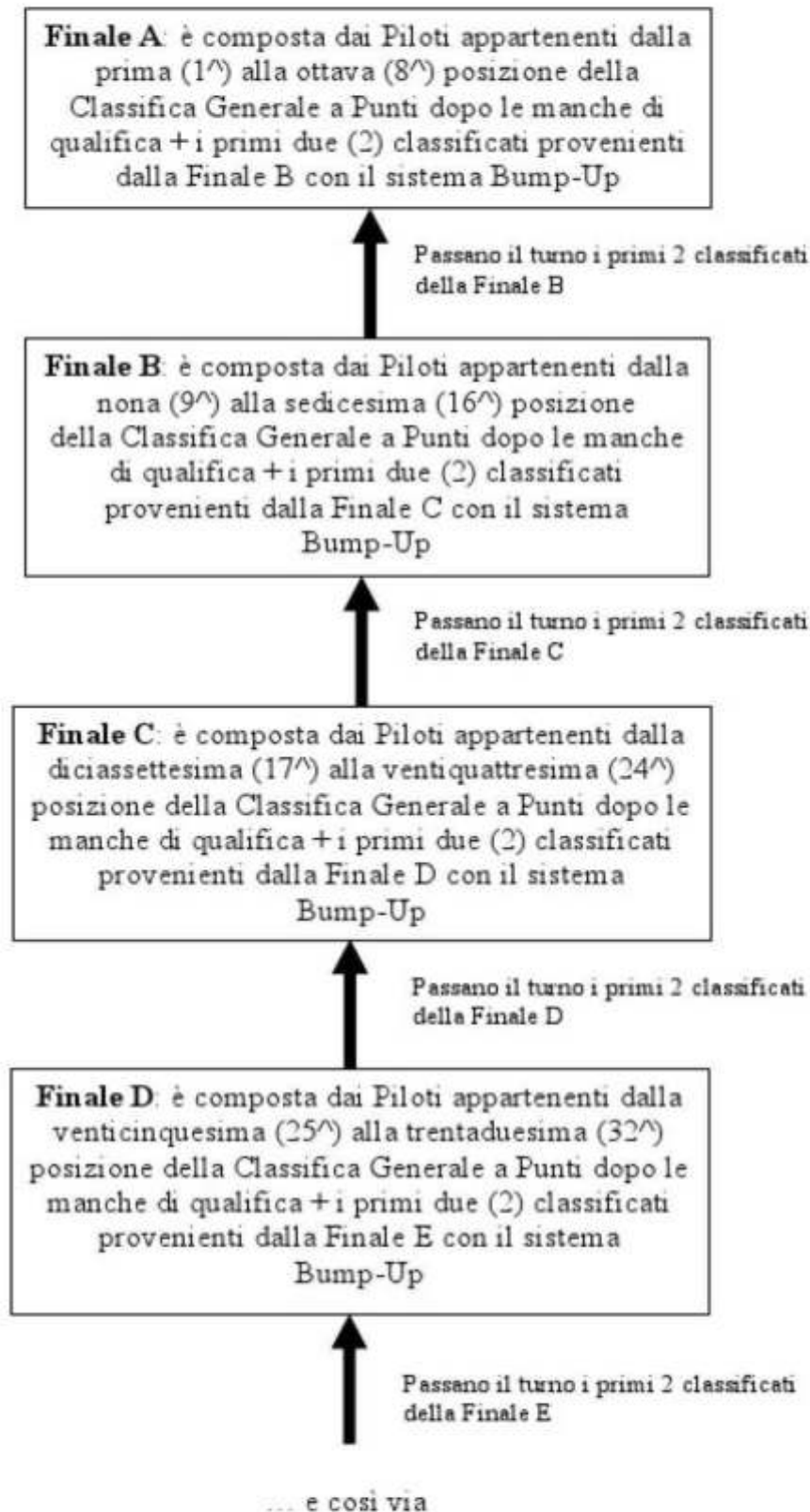


Figura 29: Disposizione dei Meccanici e dei Piloti nel palco

7.9 GARE DI CAMPIONATO REGIONALE E INTERREGIONALE

- 7.9.1 L'iscrizione alla gara deve essere effettuata entro e non oltre le ore 23:59 del giovedì precedente la Prova di Campionato Regionale o Interregionale. Il saldo della quota di partecipazione, che ammonta ad € 25,00 (euro venticinque), deve essere consegnata al Responsabile Regionale o Interregionale. Il Pilota che si iscrive dopo tale termine paga una quota di € 30,00 (euro trenta): € 25,00 (euro venticinque) iscrizione € 5,00 (euro cinque) penale.
- 7.9.2 Ogni batteria dovrà disputare tre (3) manche di qualificazione, la durata di ogni singola manche dovrà essere di dieci (10) minuti, l'inizio di norma deve essere alle ore 9:30.
- 7.9.3 Al termine delle manche di qualifica, in base al miglior risultato ottenuto in una qualsiasi manche, si stilerà la classifica finale relativa a questa fase.
- 7.9.4 **Numero dei Piloti:** si veda l'art. 7.8.22 di pagina 62.
- 7.9.5 **Finalisti Diretti 1/5 TC:** i Concorrenti della medesima categoria, classificatisi ai primi otto (8) posti della classifica generale dopo le manche di qualifica, comporranno la Finale A ed andranno ad occupare, nell'ordine, i numeri da uno (1) a otto (8) della griglia di partenza della Finale A. Mentre, i Piloti dalla nona posizione (9^a) fino alla sedicesima (16^a), della Classifica Generale dopo le manche di qualifica comporranno la Finale B ed andranno ad occupare, nell'ordine i numeri da uno (1) fino a otto (8) della griglia di partenza. A seguire i Piloti dalla diciassettesima (17^a) posizione fino alla ventiquattresima (24^a), della Classifica Generale dopo le manche di qualifica comporranno la Finale C ed andranno ad occupare nell'ordine i numeri da uno (1) fino a dieci (8) della griglia di partenza. A seguire per tutte le altre finali D, E, ecc.
- 7.9.6 **Bump-Up 1/5 TC:** accedono, alla finale successiva della medesima categoria, i Concorrenti che si classificano, al termine della specifica fase di Finale, ai primi due (2) posti della Finale occupando, nell'ordine, la posizione 9^a (nona) e 10^a (decima) della griglia di partenza della Finale successiva. Vedere Tabella 2 di pag. 63.
- 7.9.7 Abrogato.
- 7.9.8 Gli automodelli dei Piloti, che acquisiranno il diritto di accedere alla Finale successiva più il terzo (3^o) classificato della medesima finale (custodia d'ufficio), verranno riconsegnati dagli incaricati delle verifiche tecniche nei tempi opportuni al fine di permettere ai due Concorrenti di avere il tempo sufficiente per prepararsi alla loro Finale successiva.
- 7.9.9 Il Concorrente che rinuncia o non si presenta a disputare una qualsiasi fase finali non potrà essere sostituito da altro Concorrente.
- 7.9.10 Per la durata delle Finali vedasi l'art. 7.8.22 di pag. 61.
- 7.9.11 **Rifornimento:** non è permesso, in tutte le fasi di gara, effettuare il rifornimento. Il non rispetto di questa norma comporta la squalifica dalla fase di gara e la retrocessione all'ultimo posto della specifica fase di gara, con zero giri.
- 7.9.12 La classifica finale della gara sarà stilata in base alle classifiche delle varie fasi finali disputate.
- 7.9.13 Dovranno essere sempre svolte tutte le fasi di Finale A, B, C, ecc. distinte anche nel caso in cui i Concorrenti totali in una fase Finale sono inferiori alle dieci (10) unità.
- 7.9.14 Nelle prove di Campionato Regionale ed Interregionale dove partecipano dei Piloti Pro (ex Expert A"), nel caso in cui il numero non raggiunga i tre (3) Concorrenti, questi gareggeranno nella categoria Sport (ex F1+F2). Tuttavia, la classifica a punti della categoria Sport (ex F1+F2) verrà depurata dalla classifica dei Piloti Sport (ex Expert A).
- 7.9.15 **Verifiche Tecniche:** si veda a corredo l'art. 7.8.26 di pagina 61.

Tabella 2: Fasi Finali 1/5 TC



7.10 PER TUTTE LE NORME NON CITATE NELLA SPECIALITA' FARANNO FEDE LE NORME GENERALI;

8. AUTOMODELLI 1:10 TOURING IC 200 mm

8.1 DEFINIZIONE

- 8.1.1 L'automodello è una riproduzione in scala 1:10 di una autovettura, mosso dalla trazione di due (2) o quattro (4) ruote messe in movimento da uno (1) o più motori a combustione interna di tipo a pistone. La cilindrata complessiva non deve superare il valore di 2,11 cm³.
Sono vietate tutte le altre forme di trazione quali elica libera od intubata, turbine e/o motori elettrici.
- 8.1.2 La specialità prevede sia modelli a quattro (4) ruote che a due (2) ruote motrici.
- 8.1.3 Peso minimo, in ordine di marcia a secco e incluso il transponder personale: 1650,0 g.
- 8.1.4 Le carrozzerie Touring devono essere delle accurate riproduzioni in scala 1:10 delle auto utilizzate nel campionato INTERNAZIONALE TOURING 2 LITRI, sia a 2 sia a 4 porte. Non sono ammesse carrozzerie tipo GT e Sport.
- 8.1.5 Le carrozzerie devono essere omologate EFRA. Il numero di omologazione e il marchio deve essere riportato sul bordo superiore del vetro.
Le carrozzerie nuove che verranno omologate dall'EFRA, per essere utilizzate in manifestazioni ufficiali (C.I., C.R. e C.Int.) dovranno essere disponibili, per tutti i Piloti che vorranno utilizzarla, prima dell'inizio della gara.
- 8.1.6 Il paraurti anteriore deve seguire il contorno della carrozzeria e deve essere realizzato in modo da minimizzare i danni che possono derivare dall'essere investiti.
- 8.1.7 Il paraurti deve essere realizzato in gomma spugnosa o in un materiale plastico flessibile.
- 8.1.8 La carrozzeria deve essere realizzata in materiale flessibile e convenientemente verniciata.
Tutti i finestrini devono rimanere trasparenti o verniciati con vernice semi trasparente.
- 8.1.9 Le carrozzerie non possono essere tagliate, anteriormente e posteriormente, al di sopra della linea inferiore dei paraurti e lateralmente oltre la linea inferiore degli sportelli. Inoltre,
- I dettagli dei fanali anteriori e posteriori, delle griglie di aerazione, delle prese d'aria e dei finestrini devono essere chiaramente contrastanti con le parti verniciate;
 - Il taglio della parte posteriore della carrozzeria, vedi Figura 31, non può superare i 50,0 mm, misurato da terra con il telaio posto sopra dei blocchi alti 10,0 mm (vedi Figura 30);
 - I finestrini non potranno essere piegati verso l'esterno per far giungere più aria al motore;
 - Non è ammessa la realizzazione di alcun sistema di convogliamento dell'aria all'interno della carrozzeria;
 - Tutte le carrozzerie devono avere gli archi passaruota anteriori e posteriori asportati.

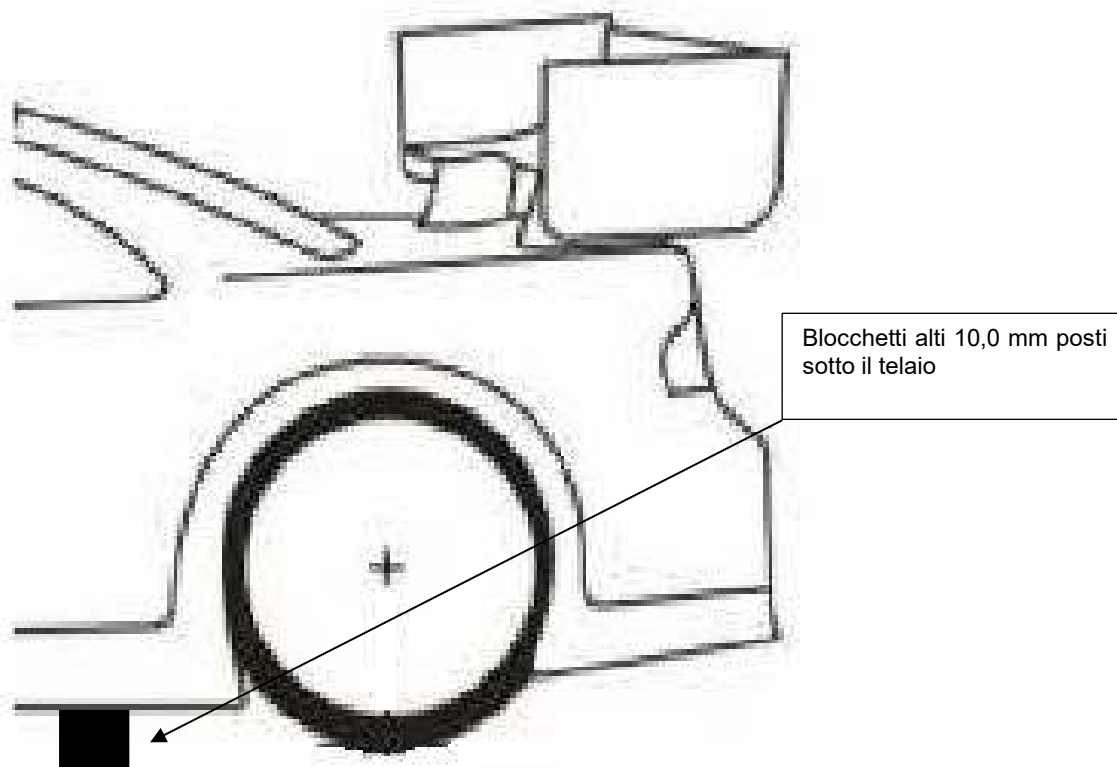


Figura 30: Disposizione blocchetti da 10 mm sotto il telaio

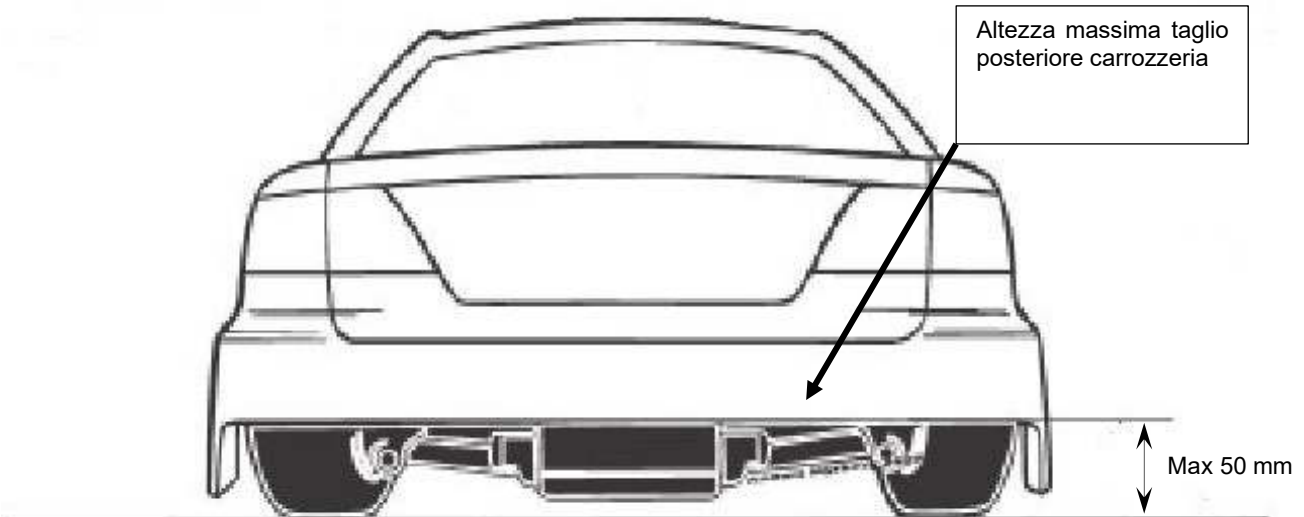


Figura 31: Taglio posteriore carrozzeria

8.1.10

È possibile ritagliare nella carrozzeria le seguenti prese d'aria così dimensionate:

- 1 (una) presa d'aria di raffreddamento nel parabrezza con una dimensione massima, in ogni direzione, di 60,0 mm;
- un foro di dimensione massima 35,0 mm, nel tetto, per accedere alla candela;
- ambidue i finestrini laterali anteriori ed il lunotto posteriore possono essere rimossi per migliorare la circolazione dell'aria. Non possono essere rimossi ambedue i finestrini laterali posteriori;
- un foro massimo 60,0 mm per permettere il rifornimento;
- il foro per il raffreddamento posto sul parabrezza e quello per il rifornimento, entrambi di 60,0 mm massimi in ogni direzione, devono essere realizzati separatamente e, comunque, ad una distanza minima di 5,0 mm fra loro; qualora il foro di rifornimento dovesse essere effettuato in una zona della carrozzeria che comprende sia il tetto sia il parabrezza, sarà considerato come utile sia al raffreddamento ed al rifornimento e quindi sarà possibile effettuare un solo foro di 60,0 mm in ogni direzione. Si veda a corredo la Figura 32;
- piccole aperture possono essere realizzate per il transponder e per l'antenna della ricevente (max 10,0 mm);
- L'apertura per il terminale di scarico deve essere di dimensioni ragionevoli;
- Altre aperture non sono ammesse.

