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 Misure:

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.

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:

a) i modelli devono essere una semi riproduzione delle macchine usate nel fuoristrada, desert o trial;

b) carrozzerie riproducenti delle berline sono permesse ma devono essere tagliate in modo che con le sospensioni completamente compresse sporga solamente il 50% delle gomme;

c) 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;

d) 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;

e) nella esecuzione delle varie aperture si deve fare in modo che la luce fra esse ed i vari particolari sia il minimo indispensabile;

f) 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 igura 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.

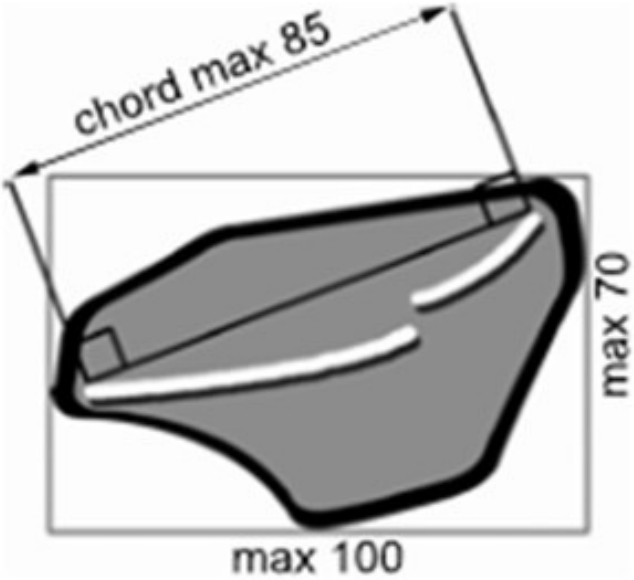


Figura 7: Ingombro Massimo bandella laterale alettone

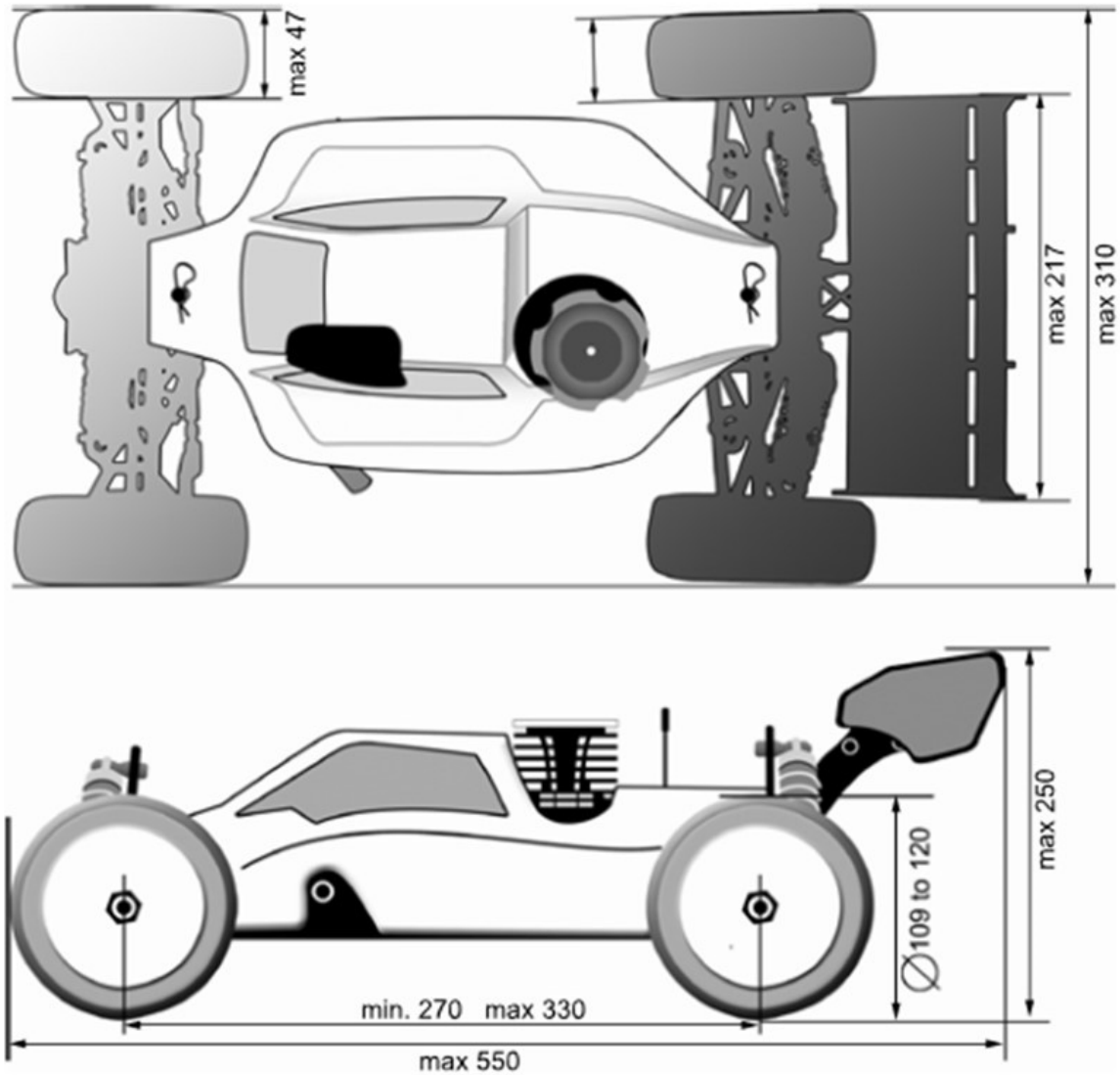


Figura 8: Dimensioni generali della 1/8 Buggy IC

5.2. ALIMENTAZIONE

5.2.1. SERBATOIO:

a) Il serbatoio può avere una capacità massima di 125,0 cm^3 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 di esso;

c) Ogni serbatoio trovato irregolare (cioè con una capacità superiore ai 125,0 cm^3) 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:

a) La miscela utilizzabile è quella indicata da EFRA in base alle nuove disposizioni UE 2019/1148, che comunemente viene denominata 16EU.
b) Le verifiche devono essere fatte con il galleggiante 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;
c) 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°.
d) Ulteriore controllo può essere il peso della miscella che non deve essere superiore ad 85,9 gr per 10 ml.

5.3. PROPULSIONE

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