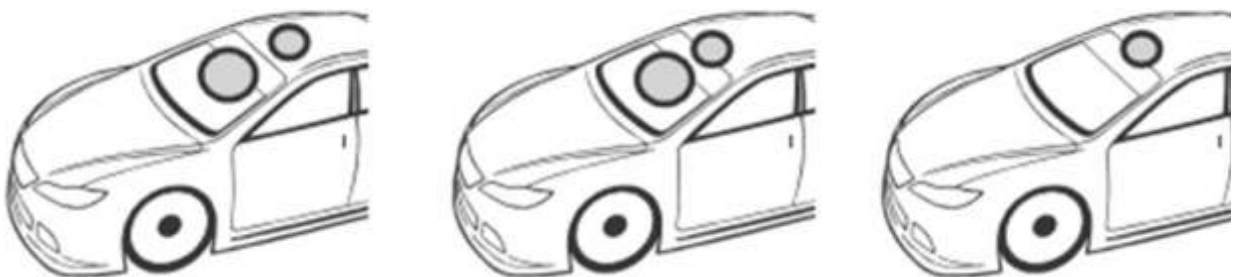


Figura 32: Posizione fori per raffreddamento e rifornimento

Foro raffreddamento (sul parabrezza) distinto dal foro di rifornimento (posto sul tetto) e distanti minimo 5 mm.

Posizione errata del foro di rifornimento. Sebbene sia rispettata la distanza minima di 5 mm i due fori devono essere disposti uno sul parabrezza e l'altro sul tetto.

Foro unico per rifornimento e raffreddamento. La dimensione massima del foro in ogni direzione è di 60 mm.

8.1.11

Il roll-bar deve rimanere al di sotto della carrozzeria.

8.1.12

Nessuna parte del modello, eccetto il terminale dello scarico, può sporgere dalla carrozzeria nella vista dall'alto.

8.1.13

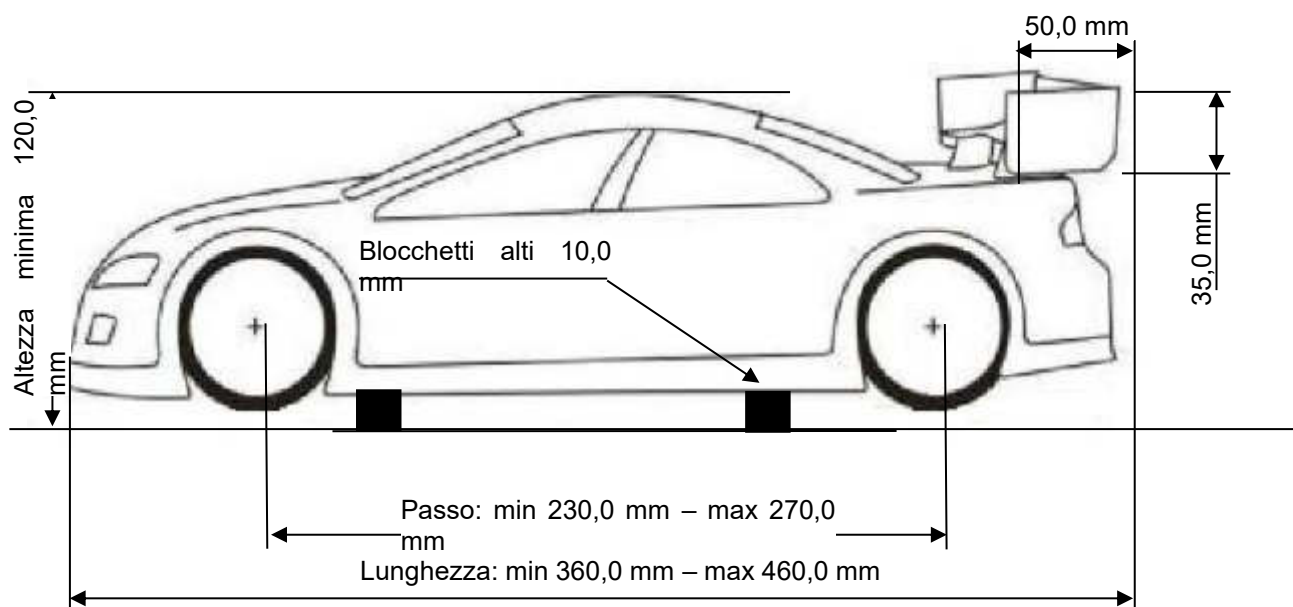
Non sono permessi dispositivi aerodinamici di nessuna natura al di sotto della carrozzeria e del telaio.

8.1.14

Il supporto dell'antenna deve essere flessibile. Sono proibiti supporti ed antenne in carbonio, GRP, acciaio, ecc..

DIMENSIONI GENERALI (si veda la Figura 33):

(mm)	Minimo (mm)	Massimo
a) Passo (wheelbase)	230,00	270,00
b) Larghezza senza carrozzeria	170,00	200,00
c) Larghezza con carrozzeria	175,00	205,00
d) Lunghezza inclusa carrozzeria ed ala	360,00	460,00
e) Altezza alla sommità del tetto misurata con lo chassis posto su blocchi alti 10 mm	120,00	
f) Lunghezza dell'ala	125,00	
g) Corda dell'ala		55,00
h) Altezza massima del taglio posteriore carrozzeria misurata con il telaio posto su blocchi alti 10 mm		35,00
i) Piastre terminali dell'ala (equal size)		35,00 x
j) Sporgenza posteriore dell'ala		10,00
k) Diametro ruota (escluso la spalla dello pneumatico)	46,00	
l) Larghezza ruota anteriore (incluso la spalla dello pneumatico)		31,00
m) Larghezza ruota posteriore (incluso la spalla dello pneumatico)		31,00

**Figura 33: Dimensioni generali 1/10 Touring IC**

- 8.1.15 Una sola ala ed un solo spoiler possono essere montati sul modello (se la vettura riprodotta ne ha più di uno è possibile fare lo stesso).
- 8.1.16 L'ala e lo spoiler devono essere realizzati in materiale flessibile ed essere verniciati.
- L'ala e lo spoiler non possono essere fissati alla carrozzeria con un filo di acciaio armonico. Fondamentalmente devono essere fissati direttamente alla carrozzeria.
 - L'ala e lo spoiler non possono sporgere oltre l'altezza e la larghezza della carrozzeria (bandelle laterali comprese). Vedi Figura 34 di pagina 67;
 - Lo spoiler posteriore deve essere montato nella stessa posizione prevista dal produttore della carrozzeria;
 - La massima sporgenza dello spoiler posteriore è di 10 mm rispetto al limite posteriore della macchina. Vedi Figura 34 di pagina 67;
 - L'altezza dello spoiler posteriore può essere regolabile ma l'alettone, comprese le bandelle laterali, non deve estendersi oltre l'altezza del tetto;
 - Le ali e lo spoiler posteriore (a parte le bandelle laterali) devono essere modellate in un solo pezzo; non auto costruite modellando lamine piatte;

- g) Se consentita, la striscia di Guerny, o Nolder non può estendersi oltre la larghezza dell'ala ed avere un bordo non oltre i 5,0 mm.

8.1.17 Tutte le misure a cui si fa riferimento in questo regolamento sono minime e massime.

8.2 ALIMENTAZIONE / ENERGIA

- 8.2.1 a) Il serbatoio, compreso il filtro e tutti i condotti che lo collegano al carburatore, deve avere una capacità non superiore a 75,0 cm³;
 b) Non possono essere impiegate parti mobili per correggere la capacità del serbatoio per ridurre il volume massimo dello stesso;
 c) Ogni serbatoio trovato irregolare (cioè con una capacità superiore ai 75,0 cm³) dopo una qualifica od una fase finale non dovrà essere smontato dal modello per una ulteriore verifica, verifica che verrà effettuata dopo un periodo di raffreddamento di almeno quindici (15) minuti qualora la temperatura ambiente sia superiore ai 20°C.

8.2.2 MISCELA

- a) La miscela utilizzabile è quella indicata da EFRA in base alle nuove disposizioni UE 2019/1148, che comunemente viene denominata 16EU.
 b) Abrogato.
 c) Le verifiche devono essere fatte con un galleggiante denominato NITROMAX 16EU. Verrà messo a disposizione di tutti i Concorrenti, dal Direttore di Gara, a partire dalle prove libere e per tutta la durata della gara;
 d) Lo strumento NITROMAX 16EU, messo a disposizione dalla Direzione di Gara, e solo quello, sarà l'unico strumento insindacabilmente valido per determinare la regolarità della miscela, con una temperatura ambientale di minimo 20°.

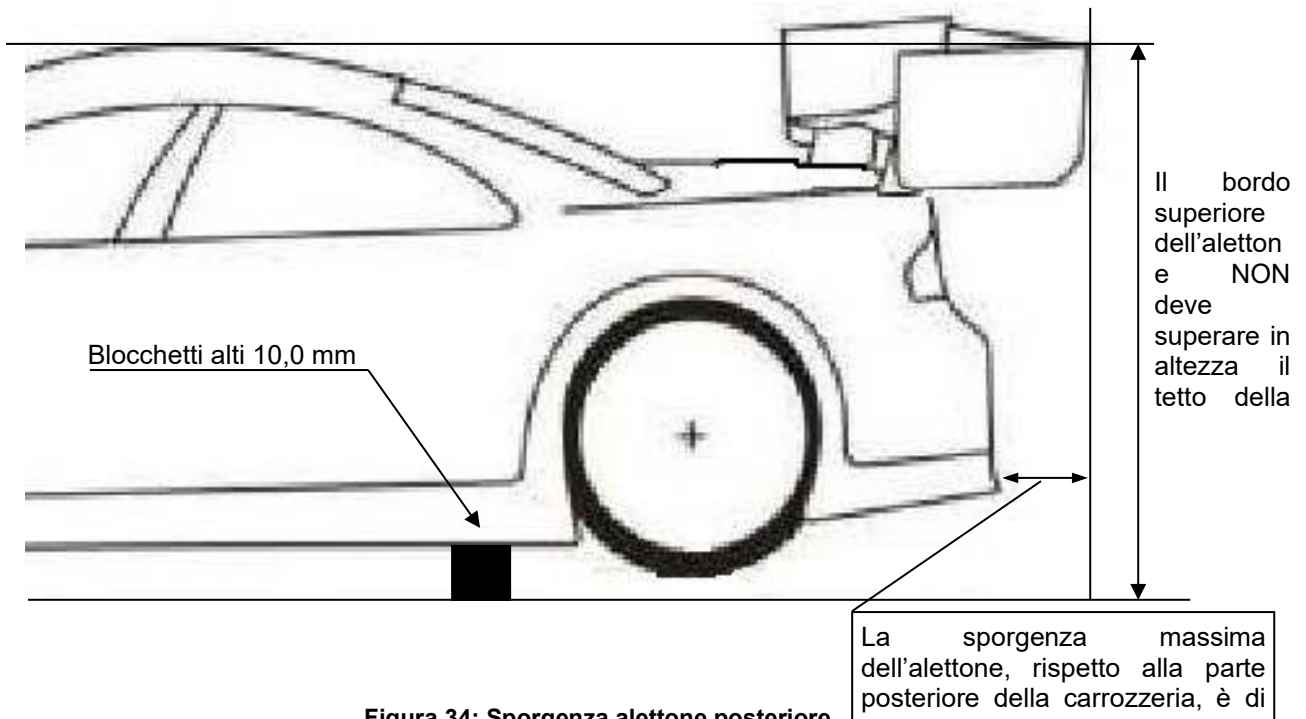


Figura 34: Sporgenza alettone posteriore

8.3 PROPULSIONE

- 8.3.1 Si possono impiegare solamente motori “.12 “con cilindrata massima 2,11 cm³.
 a) I motori ammessi devono essere a due tempi raffreddati ad aria con aspirazione a valvola rotante anteriore;
 b) Motori con massimo quattro (4) luci, compresa la luce di scarico;
 c) Non è permesso alcun sistema di alimentazione forzata né alcun tipo di distribuzione variabile;
 d) È ammessa solo l'accensione con candela ad incandescenza (glow);
 e) Non sono permesse luci supplementari nel pistone e nella camicia;
 f) Il Venturi del carburatore non deve superare il diametro di 5,50 mm. Vedi Figura 35;
 g) È ammesso l'utilizzo di candele coniche (tipo “turbo “).



Figura 35: Diametro interno massimo del Venturi

- 8.3.2 Cilindrata massima: .12 i.c. (2,11 cm³).
- 8.3.3 L'avviamento a strappo è facoltativo.
- 8.3.4 Sul motore deve essere installato un complesso di scarico, omologato EFRA, con una marmitta a due (2) camere, compresa la camera del silenziatore, il cui terminale deve avere le seguenti dimensioni:
 - a) diametro interno massimo: 5,20 mm;
 - b) lunghezza minima: 10,0 mm (misurato all'esterno della marmitta);
 - c) Il terminale dello scarico deve essere orientato verso il basso od orizzontalmente rispetto al suolo.
- 8.3.5 L'automodello non può generare una rumorosità superiore a 83 dB A misurati a dieci (10,0) metri di distanza, con lo strumento posizionato ad uno (1) metro di altezza dal suolo.
Il controllo della rumorosità può essere effettuato in un qualsiasi momento della gara.
- 8.3.6 Sono permesse solamente marmitte di scarico omologate EFRA. Il numero di omologazione deve essere inciso sul lato della marmitta.
- 8.3.7 Per le categorie Expert e F1 è obbligatorio usare il filtro dell'aria tipo INS-BOX.

8.4 TRASMISSIONE / FRENI

- 8.4.1 I modelli possono essere a due (2WD) o quattro (4WD) ruote motrici con trasmissione meccanica di qualsiasi tipo (cinghie, cardani, catene ecc.).
- 8.4.2 Tutti i modelli devono essere equipaggiati con una frizione ed un solo impianto frenante, di tipo meccanico, tali da permettere di mantenere il modello fermo con il motore in moto.
- 8.4.3 Non sono ammessi sistemi frenanti secondari che agiscono contemporaneamente e/o singolarmente sull'asse anteriore e/o posteriore o sulle singole ruote.
- 8.4.4 È permesso l'uso di un cambio meccanico con non più di due (2) rapporti.
- 8.4.5 I modelli devono essere equipaggiati da una frizione e da un freno i quali siano in grado di mantenere fermo il modello con il motore in moto.

8.5 RUOTE, GOMME

- 8.5.1 **GOMME:**
 - a) Possono essere usate in spugna e/o lattice;
 - b) Tutti i materiali usati all'interno od all'esterno delle gomme non devono danneggiare la superficie della pista;
 - c) Sistemi di cambio gomme rapidi non sono ammessi;
 - d) Sistemi automatici di cambio gomme non sono permessi;
 - e) Abrogato.
- 8.5.2 Abrogato.

8.6 PARTI ELETTRICHE / ELETTRONICA

- 8.6.1 Durante le qualifiche e la gara, in ogni sua fase, sul modello potranno essere installati, come parti elettriche / elettroniche soltanto: due servocomandi (uno per lo sterzo ed uno per il comando del gas e del freno) ed una ricevente, le batterie di alimentazione con eventuale regolatore di tensione ed il transponder nonché i cavi, i connettori e/o un interruttore.
- 8.6.2 Non è permesso l'impiego di apparecchiature elettroniche supplementari per il Controllo della Trazione o della frenata (ABS) o che possa effettuare un controllo della potenza trasmessa ad anello chiuso.
- 8.6.3 Non è permesso l'impiego di qualsiasi sistema di telemetria attiva.
- 8.6.4 È consentito l'utilizzo del giroscopio a partire dal 1° Gennaio 2012.
- 8.6.5 L'AMSCI consiglia di caricare le LIPO in un contenitore (lipo bag, contenitori ignifughi...) atto a ridurre gli effetti di un eventuale incendio.

8.7 CATEGORIE DI PILOTI

- 8.7.1 Le categorie di Piloti sono: Pro (ex Expert A) e Sport (ex F1 + F2). L'appartenenza ad una determinata categoria di Pilota verrà normalizzata ad ogni inizio di stagione sportiva. L'appartenenza alla categoria Pro (ex Expert A) è

derivata automaticamente dalla Ranking A pubblicata dall'EFRA della specialità Pista 1/8 più la specialità Pista 1/10 ad ogni inizio di stagione più coloro che richiedono di essere inseriti (autodeterminazione).

- 8.7.2 La Commissione Sportiva dell'AMSCI potrà inserire nella categoria Pro (ex "Expert") tutti i Piloti che riterrà opportuno perché negli anni abbiano ottenuto risultati importanti a livello nazionale e internazionale, anche se hanno interrotto l'attività sportiva per più di tre (3) anni.
- 8.7.3 Potranno iscriversi nella categoria Pro (ex "Expert") tutti i Piloti che ne faranno richiesta alla Segreteria e otterranno il nulla osta. Mentre il Pilota ex F1 o ex F2 che decide di riprendere la carriera sportiva dopo tre (3) anni di inattività ripartirà dalla categoria Sport con riferimento al periodo in cui ha interrotto.
- 8.7.4 **Interdizione partecipazione Campionato Europeo EFRA B 1/8 Pista IC:** il Pilota che ha partecipato ad una Finale del Campionato del Mondo IFMAR, negli ultimi dieci (10) anni, non può partecipare al Campionato Europeo EFRA B.
- 8.7.5 La scelta di appartenenza alla categoria Sport (ex F1+F2) va fatta dallo stesso Pilota al momento del tesseramento e rispettata durante tutta la stagione di gare. L'AMSCI si riserva il diritto di approvare la scelta e quindi rifiutarla qualora risultasse in evidente contrasto con gli effettivi valori sportivi espressi dal Pilota stesso.
- 8.7.6 I Piloti della categoria Sport hanno l'obbligo di utilizzare materiale "omologato EFRA". Pertanto, i modelli dovranno rispettare le caratteristiche tecniche come da regolamento.
- 8.7.7 Il Pilota che nel Campionato Regionale gareggia in una determinata categoria (Pro o Sport) deve gareggiare nella medesima categoria a livello di Campionato AMSCI.
- 8.7.8 Qualora un Concorrente gareggi nella categoria superiore (o inferiore), perde il punteggio acquisito nella categoria inferiore (superiore).
- 8.7.9 **Promozione a categoria superiore:** I primi tre (3) Piloti della categoria Sport (ex F1+F2), appartenenti alla Classifica Generale a Punti AMSCI, passano alla categoria PRO (ex Expert), più gli eventuali autodeterminati.

8.8 TRACCIATO

- 8.8.1 La superficie della pista deve essere in asfalto senza saldature in risalto od accentuata ruvidità con giunzioni opportunamente levigate.
- 8.8.2 La larghezza della pista, all'interno delle strisce di demarcazione, deve variare da un minimo di 4,0 (quattro) m. ad un massimo di 6,5 m. (sei metri e mezzo).
- 8.8.3 La sua lunghezza non può essere inferiore ai 200,0 m (duecento metri).
La lunghezza consigliata varia fra i 240,0 ed i 360,0 metri.
- 8.8.4 Le strisce di demarcazione (bianche o gialle) devono avere una larghezza di 8,0 – 10,0 cm e poste all'interno dell'asfalto di almeno 20 cm.
- 8.8.5 Il punto più lontano della pista, dal centro del palco di Pilotaggio, non deve distare più di 60,0 m.
- 8.8.6 Non devono esserci ostacoli che riducono la visibilità della pista da qualsiasi punto del palco di Pilotaggio.
- 8.8.7 Una linea tratteggiata può essere realizzata al centro del rettilineo per aumentarne la visibilità. Nessuna altra linea oltre a quelle di demarcazione può essere tracciata sulle curve
- 8.8.8 La zona dei box deve essere chiaramente separata dalla corsia di scorrimento (pit lane) e dalla pista principale ed essere il più vicino possibile al palco di Pilotaggio.
- 8.8.9 L'ingresso e l'uscita dai box (pit lane) deve essere posizionata in una parte lenta del tracciato.
- 8.8.10 La pista deve presentare sia curve a destra sia a sinistra ed avere un rettilineo di lunghezza non inferiore ai 45 m (quarantacinque metri).
- 8.8.11 Solide barriere esterne di protezione devono garantire l'arresto degli automodelli che, per errore o perdita di controllo, dovessero uscire di traiettoria verso l'esterno.
- 8.8.12 Scopo primario delle barriere esterne deve essere quello di proteggere il pubblico e non gli automodelli.
- 8.8.13 Le barriere interne devono essere posizionate in modo tale da impedire il taglio delle curve e/o di poter raggiungere un'altra parte del tracciato.
- 8.8.14 Le barriere interne devono essere posizionate e dimensionate in modo da impedire che il modello possa volare oltre le barriere esterne e raggiungere la zona occupata dal pubblico.
- 8.8.15 I cordoli posizionati all'interno delle curve possono essere in cemento o in materiale equivalente fissati solidamente al terreno e dimensionati in modo da escludere la possibilità che il modello possa decollare e superare le barriere che proteggono il pubblico.
- 8.8.16 Possono essere usati altri tipi di barriere interne come "coni o birilli" la cui altezza, comunque, non deve superare i 5 cm (cinque centimetri).
- 8.8.17 Le barriere devono distare almeno 20 cm (venti centimetri) dalle strisce di demarcazione della pista.
- 8.8.18 Il terreno adiacente esternamente alla pista, e quello ad essa interno, deve essere adeguatamente sistemato con un manto erboso e/o altro materiale compatto (es: calcestruzzo).
Lo scopo di questa bordatura, via di fuga, è quello di rallentare il modello che esce di pista e di facilitarne il suo rientro in modo da limitare il più possibile l'intervento dei Raccoglitori.
- 8.8.19 Dovrà essere assicurato un servizio recupero modelli nella misura di un Raccoglitore ogni 10 m (dieci metri) di raggio d'azione.
- 8.8.20 I Raccoglitori devono essere posizionati in postazioni numerate disposte in modo che non ostacolino la visuale della pista ai Piloti.
- 8.8.21 Qualora la postazione del Raccoglitore fosse situata in una posizione che potrebbe essere considerata pericolosa (rettilineo o curva veloce) si dovrà provvedere a munire la postazione di opportune protezioni (muretto – pneumatici – balle di paglia – ecc.).
- 8.8.22 La linea di partenza deve essere tracciata trasversalmente alla pista e possibilmente di fronte al box dei cronometristi.
- 8.8.23 Il primo box della linea di partenza deve essere posizionato a non meno di 10 m (dieci metri) dalla prima curva.

- 8.8.24 La partenza tipo "Le Mans": 10 (dieci) box dovranno essere tracciati e numerati sul bordo della pista con una angolazione, rispetto alla direzione di marcia, di 20° - 45° e distanti tra loro minimo 5 m (cinque metri) ad una distanza massima determinata a discrezione del Direttore di Gara.
- 8.8.25 Griglia di partenza Tipo FORMULA 1:
- La griglia deve essere tracciata sulla pista;
 - Sulla Locandina della manifestazione dovrà essere riportato che sarà utilizzato tale tipo di partenza;
 - I box dovranno essere posizionati su due file distanti fra loro 1,5 m -2,0 m;
 - Su di una fila prenderanno posto i numeri 1, 3, 5, ecc. mentre sull'altra prenderanno posto i numeri 2, 4, 6, ecc.;
 - Il numero 2, minimo 3 metri dietro al numero 1 ed il numero 3, minimo 3 metri dietro il numero 2, e così di seguito.

8.9 GARE NAZIONALI

- 8.9.1 L'iscrizione alle Prove di Campionato AMSCI, deve essere eseguita tramite l'apposito modulo pubblicato sul sito dell'AMSCI entro e non oltre le ore 23:59 del 14° giorno precedente l'inizio della gara. La quota di iscrizione ammonta ad € 50,00 (euro cinquanta). Se un Pilota si iscrive dopo il termine ultimo (ma entro e non oltre le ore 23:59 della domenica precedente la gara) deve saldare una quota di € 60,00 (euro sessanta): € 50,00 (euro cinquanta) iscrizione più € 10,00 (euro dieci) penale.
Le tre (3) Prove di Campionato AMSCI sono senza scarto.
- 8.9.2 **Manche di Qualificazione Pro e Sport:** si disputeranno quattro (4) manche di qualificazione la cui durata delle batterie è fissata a quattro (4) minuti.
- Il Direttore di Gara può decidere l'eventuale aumento o riduzione delle manche da disputarsi, ma tale riduzione non può portare alla disputa di un numero di manche inferiore a due (2).
 - Se il numero degli iscritti è superiore a cento (100) Piloti, durante il venerdì sarà effettuata una manche di qualificazione; le rimanenti tre (3) verranno svolte nella giornata di sabato.
 - Le batterie di qualifiche nelle Prove di Campionato saranno composte sulla base del Ranking AMSCI dell'anno precedente;
 - Il numero di manche da ritenersi valido ai fini della qualifica deve essere regolato nel modo seguente:
- | Manche da Disputare | Manche Valide |
|---------------------|---------------|
| 2 | 2 |
| 3 | 2 |
| 4 | 2 |
| 5 | 3 |
| 6 | 4 |
- Ogni qual volta tutte le batterie di qualificazione avranno portato a termine una manche, sarà stilata una classifica generale relativa alla manche stessa; la classifica così ottenuta darà luogo all'assegnazione di un punteggio per ogni Concorrente (come da tabella seguente, vedi sotto);
 - A parità di punteggio si considererà il successivo e così via fino al termine dei punteggi da analizzare;
 - In caso d'ulteriore parità si considererà la miglior prova effettuata in base alla prestazione (giri/tempo).
 - La classifica di qualificazione per la composizione delle fasi finali sarà determinata sommando fra loro i migliori punteggi relativi ottenuti da ciascun Concorrente come da tabella 8.9.2.d sopra esposta.

Disposizione numeri di gara Pista 1/10 IC: prima della partenza delle manche di qualifica e delle fasi finali i Piloti sono obbligati a posizionare sulla propria carrozzeria i numeri di gara, consegnati dagli Organizzatori, con la disposizione mostrata in Figura 37, al fine di garantire una maggiore visibilità da parte della Direzione di Gara. La non corretta posizione dei numeri gara comporta il richiamo del modello del Pilota, da parte del Direttore di Gara, in modo tale che questi li disponga come da Regolamento (vedi Figura 5).

TABELLA DEL PUNTEGGIO DI UNA SINGOLA SERIE DI QUALIFICAZIONE

1° class.	200	9° class.	191	17° class.	183	25° class.	175
2° class.	198	10° class.	190	18° class.	182	26° class.	174
3° class.	197	11° class.	189	19° class.	181	27° class.	173
4° class.	196	12° class.	188	20° class.	180	28° class.	172
5° class.	195	13° class.	187	21° class.	179	29° class.	171
6° class.	194	14° class.	186	22° class.	178	30° class.	170
7° class.	193	15° class.	185	23° class.	177	31° class.	169
8° class.	192	16° class.	184	24° class.	176	32° class.	168

IL PUNTEGGIO CONTINUA FINO AL TERMINE DEI CLASSIFICATI RIDUCENDOSI DI 1 PUNTO PER OGNI POSIZIONE

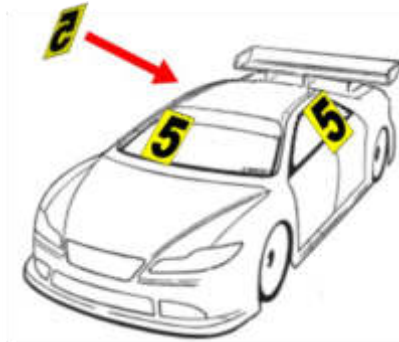


Figura 36: Disposizione corretta dei numeri di gara sul modello in scala 1/10 Touring IC

- 8.9.3 Nelle gare AMSCI, la partenza delle batterie di qualificazione verrà effettuata nel seguente modo:
- La partenza delle batterie di qualificazione viene effettuata con il sistema "Flying Start";
 - Il tracciato viene aperto tre (3) minuti prima del "via". Successivamente, con sistema sonoro, o tramite comunicazione da parte del Direttore di Gara, verranno annunciati i seguenti tempi: "2 minuti alla partenza", "1 minuto alla partenza", "30 secondi alla partenza" e "10 secondi alla partenza". L'annuncio "via al tempo" indicherà che la batteria di qualificazione è partita. Pertanto, con il seguente metodo di partenza si avranno partenze differenziate nel tempo dei modelli e, di conseguenza, si avranno differenziate nel tempo i relativi "stop". Il passaggio iniziale che dà il "via" alla propria "manche" deve avvenire comunque entro uno (1) minuto dal "via al tempo"; in caso contrario il Concorrente subirà una penalizzazione di "tempo" (di tipo automatico da parte del sistema di cronometraggio) pari al ritardo (riferito al punto di rilevamento del cronometraggio) che ha nei confronti del primo minuto (dal "via al tempo") o dal compimento del primo giro del primo automodello transitato al punto di rilevamento giri/tempo "AMB" o similare;
 - È vietato assolutamente fermarsi o far procedere lentamente il proprio modello in prossimità della linea del trasponder negli ultimi dieci (10) secondi dal "via al tempo". Il Pilota inadempiente verrà punito con uno "Stop and Go".

Per le fasi finali le partenze avverranno nel modo tradizionale con griglia tipo "Le Mans".

8.9.4 Abrogato.

8.9.5 Abrogato

8.9.6 **Finalisti 1/10 Pista:** i Concorrenti classificatisi ai primi otto (8) posti della classifica generale dopo le manche di qualifica comporranno la Finale A ed andranno ad occupare, nell'ordine, i numeri da uno (1) ad otto (8) della griglia di partenza della Finale A. Mentre, i Piloti dalla nona posizione (9^a) fino alla sedicesima (16^a), della Classifica Generale dopo le manche di qualifica comporranno la Finale B ed andranno ad occupare, nell'ordine i numeri da uno (1) fino a otto (8) della griglia di partenza. A seguire i Piloti dalla diciassettesima (17^a) posizione fino alla ventiquattresima (24^a), della Classifica Generale dopo le manche di qualifica comporranno la Finale C ed andranno ad occupare nell'ordine i numeri da uno (1) fino a otto (8) della griglia di partenza. A seguire per tutte le altre finali D, E, ecc. Si veda la Tabella 1 di pag. 29.

8.9.7 Le fasi finali C, D, E, ecc. a discrezione del Direttore di Gara, potranno essere disputate nella stessa giornata di sabato.

8.9.8 **Bump-Up 1/10 Pista:** accedono, alla finale successiva, i Concorrenti che si classificano, al termine della specifica fase di Finale, ai primi due (2) posti della Finale e vanno ad occupare le posizioni 9^a (nona) e 10^a (decima) della griglia di partenza. Per una maggiore chiarezza si veda la Tabella 1 di pagina 29.

8.9.9 Abrogato

8.9.10 Gli automodelli dei Piloti, che acquisiranno il diritto di accedere alla Finale successiva più il terzo classificato della medesima finale (consegna d'ufficio), verranno riconsegnati dagli incaricati delle verifiche tecniche nei tempi opportuni al fine di permettere ai due Concorrenti di avere il tempo sufficiente per prepararsi alla loro Finale successiva.

8.9.11 Il Concorrente che rinuncia e/o non si presenta a disputare una qualsiasi fase finale non potrà essere sostituito da altro Concorrente.

8.9.12 Per tutte le categorie, la durata della Finale A può essere di massimo 45 (quarantacinque) minuti; la durata della Finale B e C possono essere massimo di 30 (trenta) minuti. Mentre, dalla Finale D in poi la durata delle fasi finali è di massimo 20 (venti) minuti.

Prima della partenza della Finale A di ciascuna categoria, verrà eseguita la foto e la presentazione al pubblico dei Piloti finalisti da parte del Direttore di Gara. Durante la chiamata, il Pilota, dovrà salire sul palco e scegliersi il posto di maggiore preferenza per la sua guida. Successivamente, i Meccanici (o Meccanico) ad esso associato, dovranno occupare, ove possibile, la casella della corsia dei box di rifornimento corrispondente e situata sotto al Pilota. Per una maggiore chiarezza di esposizione si faccia riferimento alla Figura 6.

8.9.13 La classifica finale di ciascuna Prova di Campionato AMSCI sarà stilata in base alla classifica finale delle varie fasi disputate sommandoci il punteggio acquisito dalla Classifica Generale dopo le manche di Qualifica più un coefficiente pari alla somma dei concorrenti della propria categoria dal primo a scalare.

Esempio con 20 partecipanti:

1° Classificato 400 (Punti Classifica Gen.) + 200 (Punti qualifica) + 20 (Coefficiente Partecipanti)

2° Classificato 370 (Punti Classifica Gen.) + 198 (Punti qualifica) + 19 (Coefficiente Partecipanti)

3° Classificato 340 (Punti Classifica Gen.) + 188 (Punti qualifica) + 18 (Coefficiente Partecipanti)

La sopra indicata modalità di calcolo non viene applicata per le gare di Campionato Nazionale in prova unica dove farà fede il risultato dopo le finali con i bump-up effettuati;

- 8.9.14 Dovranno essere sempre svolte tutte le fasi di Finale A, B, C, ecc. distinte anche nel caso in cui i Concorrenti totali in una fase Finale sono inferiori alle dieci (10) unità.
Tuttavia, qualora una Finale dovesse essere composta da soli due (2) Piloti essi saranno inseriti in automatico nella Finale superiore andando ad occupare la posizione 11^a o 12^a della griglia di partenza rispettando l'ordine di classifica generale dopo le manche di qualifica.