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 per la realizzazione di una trasmissione variabile, fra la frizione e le ruote motrici.

5.5. RUOTE, GOMME

5.5.1. Le gomme devono essere nere;

5.5.2. Sono permesse scritte di diverso colore sui fianchi delle gomme;

5.5.3. Il diametro delle ruote, tutto incluso, deve essere compreso fra 109mm e 120mm;

5.5.4. È proibito trattare le gomme con additivi nell'area in cui si svolge l'evento, pena la squalifica immediate dalla gara in corso;

5.5.5. 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.

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 e Sport.

5.7.2. 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.

5.7.3. 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.

5.7.4. Le iscrizioni nella categoria PRO saranno aperte anche per autodeterminazione, ma sempre e comunque valutate dall'AMSCI la quale si riserva il diritto di veto.

5.7.5. **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.

5.7.6. **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 potrà iscriversi nella categoria Sport se ha interrotto la sua attività sportiva per oltre tre (3) anni.

5.7.7. I piloti PRO over 45 potranno retrocedere in SPORT dal secondo anno di permanenza nella categoria.

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. 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.;

5.8.2. Minimo il cinquanta per cento (50%) della lunghezza totale del tracciato deve essere costruito con terreno naturale;

5.8.3. 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 separate sempre due (2) sezioni in materiale artificiale;

5.8.4. Il deterioramento della superficie naturale non deve creare ostacolo con il congiungimento della superficie artificiale;

5.8.5. I salti devono essere realizzati con priorità principale sulla sicurezza nei confronti dei Recuperi e del pubblico.