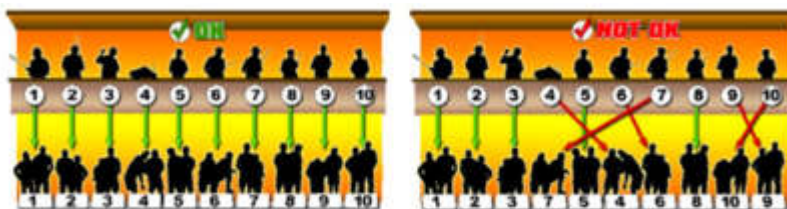
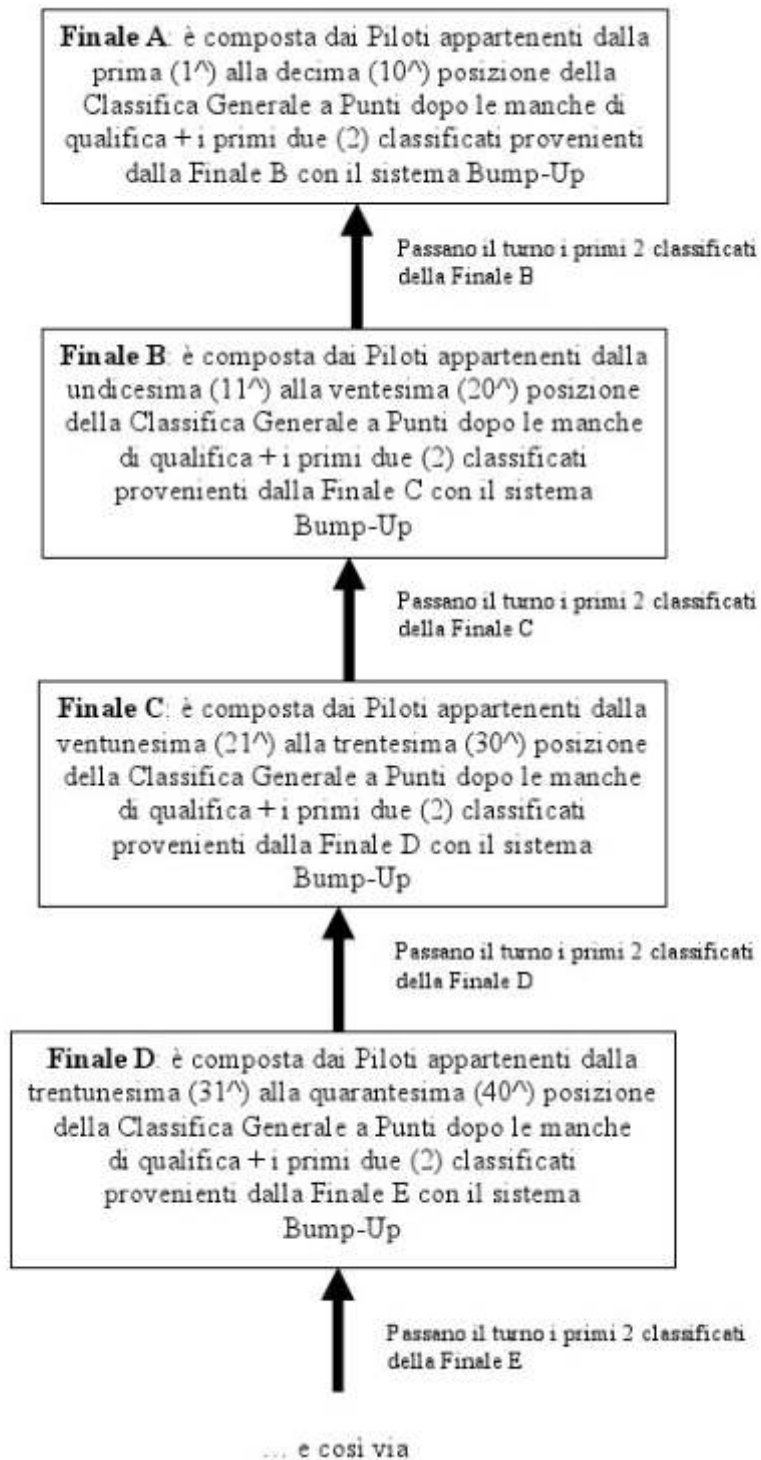


Figura 37: Disposizione corretta dei Piloti e dei Meccanici nel palco

8.10 GARE DI CAMPIONATO REGIONALE E INTERREGIONALE

- 8.10.1 L'iscrizione alla gara deve essere effettuata entro e non oltre le ore 23:59 del giovedì precedente la Prova di Campionato Regionale o Interregionale. Il saldo della quota di partecipazione, che ammonta ad € 25,00 (euro venticinque), deve essere consegnata al Responsabile Regionale o Interregionale. Il Pilota che si iscrive dopo tale termine paga una quota di € 30,00 (euro trenta): € 25,00 (euro venticinque) iscrizione € 5,00 (euro cinque) penale.
- 8.10.2 Ogni batteria dovrà disputare tre (3) manche di qualificazione e la durata di ogni singola manche dovrà essere di quattro (4) minuti, l'inizio di norma deve essere alle ore 9:30. Per le modalità di esecuzione fare riferimento all'art. 8.9.3 di pagina **Errore. Il segnalibro non è definito.**
- 8.10.3 Al termine delle manche di qualifica, in base al miglior risultato ottenuto in una qualsiasi manche, si stilerà la classifica finale relativa a questa fase.
- 8.10.4 **Abrogato.**
- 8.10.5 **Finalisti Diretti 1/10 Touring IC:** i Concorrenti classificatisi ai primi dieci (10) posti della classifica generale dopo le manche di qualifica comporranno la Finale A ed andranno ad occupare, nell'ordine, i numeri da uno (1) a dieci (10) della griglia di partenza della Finale A. Mentre, i Piloti dall'undicesima posizione (11^a) fino alla ventesima (20^a), della Classifica Generale dopo le manche di qualifica comporranno la Finale B ed andranno ad occupare, nell'ordine i numeri da uno (1) fino a dieci (10) della griglia di partenza. A seguire i Piloti dalla ventunesima (21^a) posizione fino alla trentesima (30^a), della Classifica Generale dopo le manche di qualifica comporranno la Finale C ed andranno ad occupare nell'ordine i numeri da uno (1) fino a dieci (10) della griglia di partenza. A seguire per tutte le altre finali D, E, ecc.
- 8.10.6 **Bump-Up:** accedono, alla finale successiva, i Concorrenti che si classificano, al termine della specifica fase di Finale, ai primi due (2) posti della Finale e vanno ad occupare le posizioni 11^a (undicesima) e 12^a (dodicesima) della griglia di partenza. Per una maggiore chiarezza si veda la Tabella 3 di pagina 73.
- 8.10.7 **Abrogato.**
- 8.10.8 Gli automodelli dei Piloti, che acquisiranno il diritto di accedere alla Finale successiva più il terzo classificato della medesima finale (consegna d'ufficio), verranno riconsegnati dagli incaricati delle verifiche tecniche nei tempi opportuni al fine di permettere ai due Concorrenti di avere il tempo sufficiente per prepararsi alla loro Finale successiva.
- 8.10.9 Il Concorrente che rinuncia o non si presenta a disputare una qualsiasi fase finali, non potrà essere sostituito da altro Concorrente.
- 8.10.10 Per tutte le categorie, la durata della Finale A può essere di massimo 45 (quarantacinque) minuti; la durata della Finale B può essere massimo di 30 (trenta) minuti. Mentre, dalla Finale C in poi la durata delle fasi finali è di massimo 20 (venti) minuti.
- 8.10.11 La classifica finale di ciascuna Prova di Campionato AMSCI sarà stilata in base alla classifica finale delle varie fasi disputate sommandoci il punteggio acquisito dalla Classifica Generale dopo le manche di Qualifica.
- 8.10.12 Dovranno essere sempre svolte tutte le fasi di Finale A, B, C, ecc. distinte anche nel caso in cui i Concorrenti totali in una fase Finale sono inferiori alle dieci (10) unità.
Tuttavia, qualora una Finale dovesse essere composta da soli due (2) Piloti essi saranno inseriti in automatico nella Finale superiore andando ad occupare la posizione 11^a o 12^a della griglia di partenza rispettando l'ordine di classifica generale dopo le manche di qualifica.
- 8.10.13 Nelle prove di Campionato Regionale ed Interregionale dove partecipano dei Piloti Pro (ex Expert A"), nel caso in cui il numero non raggiunga i tre (3) Concorrenti, questi gareggeranno nella categoria Sport (ex F1+F2). Tuttavia, la classifica a punti della categoria Sport (ex F1+F2) verrà depurata dalla classifica dei Piloti Sport (ex Expert A).

Tabella 3: Fasi finali 1/10 Touring IC



8.11 PER TUTTE LE NORME NON CITATE NELLA SPECIALITA' FARANNO FEDE LE NORME GENERALI;

NORME GENERALI PER TUTTE LE SPECIALITA' RC ELETTRICO

9.00 ALIMENTAZIONE / ENERGIA

9.00.01 Sono ammesse le batterie appartenenti alla tecnologia dei polimeri di litio ovvero: LiPo, LiFe (o LiFePo4 ecc) ma solo quelle con involucro rigido apposto dal fabbricante ed omologate e presenti nella lista EFRA 2018 o nella lista particolare AMSCI .

Tensione massima nominale celle:

a) LiPo (1S) massima tensione nominale: 3,80 V. LiPo (2S) massima tensione nominale: 7,60 V;

b) LiFe (1S) massima tensione nominale: 3,30 V. LiFe (2S) massima tensione nominale: 6,60 V;

Qualora una batteria LiPo o LiFe venisse misurata ad una tensione superiore del limite di sicurezza (massima carica di cut-off) di 8,40 Volt (2S LiPo) o 7,40 Volt (2S LiFe) + la tolleranza dello strumento di misura a disposizione dei verificatori, il modello verrà dichiarato "non idoneo" e non potrà accedere al tracciato di gara e prendere il via alla manche fino al raggiungimento della soglia massima di volt consentiti. A quel punto al modello dovranno essere ripetute integralmente le verifiche pre-gara.

La batteria trovata oltre il limite concesso può essere scaricata con qualsiasi mezzo: resistenze, motore, assorbimento impianto radio, ma sempre senza poter accedere al tracciato di gara!

Il rifiuto di sottoporre la batteria LIPO alla misurazione equivarrà all'ammissione del superamento del limite di sicurezza.

- 9.00.02
- I Piloti sono gli unici responsabili per l'uso in sicurezza delle batterie e degli accessori elettrici (caricabatterie, bilanciatori, regolatori elettronici ecc.);
 - Tutte le "operazioni" di carica, scarica e bilanciatura delle batterie con tecnologia al LITIO (anche le batterie della radio) devono avvenire all'interno di appositi contenitori di sicurezza regolarmente chiusi. (lipo bag, contenitori metallici chiusi o altro approvato dal Direttore di Gara);
 - Il mancato rispetto di queste misure di sicurezza prevedrà l'immediato allontanamento del Pilota dalla competizione;
 - In caso d'incendio il modo migliore per estinguere le fiamme è l'uso di sabbia o estintori a polvere, che le piste devono essere facilmente accessibili per Piloti e Meccanici. Assolutamente non usare acqua!

9.00 PROPULSIONE

9.00.03 Sono utilizzabili solo motori elettrici con avvolgimenti in rame: ogni altro tipo di motore è vietato.

9.00.04 I motori dovranno essere tipo BRUSHLESS.

9.00.05 MOTORI BRUSHLESS ("senza carboncini" o "senza spazzole"). I motori Brushless ammessi dovranno avere le seguenti caratteristiche:

a) Testa motore sensored o sensorless (con o senza sensore);

b) Motore rebuildable (ricostruibile);

c) Rotore su cuscinetti o boccole.

I motori ammessi devono appartenere alla classe 540 ma sono ammessi solo motori con le spire avvolte a nuclei ferrosi normalmente reperibili in commercio.

9.00.06 Non vi sono limitazioni di spire od equivalenti, salvo diversa indicazione di categoria.

9.00 PARTI ELETTRICHE / ELETTRONICA

9.00.07 Alla ricevente o all'impianto elettrico del modello potranno essere collegati solamente: il servocomando dello sterzo, il regolatore elettronico, il transponder personale (obbligatorio); sono ammesse, inoltre, una o più ventole azionate elettricamente, condensatori, BEC esterni e batterie ricevente per stabilizzare la tensione dell'impianto radio.

9.00.08 È vietato saldare i cavi di alimentazione alle batterie, devono essere usati connettori sfilabili; i cavi delle batterie, inoltre devono essere alloggiati in maniera che sia facile estrarre i connettori per interrompere l'alimentazione pertanto tale azione non potrà essere limitata od impedita da mezzi di ritenzione quali barrette, nastro adesivo ecc..

9.00.09 In tutte le categorie è ammesso l'uso di additivi per le gomme a condizione che siano quasi inodori, comunque non fastidiosi ai box e non rovinino la superficie della pista.

9.00 GARE

9.00.10 **RECUPERI:**

Durante le fasi di gara (manche e finali) ogni Pilota dopo aver svolto la propria manche o fase finale, o a discrezione della direzione gara da determinarsi in sede di briefing pre-gara anche in altro modo, dovrà immediatamente prendere posizione nella postazione di recupero associata al suo numero di gara relativa alla manche di qualifica o di finale.

9.00.11 a) Le verifiche sono effettuate in pre-gara;

b) I modelli possono essere verificati solo durante il tempo di gara della manche precedente e fino al

- limite dell'allineamento in fase di qualifica o allo schieramento per le fasi finali chiamato dal Direttore di Gara e comunque entro 30 secondi dalla partenza della qualifica.
- 9.00.12 c) Durante le fasi di qualifica il modello potrà prendere il via anche dopo tale limite ma solo se autorizzato dal Direttore di Gara e comunque con le modalità di cui al successivo punto 9.00.20.
- a) Alla partenza delle manche di qualifica e delle finali gli automodelli dovranno essere in pista 30 secondi prima della partenza;
- b) A 10 secondi dalla partenza gli automodelli dovranno essere sulla linea di partenza (qualifiche) o sulla griglia di partenza (finali);
- c) Nel caso in cui a 30 secondi dalla partenza gli automodelli non siano in pista e a 10 secondi dalla partenza non siano sulla linea o griglia di partenza, quest'ultimi dovranno partire per ultimi.
- 9.00.13 Sul palco i Piloti durante le finali dovranno piazzarsi in ordine di numero di partenza (da 1 a 10). Sia in qualifica sia in finale i Piloti che si ritirano durante lo svolgimento delle stesse dovranno rimanere sul palco senza disturbare gli altri Piloti.
- 9.00.14 Durante lo svolgimento delle gare in pista, nei box e in direzione gara non si potrà fumare.
- 9.00.15 Le piste omologate per la specialità scoppio 1/10 Touring IC, definite al paragrafo **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.** di pagina **Errore. Il segnalibro non è definito.**, sono da considerarsi omologate anche per la specialità elettrico. Ulteriori piste, anche per l'Off-Road, sono omologabili a giudizio dell'AMSCI senza restrizioni dimensionali e strutturali.
- Trattamenti piste:** nel caso sia prevista l'applicazione di un additivo al tracciato (verniciature, acqua e zucchero, collanti o altro) questo deve essere presente durante la prova di Warm-Up se prevista (organizzato non meno di 2 settimane prima dell'evento) e il sabato di prove libere non controllate. Eventuali modifiche al tracciato sono effettuabili a discrezione della direzione gara entro la partenza della prima manche di qualifica. Tali modifiche devono però essere richieste e approvate almeno dall'80% dei Piloti presenti alla gara.
- 9.00.16 **ORARI GARA:**
La gara si svolgerà in due (2) giorni:
- a) **Sabato:** controllo e punzonatura motori per la categoria E1, Stock, 17,5 e F1. Inoltre, si svolgeranno due (2) Sessioni di Prove Controllate Cronometrate per definire l'ordine delle batterie di qualifica. Infine, se il numero degli iscritti è superiore o uguale alle 50 unità si svolgeranno un minimo di due (2) o un massimo di tre (3) Manche di Qualifica nella giornata di sabato;
- b) **Domenica:** si svolgeranno le manche di qualifica (tutte oppure la seconda parte di esse, si veda a corredo il paragrafo a)) e tutte le Finali.
- Le prove indoor pista e off road possono prevedere la separazione delle categorie tra sabato e domenica.
- Per le prove off road e pista indoor, indipendentemente dal fatto che l'impianto sia fisso o provvisorio, l'impianto si considererà sempre provvisorio, pertanto le prove libere saranno limitate esclusivamente alle prime ore della giornata di gara di ogni singola categoria.
- Nel caso in cui la pista sia agibile nei giorni precedenti il week end di gara, questa dovrà essere sempre messa a disposizione di tutti i Piloti iscritti alla prova AMSCI seguendo i normali orari d'ingresso del club ospitante.
- I tracciati di gara (sia off road che indoor), provvisori per definizione, saranno deliberati la mattina stessa della gara a insindacabile giudizio del Responsabile Nazionale AMSCI del settore il quale potrà comunicare eventuali modifiche sia di tracciato che di senso di marcia.
- L'eventuale gara di Warm-Up, non disciplinata dall'AMSCI, non può essere pubblicizzata indicando che il tracciato sarà lo stesso della gara di Campionato AMSCI.
- 9.00.17 **PIOGGIA:** in caso di pioggia vedere il paragrafo **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.** di pagina **Errore. Il segnalibro non è definito.**
- 9.00.18 Per quanto non espressamente previsto dal Regolamento generale elettrico e dalle appendici di categoria elettrico il Responsabile Nazionale AMSCI di settore ha ampia facoltà di decisione a suo insindacabile giudizio. La stessa decisione non è appellabile.
- 9.00.19 **Disposizione numeri di gara 1/10 Touring EP:** prima della partenza delle manche di qualifica e delle fasi finali i Piloti sono obbligati a posizionare sulla propria carrozzeria i numeri di gara, consegnati dagli Organizzatori, con la disposizione mostrata in Figura 1, al fine di garantire una maggiore visibilità da parte della Direzione di Gara. La non corretta posizione dei numeri gara comporta il richiamo del modello del Pilota da parte del Direttore di Gara in modo tale che questi li disponga come da Regolamento (vedi Figura 1).

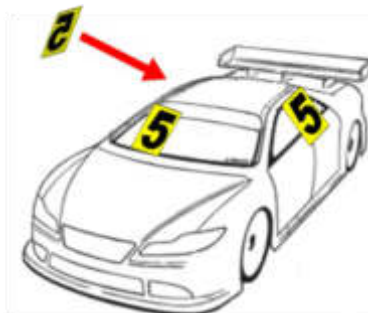


Figura 1: Disposizione corretta dei numeri di gara sul modello in scala 1/10 Touring EP

9. 1/10 TOURING ELETTRICO

9.01 DEFINIZIONE

- 9.01.01 Sono stabilite le categorie: E1 (definita Libera), Stock (motore 13,5) e 17,5, di seguito definite nei punti, altrimenti comuni, relativi a motori, gomme, misure geometriche e batterie.
- 9.01.02 In tutte le categorie le carrozzerie devono essere incluse nella lista EFRA e/o IFMAR.
- 9.01.03
- Le carrozzerie devono essere tagliate secondo le linee guida originali e i fori concessi sono quelli per il transponder, per l'antenna e per le colonnine;
 - I vetri dovranno rimanere chiusi e trasparenti o verniciati in colore traslucido veritiero;
 - Le carrozzerie devono essere verniciate e riportare i fari anteriori, posteriori e la mascherina in colore contrastante con il resto della macchina;
 - L'alettone potrà essere trasparente;
 - Tutte le carrozzerie devono avere gli archi passaruota anteriori e posteriori asportati.
- 9.01.04 Alla Prova di Campionato AMSCI Indoor su moquette l'altezza statica minima da terra del modello, compresa la carrozzeria, deve essere di 5,0 mm.
Prima di misurare l'altezza statica da terra il modello deve essere premuto un paio di volte sul piano di riscontro e poi rilasciato. Dopo tale procedura, l'altezza da terra può essere misurata con uno spessore calibrato.
- 9.01.05 Sono ammessi automodelli a quattro (4) ruote motrici.
- 9.01.06 Gli automodelli devono avere le sospensioni indipendenti su tutte e quattro le ruote. Sono ammesse le barre antirollio e sistemi "multilink".
- 9.01.07 È vietato utilizzare:
- Cambio di velocità di qualsiasi tipo e/o genere;
 - Frizioni di qualsiasi tipo e/o genere;
 - Congegni automatici di controllo della trazione, di stabilità e/o similari.
- 9.01.08 Gli automodelli touring dovranno mantenere i seguenti valori di dimensione e peso (vedi Figura 2):

DESCRIZIONE	MISURA	NOTA
Larghezza con carrozzeria	max 200,0 mm	Fuori tutto
Larghezza senza carrozzeria	max 190,0 mm	Fuori tutto
Altezza tetto carrozzeria con telaio posto sopra a dei blocchi alti 10 mm	min 120,0 mm	Pronto corsa
Passo	max 270,0 mm	Tra mozzo ruota anteriore e mozzo ruota posteriore
Peso	min 1320,0 g	Con transponder (qualsiasi tipo)
Larghezza alettone	max 190,0 mm	Fuori tutto
Altezza alettone	max H tetto	Pronto corsa
Profilo laterale alettone: altezza	max 20,0 mm	
Profilo laterale alettone: lunghezza	max 40,0 mm	
Corda massima alettone posteriore	max 45,0 mm	
Sporgenza posteriore alettone	max 10,0 mm	Non oltre il paraurti posteriore
Altezza taglio paraurti posteriore con telaio posto sopra a dei blocchi alti 10 mm	max 40,0 mm	

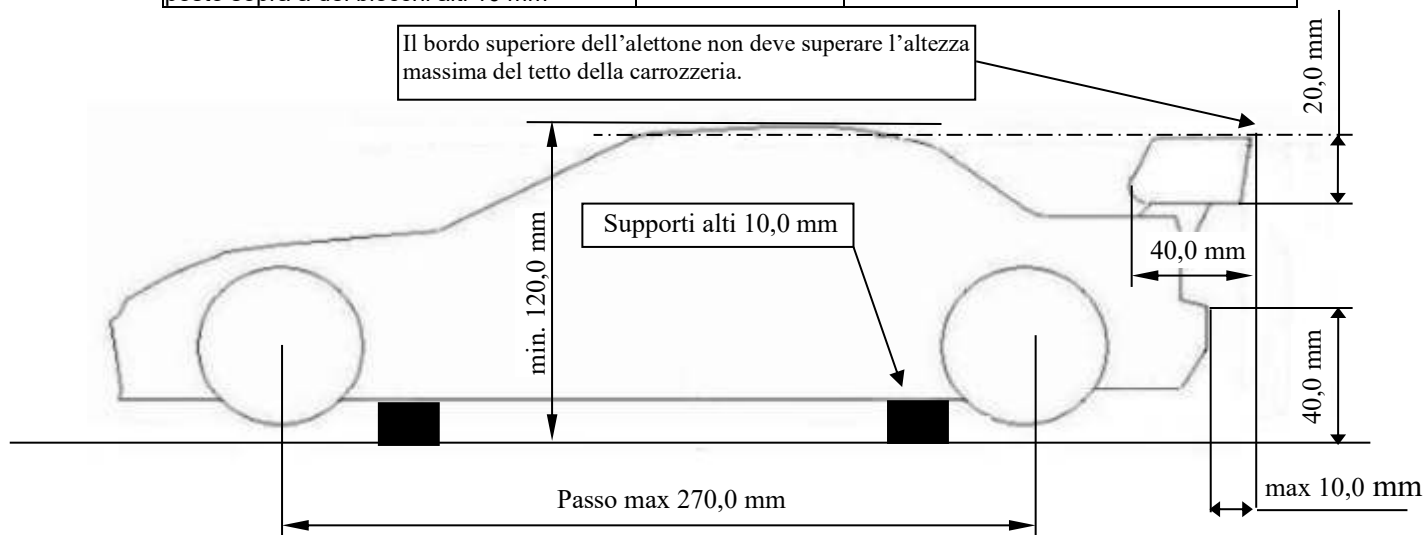


Figura 2: Dimensioni generali modello 1/10 Touring EP

- 9.01.09 Sono punzonabili due (2) telai: uno principale ed uno per la gara in condizioni di pioggia (telaio "rain") nella Prova Unica di Campionato AMSCI Outdoor. Entrambi vanno presentati in sede di punzonatura prima dell'inizio delle qualifiche. In caso di rottura del telaio, utilizzato, lo stesso potrà essere sostituito previa autorizzazione da parte del Direttore di Gara con un telaio identico nella forma e nel materiale a quello precedentemente punzonato. Il telaio danneggiato verrà trattenuto dal Responsabile delle Verifiche Tecniche il quale si incaricherà di riconsegnarlo al legittimo proprietario al termine della manifestazione. La punzonatura del telaio "rain" può essere eseguita solo nelle gare Outdoor.

9.02 PROPULSIONE

- 9.02.01 Nella categoria E1 non vi sono limitazioni di spire per i motori, mentre nella Stock e 17,5 i motori devono essere dei 13,5 e 17,5 inseriti nella lista EFRA.
- 9.02.02 Sono ammessi solo i regolatori tipo Brushless ammessi dal Regolamento EFRA. Nella categoria Stock il regolatore deve essere No TIMING.
I regolatori DEVONO sempre essere riconoscibili dall'esterno (visivamente dal parabrezza o dal lato carrozzeria) tramite i segnali luminosi imposti. Non possono essere ammessi acceleratori con i led rovinati, nascosti o non visibili perché orientati verso il centro macchina.
- 9.02.03 **Punzonatura del Motore:** tutti i motori, della categoria E1, Stock e 17,5, prima della partenza della propria batteria di qualifica, devono essere punzonati dalla Direzione di Gara. La punzonatura consiste nell'apporre sul tappo motore o sullo statore una etichetta con logo AMSCI. Ogni motore danneggiato dovrà essere consegnato al Responsabile delle Verifiche Tecniche il quale si incaricherà di restituirlo al legittimo proprietario al termine della manifestazione. Tuttavia, il Direttore di Gara potrà eseguire una verifica dell'omologazione EFRA e tecnica del motore danneggiato prima di consegnarlo al Pilota.

9.03 TRASMISSIONE /FRENI

- 9.03.01 La trasmissione deve essere solo di tipo meccanico con cinghie, cardani, catene ecc. e avvenire con differenziali ad ingranaggi o a sfere, pali rigidi, scatto libero ecc. con qualsiasi combinazione possibile
- 9.03.02 Sono vietati i sistemi di frenatura meccanici.

9.04 RUOTE, GOMME

- 9.04.01 a) Le gomme dei modelli devono essere in lattice, del tipo comunicato dagli Organizzatori e punzonate dalla direzione gara;
b) Le gomme devono essere obbligatoriamente di colore nero;
c) Sono ammesse scritte laterali anche di colore diverso.
- 9.04.02 **Parco Chiuso Gomme EP:** alla Prova Unica di Campionato AMSCI Elettrico (Indoor ed Outdoor) dovranno essere utilizzate esclusivamente ruote (cerchione + inserto + pneumatico) punzonate le quali saranno fornite dall'Organizzatore a tutti i partecipanti presenti in pista.
- 9.04.03 Le gomme ammesse saranno esclusivamente quelle che il Produttore/Distributore fornirà all'Organizzatore in numero sufficiente per tutti i partecipanti. Il Produttore/Distributore che riceverà l'incarico di fornire le gomme dovrà comunicare in forma scritta direttamente all'AMSCI (uno, 1, solo) tipo/mescola e durezza (in Shore) entro trenta (30) giorni prima dell'inizio della gara. La comunicazione sarà pubblicata sul sito dell'AMSCI (www.amsci.it). Pertanto, in gara, potrà essere utilizzato solo ed unicamente quel tipo/mescola dichiarato.
- 9.04.04 Ogni Concorrente dovrà ritirare, entro le ore 13:00 del sabato relativo alla gara, o comunque, prima dell'inizio della prima manche di qualifica, massimo uno (1) treno di ruote, che dovrà essere utilizzato durante tutte le manche di qualificazione. Inoltre, si ravvisa che:
Categoria E-1: il Pilota appartenente alla categoria E-1, al termine di tutte le manche di qualifica, potrà acquistare un secondo (2°) treno di ruote (salvo diversa comunicazione fornita dal Responsabile Nazionale del settore) le quali dovranno essere punzonate prima dell'inizio della prima manche di finale.
Categoria Stock: il Concorrente appartenente alla categoria Stock ha l'obbligo di utilizzare uno (1) treno di ruote per tutta la giornata del Campionato AMSCI (manche di qualificazione + manche di finali).
Categoria 17,5: il Concorrente appartenente alla categoria 17,5 ha l'obbligo di utilizzare uno (1) treno di ruote per tutta la giornata del Campionato AMSCI (manche di qualificazione + manche di finali).
- 9.04.05 Durante tutte le fasi di gara saranno effettuati degli opportuni controlli. Se un Concorrente, durante un controllo, gli viene constatato che sta usando ruote non punzonate sarà squalificato immediatamente dalla gara e sarà deferito alla Commissione Disciplinare.
Nel caso che il Direttore di Gara dichiari "pista bagnata" le ruote sono libere come tipo (mescola e Shore) e quantità purché trattasi di ruote in lattice per Touring 1/10. Pertanto, qualsiasi mescola è ammessa, oppure modello Dunlop con battistrada in lattice.

9.05 CALENDARIO

- 9.05.01 Il Campionato AMSCI Touring si svolgerà in 4 Prove: due in modalità Outdoor e 2 in modalità Indoor. Si determineranno quindi campioni italiani indoor (2 prove valide su due), outdoor (due prove valide su due) e un campione italiano assoluto (migliori 3 prove su 4).

9.06 GARE NAZIONALI

- 9.06.01 Le seguenti modalità sono valide sia per le gare indoor sia per quelle outdoor.

9.06.02 L'iscrizione alla gara deve essere effettuata all'AMSCI secondo le indicazioni descritte nel sito web www.amsci.it.

9.06.03 Le qualificazioni si svolgeranno con sistema Round by Round sulla distanza di 4 o 5 turni in base alle necessità del programma gara. Tale sistema prevede una classifica a punteggio per ogni manche svolta. Alla fine di tutte le batterie di una manche verrà redatta una classifica a punteggio secondo il seguente schema (punteggio EFRA):

1° Classificato 0 punti	5° Classificato 5 punti	9° Classificato 9 punti
2° Classificato 2 punti	6° Classificato 6 punti	10° Classificato 10 punti
3° Classificato 3 punti	7° Classificato 7 punti	...E così via
4° Classificato 4 punti	8° Classificato 8 punti	Se non verificato (0 giri) 10 punti

Se non partito e/o verificato (0 giri) 0 punti.

In caso di qualifiche sulla distanza di solo 2 (due) manche, la classifica sarà stilata in base alla miglior prestazione assoluta giri/tempo di ogni Pilota.

Dopo lo svolgimento di tutte le manche verranno prese in considerazione i 2 punteggi più bassi (2 manche) di ogni Pilota.

9.06.04 In caso di parità tra 2 Piloti verrà preso in considerazione il miglior piazzamento nelle 2 manche ritenute valide, in caso di ulteriore parità verrà preso in considerazione il numero dei giri ed il tempo della migliore manche disputata ritenuta valida ai fini della classifica. Un'ulteriore parità si risolverà prendendo in considerazione il secondo miglior risultato prendendo in considerazione il numero dei giri ed il tempo. Si creerà così una classifica di qualificazione che verrà utilizzata per la creazione delle batterie di finale.

Le batterie di finale saranno quindi formate nel seguente modo:

- Finale A: i Piloti dal 1° al 10° posto delle qualifiche – 3 finali con una di scarto;
- Finale B: i Piloti dal 11° al 20° posto delle qualifiche – 2 o 3 finali con una di scarto (secondo la disponibilità del time table);
- Finale C: i Piloti dal 21° al 30° posto delle qualifiche – 1, 2 o 3 finali con una di scarto (secondo la disponibilità del time table);

E via di seguito ...

Sarà cura dell'organizzazione fare in modo che si corra il maggior numero possibile di manche.

La classifica finale di gara verrà redatta tenendo in considerazione quanto segue:

FINALI: le 2 migliori posizioni di arrivo in finale con lo scarto della terza secondo il seguente schema (punteggio EFRA):

1° Classificato 1 punto	5° Classificato 5 punti	9° Classificato 9 punti
2° Classificato 2 punti	6° Classificato 6 punti	10° Classificato 10 punti
3° Classificato 3 punti	7° Classificato 7 punti	Se non partito (0 giri) 0 punti
4° Classificato 4 punti	8° Classificato 8 punti	Se non verificato (0 giri) 0 punti

In caso di parità tra 2 Piloti verrà preso in considerazione il miglior piazzamento nelle 2 manche, in caso di ulteriore parità verrà preso in considerazione il numero dei giri ed il tempo della migliore manche disputata ritenuta valida ai fini della classifica.