5.8.6. Il punto più remoto dal palco non deve superare la distanza di cinquanta (50) metri

5.8.7. Lunghezza minima del tracciato: 300,0 m.

5.8.8. Larghezza minima del tracciato (carreggiata 4,0 m)

5.8.9. 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 € 60,00 (euro sessanta). 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 € 70,00 (euro settanta) comprendente i € 60,00 (euro sessanta) iscrizione più € 10,00 (euro dieci) penale.

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.

5.9.3. 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.

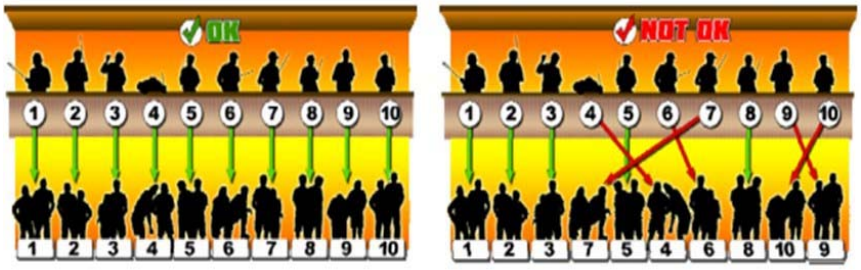


Figura: Disposizione dei Meccanici e dei Piloti nel palco

5.9.4. 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.

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	20° Class.	64	40° Class.	44	50° Class.	24	60° Class.	4

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

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)

5.9.5. La Classifica Generale del Campionato Nazionale, per la stagione 2023 nella sola specialità 1/8 Buggy Off-Road Nitro, in via sperimentale sarà data dalla somma delle due migliori posizioni in qualifica sommate al punteggio delle due migliori posizioni finali per ogni prova ed il rispettivo coefficiente Partecipanti. Quindi verrà scartato il peggior punteggio della qualifica e il peggior piazzamento finale, gli scarti possono essere di gare diverse o della stessa gara.

5.9.6. In caso di Campionato Nazionale in prova unica farà fede il risultato dopo le finali con i bump-up effettuati per decretare la classifica generale;

5.9.7. 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^ 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.

5.9.8. 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^ 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) eventuali modifiche a discrezione del responsabile di categoria sono insindacabili.

5.9.9. Nel caso in cui 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, Esempio con 6 batterie e 4 manche. Ordine di partenza:

1^ manche: 1^ - 2^ - 3^ - 4^ - 5^ - 6^ batteria.
2^ manche: 3^ - 4^ - 5^ - 6^ - 1^ - 2^ batteria.
3^ manche: 5^ - 6^ - 1^ - 2^ - 3^ - 4^ batteria.
4^ manche: si utilizza il criterio suddetto oppure l'ordine inverso).

5.9.10. 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.

5.9.11. Il numero di manche da far disputare ai Concorrenti nelle gare di Campionato AMSCI è fissato ad un minimo di quattro (4).

5.9.12. 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	VALIDE
2	2
3	2
4	2
5	3
6	4

5.9.13. 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). 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.

5.9.14. In base al totale dei punteggi ottenuti si ottiene la classifica finale delle batterie. A parità di punteggio si considererà il miglior risultato in caso di parità il successivo e così via fino al termine dei punteggi validi da analizzare; in caso d'ulteriore parità si considererà la miglior prova effettuata (fra le valide) in base alla prestazione (giri/tempo). Es. 4 manche di qualifica 2 risultati validi quindi il confronto per la classifica avviene fra le 2 selezionate. Le manche scartate non verranno mai prese in considerazione

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**

5.9.15. 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.