9.06.05 Prima della partenza della Finale, per ciascuna categoria, verrà eseguita la foto e la presentazione al pubblico dei Piloti finalisti da parte del Direttore di Gara. Durante la chiamata, il Pilota, dovrà salire sul palco e scegliersi il posto di maggiore preferenza per la sua guida. Successivamente, i Meccanici (o Meccanico) ad esso associati, dovranno occupare, ove possibile, la casella della corsia dei box di rifornimento corrispondente e situata sotto al Pilota. Per una maggiore chiarezza di esposizione si faccia riferimento alla Figura 3.

9.06.06 La durata delle manche di qualificazione e di finali delle categorie E1, Stock e 17,5 è di cinque (5) minuti.

9.06.07 Le manche di qualifica e finale saranno formate da massimo dieci (10) Concorrenti cadauna.

9.06.08 Le finali con meno di tre (3) Piloti potranno non essere svolte. Se possibile questi Piloti saranno inseriti nelle finali precedenti formando manche da 11 o 12 Piloti in base alla capienza di palco e tracciato con esclusione della finale A che sarà sempre e solo da massimo 10 Concorrenti.

9.06.09 **Prove Cronometrate Elettrico:** qualora il numero dei Concorrenti, appartenente ad una delle tre categorie (E1, Stock e 17,5), sia superiore od uguale alle dodici (12) unità, prima della partenza delle manche di qualifica, dovranno essere disputate due (2) manche di Prove Libere Cronometrate. La durata delle batterie nelle cronometrate è di cinque (5) minuti. La composizione delle batterie definitive di qualifica verrà stilata prendendo, per ciascun Pilota, i tre (3) migliori giri conseguiti in una delle due (2) manche delle Prove Libere Cronometrate. Nelle categorie laddove non si è disputati le Prove Cronometrate la composizione della batteria di qualifica rispetterà il Ranking AMSCI relativo all'anno precedente.

9.06.10 **Partecipazione a più categorie:** il Pilota, all'atto dell'iscrizione, può decidere di partecipare ad una o più categorie del settore 1/10 Touring EP pagando una quota di iscrizione relativa a ciascuna categoria scelta.

9.06.11 **Cambio di categoria in gara:** qualora un Concorrente, per motivi tecnici o sportivi, decida di voler partecipare ad una seconda categoria oppure passare da una categoria ad un'altra, deve fare richiesta verbale, direttamente al Direttore di Gara, entro e non oltre la partenza della prima (1^a) Manche di

qualifica. Le richieste che verranno inoltrate durante tale termine non verranno accolte.

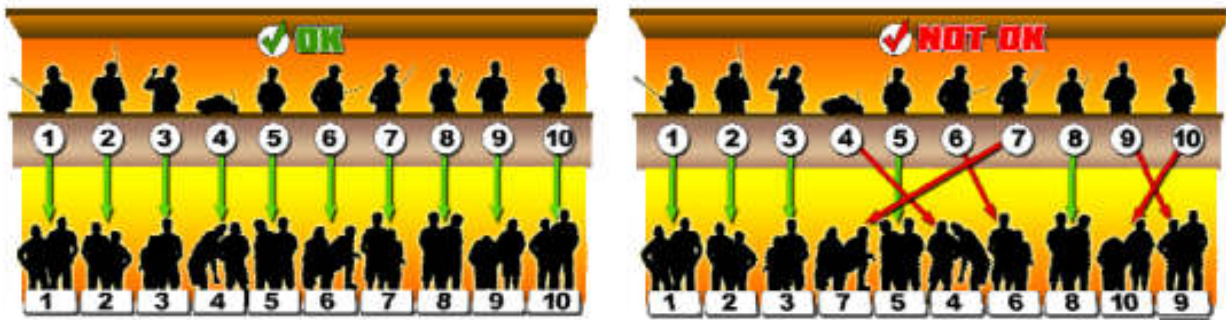


Figura 3: Disposizione dei Meccanici e dei Piloti nel palco

10. OFF ROAD ELETTRICO 1/10

10.01 DEFINIZIONE

- 10.01.01 Le categorie di modelli sono le seguenti:
- 1:10 BUGGY 2WD (DUE RUOTE MOTRICI);
 - 1:10 BUGGY 4WD (QUATTRO RUOTE MOTRICI).
- 10.01.02 Gli automodelli categoria 2wd e 4wd rappresentano la riduzione in scala 1/10 delle autovetture da corsa appartenenti alle categorie rally cross.
- 10.01.03 L'alettone posteriore dovrà essere in scala con la carrozzeria ed avere le seguenti dimensioni:
1. LUNGHEZZA max.80 mm.
 2. LARGHEZZA max.220 mm.
 3. DIMENSIONE ALETTE LATERALI max. 80 x 80 mm.
- 10.01.04 Tutte le macchine devono avere le sospensioni indipendenti agenti su tutte e quattro le ruote. Sono ammesse le barre antirollio
- 10.01.05 Il paraurti (bumper) anteriore deve proteggere il modello, deve essere di materiale plastico morbido con gli angoli arrotondati.
- 10.01.06 Un solo modello per Pilota, punzonato in sede di verifica, potrà essere utilizzato per l'intera gara. In caso di rottura, il Direttore di Gara autorizzerà la sostituzione punzonando un ulteriore telaio.
- 10.01.07 CATEGORIA 1:10 2WD
Sono ammessi esclusivamente automodelli a 2 ruote motrici.
Gli automodelli in sede di verifica dovranno mantenere i seguenti valori di dimensione e peso:
Larghezza massima 250 mm.
Lunghezza massima 460 mm.
Altezza pronto gara massima 200 mm.
Peso pronto gara senza trasponder minimo 1474,0 g.
- 10.01.08 CATEGORIA 1:10 4WD
Sono ammessi esclusivamente automodelli a 4 ruote motrici.
Gli automodelli dovranno mantenere i seguenti valori di dimensione e peso:
Larghezza massima 250 mm.
Lunghezza massima 460 mm.
Altezza pronto gara massima 200 mm.
Peso pronto gara senza trasponder minimo 1588 g.

10.02 TRASMISSIONE / FRENI

- 10.02.01 Non sono ammesse macchine con assale rigido posteriore
- 10.02.02 Qualsiasi tipo di cambio di velocità non è ammesso
- 10.02.03 È ammessa la frizione sulla trasmissione.
- 10.02.05 La trasmissione potrà avvenire con differenziali a ingranaggi o a sfere.
- 10.02.06 Sono vietati i sistemi di frenatura meccanici

10.03 RUOTE, GOMME

- 10.03.01 Le gomme per la categoria 2WD verranno comunicate dagli Organizzatori.
- 10.03.02 Le gomme per la categoria 4WD verranno comunicate dagli Organizzatori.

10.04 CATEGORIE DI PILOTI

- 10.04.01 Non esistono categorie di Piloti, ovvero vi è una categoria unica.

10.05 GARE NAZIONALI

- 10.05.01 Nelle gare ufficiali AMSCI è assolutamente vietato fare partecipare, nelle stesse batterie di qualificazione, automodelli appartenenti a categorie differenti.
- 10.05.02 L'iscrizione alla gara deve essere effettuata all'AMSCI secondo le indicazioni descritte nel sito web www.amsci.it.
Le qualificazioni si svolgeranno con sistema Round by Round sulla distanza di 3, 4 o 5 turni in base alle necessità del programma gara. Tale sistema prevede una classifica a punteggio per ogni manche svolta. Alla fine di tutte le batterie di una manche verrà redatta una classifica a punteggio secondo il seguente schema (punteggio EFRA):

1° Classificato 0 punti	5° Classificato 5 punti	9° Classificato 9 punti
2° Classificato 2 punti	6° Classificato 6 punti	10° Classificato 10 punti
3° Classificato 3 punti	7° Classificato 7 punti	...E così via
4° Classificato 4 punti	8° Classificato 8 punti	Se non verificato (0 giri) 0 punti

Se non partito e/o verificato (0 giri) 0 punti.

In caso di qualifiche sulla distanza di solo 2 manche, la classifica sarà stilata in base alla miglior prestazione assoluta giri/tempo di ogni Pilota.

Dopo lo svolgimento di tutte le manche verranno prese in considerazione i 2 punteggi più alti (2 manche) di ogni Pilota.

In caso di parità tra 2 Piloti verrà preso in considerazione il miglior piazzamento nelle 2 manche ritenute valide, in caso di ulteriore parità verrà preso in considerazione il numero dei giri ed il tempo della migliore manche disputata ritenuta valida ai fini della classifica. Un'ulteriore parità si risolverà prendendo in considerazione il secondo miglior risultato prendendo in considerazione il numero dei giri ed il tempo.

Si creerà così una classifica di qualificazione che verrà utilizzata per la creazione delle batterie di finale.

Le batterie di finale saranno quindi formate nel seguente modo:

- a) Finale A i Piloti dal 1° al 10° posto delle qualifiche – 3 finali con una di scarto;
- b) finale B i Piloti dal 11° al 20° posto delle qualifiche – 2 o 3 finali con una di scarto (secondo la disponibilità del time table);
- c) finale C i Piloti dal 21° al 30° posto delle qualifiche – 1, 2 o 3 finali con una di scarto (secondo la disponibilità del time table);

E via di seguito...

Sarà cura dell'organizzazione fare in modo che si corra il maggior numero possibile di manche.

La classifica finale di gara verrà redatta tenendo in considerazione quanto segue:

FINALI: le 2 migliori posizioni di arrivo in finale con lo scarto della terza secondo il seguente schema (punteggio EFRA):

1° Classificato 1 punto	5° Classificato 5 punti	9° Classificato 9 punti
2° Classificato 2 punti	6° Classificato 6 punti	10° Classificato 10 punti
3° Classificato 3 punti	7° Classificato 7 punti	Se non partito (0 giri) 0 punti
4° Classificato 4 punti	8° Classificato 8 punti	Se non verificato (0 giri) 0 punti

In caso di parità tra 2 Piloti verrà preso in considerazione il miglior piazzamento nelle 2 manche, in caso di ulteriore parità verrà preso in considerazione il numero dei giri ed il tempo della migliore manche disputata ritenuta valida ai fini della classifica.

10.05.03 La durata delle manche di qualificazione e di finale è di cinque (5) minuti.

10.05.04 Le manche di qualifica e finale saranno formate da massimo 10 Concorrenti cadauna.

10.05.05 Le finali con meno di tre (3) Piloti potranno non essere svolte. Se possibile questi Piloti saranno inseriti nelle finali precedenti formando manche da 11 o 12 Piloti in base alla capienza di palco e tracciato con esclusione della Finale A che sarà sempre e solo da massimo 10 Concorrenti.

11. ON ROAD ELETTRICO 1/12

11.01 DEFINIZIONE

- 11.01.01 Le categorie di modelli sono le seguenti:
- 1:12 MODIFIED;
 - 1:12 STOCK 13.5 no timing (solo in date dedicate esclusivamente alle 1/12 e simili) Motori Brushless liberi con limite minimo 13,5 inseriti nella lista EFRA.
 - 1:12 CLUB 21.5 no timing (solo in date dedicate esclusivamente alle 1/12 e simili) Motori Brushless 21,5 inseriti nella lista EFRA e con batterie 2S (a differenza delle altre due classi che sono solo 1S).
- 11.01.02 Gli automodelli 1/12 rappresentano la riduzione in scala 1/12 delle autovetture da corsa appartenenti alle Sport Prototipi, GT e GTP come da lista IFMAR.
- 11.01.03 È possibile installare un paraurti (bumper) anteriore che non deve sporgere dalla sagoma del modello, deve essere di materiale plastico morbido con gli angoli arrotondati.
- 11.01.04 Un solo modello per Pilota, punzonato in sede di verifica, potrà essere utilizzato per l'intera gara
- 11.01.05 **DIMENSIONI**
Gli automodelli dovranno mantenere i seguenti valori di dimensione e peso:
- a) Larghezza massimo 172 mm;
 - b) Lunghezza massimo 450 mm;
 - c) Altezza massima 110 mm;
 - d) Peso minimo 730,0 g;
 - e) Altezza minima da terra 3 mm.

11.02 ALIMENTAZIONE / ENERGIA

- 11.02.01 I modelli 1/12 possono essere alimentati da pacchi batterie formati da una cella 1S di tecnologia LiPo/LiFe ed omologate come da lista EFRA o da lista AMSCI .

11.03 TRASMISSIONE / FRENI

- 11.03.01 Qualsiasi tipo di cambio di velocità non è ammesso.
- 11.03.02 Non è ammessa la frizione sulla trasmissione.
- 11.03.03 Non sono ammessi congegni automatici di controllo della trazione e/o similari (es. la frizione).
- 11.03.04 La trasmissione potrà avvenire con differenziali a ingranaggi o a sfere.
- 11.03.05 Sono vietati i sistemi di frenatura meccanici

11.04 RUOTE, GOMME

- 11.04.01 Le gomme sono libere purché fabbricate in spugna.
- 11.04.02 Le ruote devono avere una larghezza minima di 13 mm ed una massima di 40 mm. Il diametro delle gomme deve essere almeno pari alla larghezza della gomma.

11.05 CATEGORIE DI PILOTI

- 11.05.01 Non esistono categorie di Piloti, ovvero vi è una categoria unica.

11.06 TRACCIATO

- 11.06.01 Le piste omologate per la specialità 1/10 IC Touring 200 mm come definite al paragrafo **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.** di pagina **Errore. Il segnalibro non è definito.** sono da considerarsi omologate anche per la categoria elettrico. Ulteriori piste, senza restrizioni dimensionali e strutturali, sono omologabili a giudizio dell'AMSCI.

11.07 GARE NAZIONALI

- 11.07.01 Nelle gare ufficiali AMSCI è assolutamente vietato fare partecipare, nelle stesse batterie di qualificazione, automodelli appartenenti a categorie differenti. L'iscrizione alla gara deve essere effettuata all'AMSCI secondo le indicazioni descritte nel sito web www.amsci.it
La gara si svolgerà in 2 giorni:
Le qualificazioni si svolgeranno con sistema della "miglior prestazione personale". Dopo lo svolgimento di tutte le manche (3 serie) verrà presa in considerazione la miglior prestazione di ogni Pilota.
Le qualificazioni si svolgeranno con sistema Round by Round sulla distanza di 4 o 5 turni in base alle necessità del programma gara. Tale sistema prevede una classifica a punteggio per ogni manche svolta.
- 11.07.02 Alla fine di tutte le batterie di una manche verrà redatta una classifica a punteggio secondo il seguente schema (punteggio EFRA):

1° Classificato 0 punti
2° Classificato 2 punti

5° Classificato 5 punti
6° Classificato 6 punti

9° Classificato 9 punti
10° Classificato 10 punti

3° Classificato 3 punti
4° Classificato 4 punti

7° Classificato 7 punti
8° Classificato 8 punti

...E così via
Se non verificato (0 giri) 0 punti

Se non partito e/o verificato (0 giri) 0 punti.

In caso di qualifiche sulla distanza di solo 2 manche, la classifica sarà stilata in base alla miglior prestazione assoluta giri/tempo di ogni Pilota.

Le batterie di finale saranno quindi formate nel seguente modo:

- a) Finale A i Piloti dal 1° al 10° posto delle qualifiche – 3 finali con una di scarto;
- b) finale B i Piloti dal 11° al 20° posto delle qualifiche – 2 o 3 finali con una di scarto (secondo la disponibilità del time table);
- c) finale C i Piloti dal 21° al 30° posto delle qualifiche – 1, 2 o 3 finali con una di scarto (secondo la disponibilità del time table);

E via di seguito...

Sarà cura dell'organizzazione fare in modo che si corra il maggior numero possibile di manche.

La classifica finale di gara verrà redatta tenendo in considerazione quanto segue:

FINALI: le 2 migliori posizioni di arrivo in finale con lo scarto della terza secondo il seguente schema (punteggio EFRA):

1° Classificato 1 punto
2° Classificato 2 punti
3° Classificato 3 punti
4° Classificato 4 punti

5° Classificato 5 punti
6° Classificato 6 punti
7° Classificato 7 punti
8° Classificato 8 punti

9° Classificato 9 punti
10° Classificato 10 punti
Se non partito (0 giri) 0 punti
Se non verificato (0 giri) 0 punti

In caso di parità tra 2 Piloti verrà preso in considerazione il miglior piazzamento nelle 2 manche, in caso di ulteriore parità verrà preso in considerazione il numero dei giri ed il tempo della migliore manche disputata ritenuta valida ai fini della classifica.

11.07.03 La durata delle manche di qualificazione e di Finale è di otto (8) minuti.

11.07.04 Le manche di qualifica e finale saranno formate da massimo 10 Concorrenti cadauna.

11.07.05 Le Finali anche con meno di tre (3) Piloti potranno essere svolte. Se possibile questi saranno inseriti nelle finali precedenti formando manche da 11 o 12 Piloti in base alla capienza di palco e tracciato.

12. ELETTRICO “FORMULA” F1 Lattice

12.01 DEFINIZIONE

- 12.01.01 Gli automodelli FORMULA rappresentano la riduzione in scala 1/10 di autovetture monoposto da corsa a ruote scoperte. Devono avere un Pilota tridimensionale rappresentato almeno dal casco; Le vetture dovranno essere verosimilmente in scala.
~~Motori Brushless liberi con limite minimo 21,5 inseriti nella lista EFRA. Sono ammessi solo i regolatori tipo Brushless in modalità no timing come da lista EFRA.~~
Mono Regolatore di marca Hobbywing XR10 Justock Spec G2.1 (codice 30112000) oppure XR10 Justock Spec G3 (Codice 30112003). Il regolatore dovrà essere montato sulla macchina con lampeggio facilmente verificabile e settato in configurazione programma Limit 17.5K. La ventola di raffreddamento può essere rimossa. I cavi possono essere accorciati o sostituiti. È possibile montare dei connettori per connettersi al motore e spine/bullet per il motore. Non è ammessa alcuna altra modifica hardware (es condensatore) o software. Il concorrente deve portarsi la scheda di programmazione per verifiche a richiesta in qualsiasi momento. Il Motore Dovrà essere l'Hobbywing Justock 21.5 G2.1 3650SD (codice HW30408012)
La carrozzeria deve coprire il telaio almeno al 95%; è ammesso che non copra parzialmente la sola parte posteriore (parte basculante del telaio).
- 12.01.03 Le vetture devono avere assale rigido posteriore con differenziale. Sono ammessi soltanto modelli a due ruote motrici.
- 12.01.03 Tutte le macchine non possono avere sospensioni indipendenti. Le sospensioni anteriori devono essere semi rigide senza uso di ammortizzatori.
- 12.01.04 L'alettone anteriore deve essere in materiale plastico morbido e deve fungere da paraurti. L'alettone può essere parzialmente sagomato per eliminare eventuali appendici (pinne, alette ecc.) che non sono funzionali all'estetica generale del modello.
- 12.01.05 Un solo modello per Pilota, punzonato in sede di verifica, potrà essere utilizzato per l'intera gara. In caso di rottura il telaio potrà essere sostituito (e punzonato) previo permesso del Direttore di Gara.
- 12.01.06 È stabilita la possibilità di promuovere una categoria F2 con gomme in lattice fornite dalla direzione gara.
- 12.01.07 Gli automodelli dovranno mantenere i seguenti valori di dimensione e peso:
- Larghezza massima: 190,0 mm;
 - Lunghezza massima: 480,0 mm;
 - Passo: compreso tra 255,0 mm e 285,0 mm;
 - Larghezza della carrozzeria massima 145 mm;
 - Peso minimo 1050,0 g (pronta a correre con trasponder)
 - Altezza minima da terra: 3,0 mm (solo gare indoor);
 - Larghezza massima alettone anteriore: 180,0 mm;
 - Larghezza massima alettone posteriore: 120,0 mm;
 - Altezza massima comprensiva di alettone: 115,0 mm.

12.02 TRASMISSIONE / FRENI

- 12.02.01 Sono ammesse solo macchine con assale rigido posteriore
- 12.02.02 Qualsiasi tipo di cambio di velocità non è ammesso
- 12.02.03 Non sono ammessi congegni automatici di controllo della trazione e/o similari (es. la frizione).
- 12.02.04 La trasmissione potrà avvenire con differenziali a ingranaggi o a sfere.
- 12.02.05 Sono vietati i sistemi di frenatura meccanici

12.03 RUOTE, GOMME

- 12.03.01 Le gomme sono definite almeno 30 giorni prima della gara e fornite il giorno della gara punzonate.

12.04 ALIMENTAZIONE /ENERGIA

- 12.04.01 Le batterie sono libere (da lista EFRA o lista Amsci) con volt nominali (massima tensione di cut-off) non superiori a 8,40 V 2S LiPo (7,40 V 2S Life) + la tolleranza dello strumento in uso da parte dell'AMSCI (si veda l'art. 9.00.01). Le batterie LiPo/LiFe devono essere in hard case. L'etichettatura con i dati della batteria (LiPo/LiFe, 2S, XXX mA) deve essere leggibile e integra almeno in queste parti.
- 12.04.02 Motori Brushless (Lista EFRA) con limite massimo 21,5 e riconoscibili con marchio di fabbrica. I motori verranno controllati e punzonati prima della partenza della prima (1^a) manche di qualifica.
- 12.04.03 Sono ammessi solo i regolatori tipo Brushless con marchio di fabbrica in modalità no timing.

12.05 CATEGORIE DI PILOTI

- 12.05.01 Non esistono categorie di Piloti, ovvero vi è una categoria unica.

12.06 GARE NAZIONALI

- 12.06.01 Nelle gare ufficiali AMSCI è assolutamente vietato fare partecipare, nelle stesse batterie di qualificazione, automodelli appartenenti a categorie differenti.

12.06.02 L'iscrizione alla gara deve essere effettuata all'AMSCI secondo le indicazioni descritte nel sito web www.amsci.it.

La gara si svolgerà in 2 giorni (adottando una delle due modalità qui di seguito riportate):

Durata fasi di gara F1 (1^ Modalità): le qualificazioni si svolgeranno con sistema Round by Round sulla distanza di quattro (4) turni in base alle necessità del programma gara. Tale sistema prevede una classifica a punteggio per ogni manche svolta. La durata di ciascuna manche è di cinque (5) minuti.

Alla fine di tutte le batterie di una manche verrà redatta una classifica a punteggio secondo il seguente schema (punteggio EFRA):

1° Classificato 0 punti	5° Classificato 5 punti	9° Classificato 9 punti
2° Classificato 2 punti	6° Classificato 6 punti	10° Classificato 10 punti
3° Classificato 3 punti	7° Classificato 7 punti	...E così via
4° Classificato 4 punti	8° Classificato 8 punti	Se non verificato (0 giri) 0 punti

Se non partito e/o verificato (0 giri) 0 punti.

In caso di qualifiche sulla distanza di solo due (2) manche, la classifica sarà stilata in base alla miglior prestazione assoluta giri/tempo di ogni Pilota.

Dopo lo svolgimento di tutte le manche (3 serie) verrà presa in considerazione la miglior prestazione di ogni Pilota.

In caso di parità tra 2 Piloti verrà preso in considerazione il miglior piazzamento nelle 2 manche ritenute valide, in caso di ulteriore parità verrà preso in considerazione il numero dei giri ed il tempo della migliore manche disputata ritenuta valida ai fini della classifica. Un'ulteriore parità si risolverà prendendo in considerazione il secondo miglior risultato prendendo in considerazione il numero dei giri ed il tempo.

Si creerà così una classifica di qualificazione che verrà utilizzata per la creazione delle batterie di finale.

Le batterie di finale (della durata di cinque, 5, minuti) saranno quindi formate nel seguente modo:

- Finale A i Piloti dal 1° al 10° posto delle qualifiche – 3 finali con una di scarto;
- finale B i Piloti dal 11° al 20° posto delle qualifiche – 2 o 3 finali con una di scarto (secondo la disponibilità del time table);
- finale C i Piloti dal 21° al 30° posto delle qualifiche – 1, 2 o 3 finali con una di scarto (secondo la disponibilità del time table);

E via di seguito...

Sarà cura dell'organizzazione fare in modo che si corra il maggior numero possibile di manche.

La classifica finale di gara verrà redatta tenendo in considerazione quanto segue:

FINALI: le 2 migliori posizioni di arrivo in finale con lo scarto della terza secondo il seguente schema (punteggio EFRA):

1° Classificato 1 punto	5° Classificato 5 punti	9° Classificato 9 punti
2° Classificato 2 punti	6° Classificato 6 punti	10° Classificato 10 punti
3° Classificato 3 punti	7° Classificato 7 punti	Se non partito (0 giri) 0 punti
4° Classificato 4 punti	8° Classificato 8 punti	Se non verificato (0 giri) 0 punti

In caso di parità tra 2 Piloti verrà preso in considerazione il miglior piazzamento nelle 2 manche, in caso di ulteriore parità verrà preso in considerazione il numero dei giri ed il tempo della migliore manche disputata ritenuta valida ai fini della classifica.

12.06.03 **Durata fasi di gara F1 (2^ Modalità):**

- Qualifiche: la durata delle manche di qualificazione è di otto (8) minuti. Si svolgeranno quattro (4) manche di qualifica e la classifica finale verrà stilata prendendo la migliore prestazione eseguita da ciascun Pilota;
- Semifinali: qualora il numero dei Piloti è tale da dover disputare anche le Semifinali, si svolgerà per ciascun gruppo (A e B) una sola manche della durata di dieci (10) minuti;
- Finali e passaggio nella pit-lane: la durata delle due (2) manche di Finale è fissata a quindici (15) minuti. Mentre, tra l'inizio del settimo (7°) minuto di gara (7:00) e la fine del nono (9°) minuto di gara (9:59), tutti i Piloti debbono rientrare nella corsia dei box per simulare un rifornimento. Gli Ufficiali incaricati dal Direttore di Gara, durante il passaggio di ciascun modello, devono apporre un adesivo sulla carrozzeria. Il Concorrente che durante una delle due finali non ha i due adesivi sulla carrozzeria (a meno che non si ritiri prima dell'apertura della pit-lane) verrà squalificato dalla fase di gara. Il Campione AMSCI viene decretato prendendo la migliore prestazione giri/tempi tra le due (2) Finali disputate.

12.06.04 Le manche di qualifica e semifinale sono formate da massimo dieci (10) Concorrenti ciascuna. Mentre, la Finale può essere composta da un minimo di dodici (12) ad un massimo di quindici (15) Concorrenti in virtù dell'omologazione del palco Piloti della pista ospitante.

12.06.05 Le Finali con meno di tre (3) Piloti (in entrambe le due modalità) non sono svolte.

12.06.06 Prima della partenza della Finale, per ciascuna categoria, verrà eseguita la foto e la presentazione al pubblico dei Piloti finalisti da parte del Direttore di Gara. Durante la chiamata, il Pilota, dovrà salire sul palco e scegliersi il posto di maggiore preferenza per la sua guida. Successivamente, i Meccanici (o Meccanico) ad esso associati, dovranno occupare, ove possibile, la casella della corsia dei box di

rifornimento corrispondente e situata sotto al Pilota. Per una maggiore chiarezza di esposizione si faccia riferimento alla Figura 4 di pagina 14.

- 12.06.07 **Prove Cronometrate F1:** qualora il numero dei Concorrenti, sia superiore od uguale alle dodici (12) unità, prima della partenza delle manche di qualifica, dovranno essere disputate due (2) manche di Prove Libere Cronometrate. La durata delle batterie nelle cronometrate è di cinque (5) minuti. La composizione delle batterie definitive di qualifica verrà stilata prendendo, per ciascun Pilota, i tre (3) migliori giri conseguiti in una delle due (2) manche delle Prove Libere Cronometrate. Nelle categorie laddove non si è disputati le Prove Cronometrate la composizione della batteria di qualifica rispetterà il Ranking AMSCI relativo all'anno precedente.
- 12.06.08 **Disposizione numeri gara 1/10 F1 EP:** sul modello dovranno essere alloggiati tre (3) adesivi (numeri gara) tali da identificare il modello del Concorrente durante una fase di gara. Il Pilota è obbligato a collocare due (2) adesivi affiancati sopra l'air-box della carrozzeria (in modo da formare una pseudopinna), mentre il terzo lo deve disporre sopra la carrozzeria vicino al Pilotino. Non è permesso ritagliare il fondo del numero di gara pena un'ammonizione con diffida da parte del Direttore di Gara e l'obbligo da parte di questi a sostituire l'adesivo ritagliato con uno nuovo.

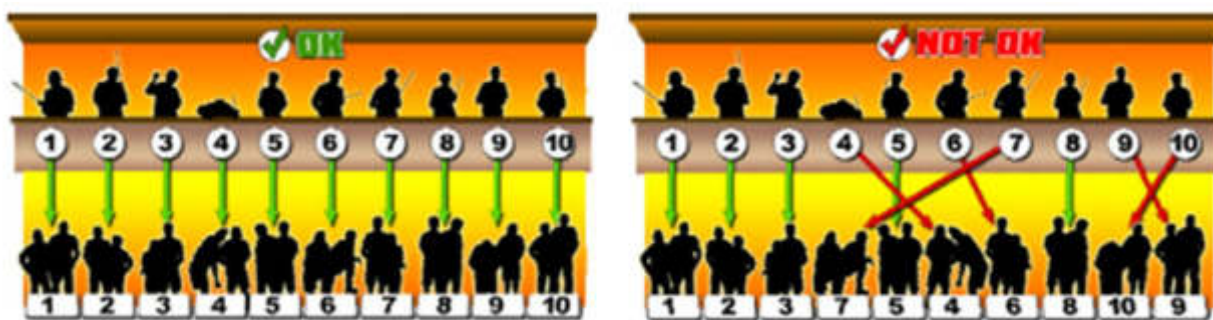


Figura 4: Disposizione dei Meccanici e dei Piloti nel palco

13. ELETTRICO “PAN-CAR”

13.01 DEFINIZIONE

- 13.01.01 è stabilita la categoria unica (modelli e Piloti) per modelli a trazione esclusivamente posteriore con assale rigido.
- 13.01.02 Gli automodelli pan-car rappresentano la riduzione in scala 1/10 di autovetture da corsa a ruote coperte. Le vetture dovranno essere verosimilmente in scala e riprodurre auto reali della categoria nascar pick-up.
- 13.01.03 Le vetture devono avere assale rigido posteriore con differenziale. Sono ammessi soltanto modelli a due ruote motrici.
- 13.01.04 Un solo modello per Pilota, punzonato in sede di verifica, potrà essere utilizzato per l'intera gara. In caso di rottura il telaio potrà essere sostituito (e punzonato) previo permesso del Direttore di Gara.
- 13.01.05 **DIMENSIONI - PESO**
 Gli automodelli dovranno mantenere i seguenti valori di dimensione e peso:
 LARGHEZZA MAX. 200 mm.
 PESO MINIMO 1050 gr. (pronta a correre con trasponder)
 ALTEZZA MINIMA DA TERRA 3 mm (solo gare indoor)
 Nessuna parte del modello, gomme incluse, può sporgere dall'ingombro della carrozzeria.

13.02 TRASMISSIONE / FRENI

- 13.02.01 Sono ammesse solo macchine con assale rigido posteriore
- 13.02.02 Qualsiasi tipo di cambio di velocità non è ammesso
- 13.02.03 Non sono ammessi congegni automatici di controllo della trazione e/o similari (es. la frizione).
- 13.02.05 La trasmissione potrà avvenire con differenziali a ingranaggi o a sfere.
- 13.02.06 Sono vietati i sistemi di frenatura meccanici

13.03 RUOTE, GOMME

- 13.03.01 Le gomme sono di materiale libero, ma devono essere di colore nero salvo dettagli laterali.
- 13.03.02 Ruote posteriori - Larghezza compresa tra 30 e 50 mm

13.04 ALIMENTAZIONE /ENERGIA

- 13.04.01 Le batterie sono di libera scelta a 1S o 2S in hard case ma omologate EFRA.
- 13.04.02 Motori Brushless liberi con limite a 13,5 spire inseriti nella lista EFRA.
- 13.04.03 Sono ammessi solo i regolatori tipo Brushless in modalità no timing come da lista EFRA.

13.05 CATEGORIE DI PILOTI

- 13.05.01 Non esistono categorie di Piloti, ovvero vi è una categoria unica.

13.06 GARE NAZIONALI

- 13.06.01 L'iscrizione alla gara deve essere effettuata all'AMSCI secondo le disposizioni indicate nel sito web www.amsci.it.
 La gara si svolge solo il sabato e/o la domenica.
- 13.06.02 Le qualificazioni si svolgeranno con sistema Round by Round sulla distanza di 4 o 5 turni in base alle necessità del programma gara. Tale sistema prevede una classifica a punteggio per ogni manche svolta. Alla fine di tutte le batterie di una manche verrà redatta una classifica a punteggio secondo il seguente schema (punteggio EFRA):

1° Classificato 0 punti	5° Classificato 5 punti	9° Classificato 9 punti
2° Classificato 2 punti	6° Classificato 6 punti	10° Classificato 10 punti
3° Classificato 3 punti	7° Classificato 7 punti	...E così via
4° Classificato 4 punti	8° Classificato 8 punti	Se non verificato (0 giri) 0 punti

Se non partito e/o verificato (0 giri) 0 punti.

In caso di qualifiche sulla distanza di solo 2 manche, la classifica sarà stilata in base alla miglior prestazione assoluta giri/tempo di ogni Pilota.

Dopo lo svolgimento di tutte le manche (3 serie) verrà presa in considerazione la miglior prestazione di ogni Pilota.

In caso di parità tra 2 Piloti verrà preso in considerazione il miglior piazzamento nelle 2 manche ritenute valide, in caso di ulteriore parità verrà preso in considerazione il numero dei giri ed il tempo della migliore manche disputata ritenuta valida ai fini della classifica. Un'ulteriore parità si risolverà prendendo in considerazione il secondo miglior risultato prendendo in considerazione il numero dei giri ed il tempo.

Si creerà così una classifica di qualificazione che verrà utilizzata per la creazione delle batterie di finale.

Le batterie di finale saranno quindi formate nel seguente modo:

- a) Finale A i Piloti dal 1° al 10° posto delle qualifiche – 3 finali con una di scarto;
- b) finale B i Piloti dal 11° al 20° posto delle qualifiche – 2 o 3 finali con una di scarto (secondo la disponibilità del time table);
- c) finale C i Piloti dal 21° al 30° posto delle qualifiche – 1, 2 o 3 finali con una di scarto (secondo la disponibilità del time table).

E via di seguito...

Sarà cura dell'organizzazione fare in modo che si corra il maggior numero possibile di manche.

La classifica finale di gara verrà redatta tenendo in considerazione quanto segue:

FINALI: le 2 migliori posizioni di arrivo in finale con lo scarto della terza secondo il seguente schema (punteggio EFRA):

1° Classificato 1 punti	5° Classificato 5 punti	9° Classificato 9 punti
2° Classificato 2 punti	6° Classificato 6 punti	10° Classificato 10 punti
3° Classificato 3 punti	7° Classificato 7 punti	Se non partito (0 giri) 0 punti
4° Classificato 4 punti	8° Classificato 8 punti	Se non verificato (0 giri) 0 punti

In caso di parità tra 2 Piloti verrà preso in considerazione il miglior piazzamento nelle 2 manche, in caso di ulteriore parità verrà preso in considerazione il numero dei giri ed il tempo della migliore manche disputata ritenuta valida ai fini della classifica.

13.06.03 La durata delle manche di qualificazione è di 5 minuti, le finali possono essere da 5 o 7 minuti secondo programma di gara.

13.06.04 Le manche di qualifica e finale saranno formate da massimo 10 Concorrenti cadauna.

13.06.05 Le Finali anche con meno di tre (3) Piloti potranno essere svolte. Se possibile questi saranno inseriti nelle finali precedenti formando manche da 11 o 12 Piloti in base alla capienza di palco e tracciato con esclusione della finale A che sarà sempre e solo da massimo 10 Concorrenti.

14. FWD –TOURING ELETTRICO

14.01 DEFINIZIONE

- 14.01.01 È stabilita la categoria unica di Piloti e modelli.
- 14.01.02 Le carrozzerie devono riprodurre verosimilmente autovetture turismo a trazione anteriore o posteriore secondo il telaio usato. Sono vietate tutte le carrozzerie omologate EFRA e quelle che nascono palesemente per uso competizione a insindacabile giudizio della direzione gara. **Verrà predisposta un a lista AMSCI delle carrozzerie ammesse.**
- 14.01.03 Le carrozzerie devono essere tagliate secondo le linee guida originali e montate con solo gli accessori originali. I fori concessi sono quelli per il transponder, per l'antenna e per le colonnine. I vetri dovranno rimanere chiusi e trasparenti o verniciati in colore traslucido veritiero. Le carrozzerie dovranno essere verniciate. L'alettone potrà essere trasparente.
- 14.01.04 Alle prove indoor su moquette l'altezza statica minima da terra del modello compresa la carrozzeria deve essere di 5 millimetri. Prima di misurare l'altezza statica da terra il modello deve essere premuto un paio di volte sul piano di riscontro e poi rilasciato. Dopo tale procedura, l'altezza da terra può essere misurata con uno spessore calibrato.
- 14.01.05 Sono ammessi solo automodelli a 2 ruote motrici **a trazione anteriore.**
- 14.01.06 Gli automodelli devono avere le sospensioni indipendenti su tutte e quattro le ruote con almeno 4 ammortizzatori funzionanti (uno per sospensione). Sono ammesse le barre antirollio e sistemi "multilink".
- 14.01.07 È vietato utilizzare:
- Cambio di velocità di qualsiasi tipo e/o genere;
 - Frizioni di qualsiasi tipo e/o genere;
 - Congegni automatici di controllo della trazione, di stabilità e/o similari.
- 14.01.08 Gli automodelli 2wd-Touring dovranno mantenere i seguenti valori di dimensione e peso:

DESCRIZIONE	MISURA	NOTA
Larghezza con carrozzeria	max. 195 millimetri	Fuori tutto
Larghezza senza carrozzeria	max. 190 millimetri	Fuori tutto
Altezza tetto carrozzeria	min. 115 millimetri	Pronto corsa
Passo	max. 275 millimetri	Tra mozzo ruota ant. e mozzo ruota post.
Peso	min. 1250,0 g	Con transponder (qualsiasi tipo)
Alettone	Max 180 Millimetri come da carrozzeria originale	Montato sotto il profilo superiore del tetto Senza spessori per modificarne altezza o posizione (sbalzo)

- 14.01.09 Sono punzonabili due telai: uno principale ed uno per la gara in condizioni di pioggia (telaio "rain") nelle gare outdoor. Entrambi vanno presentati in sede di punzonatura prima dell'inizio delle qualifiche. In caso di rottura del telaio, utilizzato, lo stesso potrà essere sostituito previa autorizzazione della direzione gara con un telaio identico nella forma e nel materiale a quello precedentemente punzonato. La punzonatura del telaio "rain" può essere eseguita solo nelle gare outdoor.

14.02 TRASMISSIONE /FRENI

- 14.02.01 La trasmissione deve essere solo di tipo Meccanico con cinghie, cardani, catene ecc. e avvenire con differenziali ad ingranaggi o a sfere, pali rigidi, scatto libero ecc. con qualsiasi combinazione possibile
- 14.02.02 Non sono ammessi congegni automatici di controllo della trazione e/o similari (es. la frizione).
- 14.02.03 Qualsiasi tipo di cambio di velocità non è ammesso.
- 14.02.04 Sono vietati i sistemi di frenatura meccanici

14.03 RUOTE, GOMME

- 14.03.01 Le gomme dei modelli devono essere in lattice, del tipo comunicato dagli Organizzatori e punzonate dalla direzione gara. Massimo 1 treno per tutta la gara.

14.04 ALIMENTAZIONE /ENERGIA

- 14.04.01 Le batterie sono libere a 2S in hard case. L'etichettatura con i dati della batteria (LiPo, 2S, XXX mAh) deve essere leggibile e integra almeno in queste parti.
- 14.04.02 ~~Motori Brushless liberi con limite a 17,5 spire inseriti nella lista EFRA.~~
Il Motore Dovrà essere l'Hobbywing Justock 17.5 G2.1 3650SD (codice HW30408011)
- 14.04.03 ~~Sono ammessi solo i regolatori tipo Brushless in modalità no timing come da lista EFRA.~~
Mono Regolatore di marca Hobbywing XR10 Justock Spec G2.1 (codice 30112000) oppure XR10 Justock Spec G3 (Codice 30112003). Il regolatore dovrà essere montato sulla macchina con lampeggio facilmente verificabile e settato in configurazione programma Limit 17.5K. La ventola di raffreddamento può essere rimossa. I cavi possono essere accorciati o sostituiti. È possibile montare dei connettori per connettersi al motore e spine/bullet per il motore. Non è ammessa alcuna altra modifica hardware (es condensatore) o

software. Il concorrente deve portarsi la scheda di programmazione per verifiche a richiesta in qualsiasi momento.

14.05 GARE NAZIONALI

14.05.01 Le seguenti modalità sono valide sia per le gare indoor sia per quelle outdoor.
 14.05.02 L'iscrizione alla gara deve essere effettuata all'AMSCI secondo le indicazioni descritte nel sito web www.amsci.it.

14.05.03 Le qualificazioni si svolgeranno con sistema Round by Round sulla distanza di 3, 4 o 5 turni in base alle necessità del programma gara. Tale sistema prevede una classifica a punteggio per ogni manche svolta. Alla fine di tutte le batterie di una manche verrà redatta una classifica a punteggio secondo il seguente schema (punteggio EFRA):

1° Classificato 0 punti	5° Classificato 5 punti	9° Classificato 9 punti
2° Classificato 2 punti	6° Classificato 6 punti	10° Classificato 10 punti
3° Classificato 3 punti	7° Classificato 7 punti	...E così via
4° Classificato 4 punti	8° Classificato 8 punti	Non partito/verificato (0 giri) 0 punti

In caso di qualifiche sulla distanza di solo 2 manche, la classifica sarà stilata in base alla miglior prestazione assoluta giri/tempo di ogni Pilota. Dopo lo svolgimento di tutte le manche verranno prese in considerazione i 2 punteggi più alti (2 manche) di ogni Pilota.

14.05.04 In caso di parità tra 2 Piloti verrà preso in considerazione il miglior piazzamento nelle 2 manche ritenute valide, in caso di ulteriore parità verrà preso in considerazione il numero dei giri ed il tempo della migliore manche disputata ritenuta valida ai fini della classifica. Un'ulteriore parità si risolverà prendendo in considerazione il secondo miglior risultato prendendo in considerazione il numero dei giri ed il tempo. Si creerà così una classifica di qualificazione che verrà utilizzata per la creazione delle batterie di finale.

Le batterie di finale saranno quindi formate nel seguente modo:

- d) Finale A i Piloti dal 1° al 10° posto delle qualifiche – 3 finali con una di scarto;
- e) finale B i Piloti dal 11° al 20° posto delle qualifiche – 2 o 3 finali con una di scarto (secondo la disponibilità del time table);
- f) finale C i Piloti dal 21° al 30° posto delle qualifiche – 1, 2 o 3 finali con una di scarto (secondo la disponibilità del time table);

E via di seguito...

Sarà cura dell'organizzazione fare in modo che si corra il maggior numero possibile di manche.

La classifica finale di gara verrà redatta tenendo in considerazione quanto segue:

FINALI: le 2 migliori posizioni di arrivo in finale con lo scarto della terza secondo il seguente schema (punteggio EFRA):

1° Classificato 1 punto	5° Classificato 5 punti	9° Classificato 9 punti
2° Classificato 2 punti	6° Classificato 6 punti	10° Classificato 10 punti
3° Classificato 3 punti	7° Classificato 7 punti	Se non partito (0 giri) 0 punti
4° Classificato 4 punti	8° Classificato 8 punti	Se non verificato (0 giri) 0 punti

In caso di parità tra 2 Piloti verrà preso in considerazione il miglior piazzamento nelle 2 manche, in caso di ulteriore parità verrà preso in considerazione il numero dei giri ed il tempo della migliore manche disputata ritenuta valida ai fini della classifica.

14.05.05 La durata delle manche di qualificazione è di 5 minuti, mentre le finali potranno essere da 5, 7 o 10 minuti secondo programma di gara, anche di durata differente tra una serie e l'altra. L'ultima finale (più lunga o uguale alle precedenti) sarà corsa con l'inversione della griglia di partenza dei primi 8 della classifica generale, come accade nel campionato wtcc.

14.05.06 Le manche di qualifica e finale saranno formate da massimo 10 Concorrenti cadauna.

14.05.07 Le Finali con meno di tre (3) Piloti potranno non essere svolte. Se possibile questi Piloti saranno inseriti nelle finali precedenti formando manche da 11 o 12 Piloti in base alla capienza di palco e tracciato con esclusione della finale A che sarà sempre e solo da massimo 10 Concorrenti.

ALLEGATO A, SICUREZZA NELL'USO DELLE BATTERIE

Al fine di evitare incidenti con fiammate e/o principi di incendio vanno rispettate le seguenti disposizioni:

PRECAUZIONI DI CARATTERE GENERALE - NIMH & NICD

- Non eseguite la carica senza monitorarne l'andamento;
- Non lasciate mai il caricabatteria (ed il pacco pile) in carica senza sorveglianza;
- Caricate le batterie in uno spazio aperto su superfici non conduttive, non infiammabili (o combustibili) e comunque lontano da materiali infiammabili (o combustibili);
- Se una cella dovesse dimostrare valori bassi di tensione, o prossimi allo zero, mentre le altre sono cariche, essa va eliminata; non eseguire la carica;
- Equalizzate le celle prima di caricarle soprattutto se sono rimaste inutilizzate (con carica) per più di due/tre giorni. Se una o più celle dimostrano di non aver bisogno di equalizzazione (per esempio il led rimane spento o si spegne subito) allora rimuovete il pacco dall'equalizzatore e caricatelo per un breve periodo (approssimativamente 3 - 5 minuti, dovrebbe bastare). Successivamente eseguite il processo di equalizzazione;
- Non superate mai la carica rapida raccomandata dal fabbricante. Dovrebbe essere al massimo 1C, anche se il fabbricante indica che può essere superiore (C'è l'ampereaggio basato sulla capacità della cella, ad esempio per una cella da 4200 mAh 1C=4.2 ampere);
- Ignorate ogni raccomandazione data dalla azienda selezionatrice se è superiore a 1C;
- Usate un valore di Delta Peak di 3mV per cella (per 5 celle 15mV=0.015V; per sei celle =18 mV=0,018 V);
- Non "ri-piccate" mai le celle dopo la carica principale;
- Usate un caricabatteria con taglio mediante sonda termica di protezione regolata a 42°C massimo; la sonda va posizionata sulla cella più calda (usualmente al centro del pacco). Se si carica in una giornata molto fredda riducete il valore fino a 35°C;
- Lasciate sempre raffreddare le celle fino alla temperatura ambiente prima di ricaricarle;
- Stivate le celle con un po' di carica (almeno il 30-50% della capacità);
- In nessuna circostanza i cavi del regolatore saranno saldati direttamente alla batteria. I connettori dovranno essere estraibili facilmente: non deve essere impedita l'azione dal nastro (o da altro sistema) che trattiene la batteria.

PRECAUZIONI DI CARATTERE GENERALE - LIPO

- Caricate le batterie LIPO solo con caricabatteria progettati specificamente per tali batterie;
- Assicuratevi sempre del corretto voltaggio per cella. Per gli automodelli deve essere: 2 celle = 7,4 V; 1 cella =3,7 V;
- La massima corrente di carica deve essere pari a 1C, per esempio 3,2 Ampere per un pacco da 3200 mAh;
- Controllate sempre almeno due volte la tensione (il numero di celle), la capacità (mAh) e la corrente prima di avviare la carica;
- Non lasciate mai le LIPO senza sorveglianza in nessuna fase della carica;
- **Caricare le LIPO in un contenitore (lipo bag, contenitori ignifughi...) atto a ridurre gli effetti di un eventuale incendio;**
- Controllate il vostro caricabatteria. Dopo la carica, controllate la batteria con un voltmetro digitale; la tensione per un pacco carico dovrebbe risultare tra 8,32 e 8,40 Volt per due celle, 4,20 per una cella;
- Non caricate la batteria alloggiata nel modello;
- Non scendere mai sotto la tensione di scarica indicata dal fabbricante;
- Usate connettori che non possano essere cortocircuitati;
- In nessuna circostanza i cavi del regolatore saranno saldati direttamente alla batteria. I connettori dovranno essere estraibili facilmente: non deve essere impedita l'azione dal nastro (o da altro sistema) che trattiene la batteria;
- Non cortocircuitate la batteria perché potrebbe prendere fuoco. In caso di "corto" accidentale, trasportate con attenzione e velocemente la batteria all'aperto ed osservatela (a distanza) per almeno dieci minuti. Potrebbe gonfiarsi e sfiammare. Se è già gonfia osservarla da lontano; per rimuoverla e portarla all'aperto utilizzare un contenitore metallico con coperchio;
- Bilanciate le celle in carica;
- Evitate il surriscaldamento delle LiPo nell'uso (agendo sul rapporto di trasmissione ad esempio); temperature prossime a 60° o superiori sono pericolose;
- Se il vostro pacco è stato coinvolto in un incidente o comunque è stato danneggiato in altra maniera, rimuovetelo dal modello ed ispezionatelo per verificare danni al corpo o ai connettori o ai cavi; se l'integrità della batteria è compromessa, quest'ultima si gonfierà. Se la batteria è danneggiata e l'involucro comincia ad espandersi, cessatene l'uso immediatamente (da gettare);

La sicurezza di tutti è nelle mani dei Piloti/meccanici che operano in pista e nei box. Si ricorda che in caso di incendi di natura elettrica è fatto assoluto divieto di utilizzare acqua: si usi un estintore a polvere o sabbia asciutta. Tutte le batterie (pile) inutilizzabili (da gettare) vanno smaltite secondo la legge ovvero avviate alla raccolta differenziata; non vanno gettate con la spazzatura comune.