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

5.9.17. Modalità A-B-C:

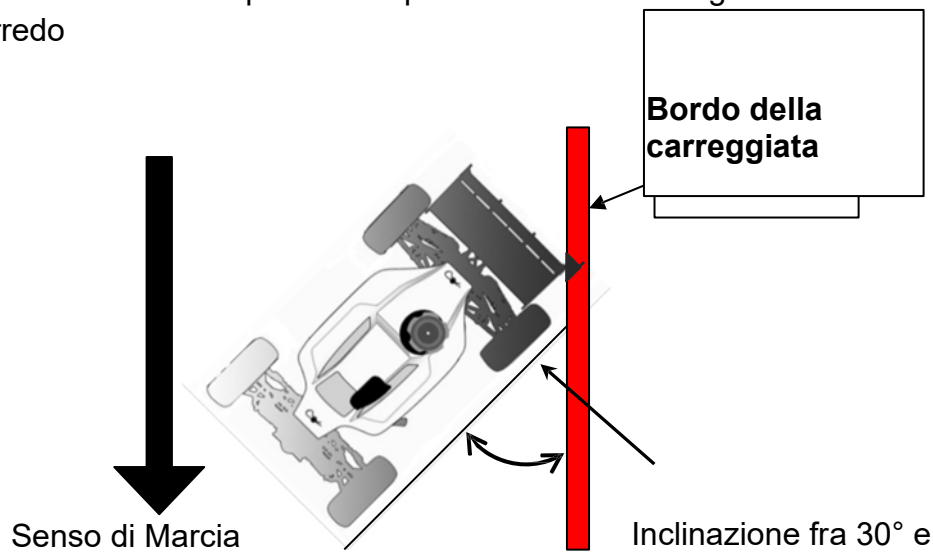
a) Tutte le fasi finali saranno composte da un massimo di dodici (12) Piloti, salvo diversa decisione tecnica organizzativa del Direttore di Gara;
b) Al termine delle prove di qualificazione (manche) dovrà essere redatta una classifica in base alla somma dei punteggi ottenuti;
c) I piloti saranno suddivisi 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.

d) **Bump-UP**: I primi due (2) di ogni finale passano alla finale superiore con la posizione 11° e 12°;

e) **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'angolazione compresa fra i trenta (30°) ed i sessanta (60°) gradi rispetto alla direzione di marcia. Qualora la ruota del modello non tocchi il bordo della carreggiata al Pilota gli sarà comminato uno Stop and Go per allineamento irregolare. Si veda la figura a corredo



La Ruota Posteriore (in figura è quella sinistra) deve toccare il bordo della carreggiata

5.9.18. PENALITA':

a) **Partenza Fasi Finali**: il Direttore di Gara per partenza anticipata e/o irregolare applicherà la penalizzazione di Drive Through;

b) **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 il giro in cui viene eseguito lo stop and go è proibito qualunque tipo di intervento compreso il rifornimento (bisognerà uscire ed rientrare il giro successive dalla pit-line);

c) **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 € 30,00 (euro trenta), deve essere consegnata al Responsabile Regionale o Interregionale, qualora non fosse previsto il pagamento on-line.

5.10.2. Ogni batteria dovrà disputare tre (3) manche di qualifica;

5.10.3. La durata di ogni singola manche dovrà essere di cinque (5) minuti. Per le modalità di esecuzione delle qualifiche si veda l'art. 5.9.9;

5.10.4. L'inizio della Prova di Campionato Regionale e Interregionale di norma deve essere fissato alle ore 9:00.

5.10.5. Al termine della manche di qualifica, si stilerà la classifica finale tenendo conto della somma dei punteggi ottenuti in ciascuna manche come da art. 5.9.14.

5.11. FASI FINALI:

5.11.1. Tutte le fasi finali si disputeranno come da art. 5.9.17

5.11.2. Partenza Irregolare: si veda l'art. 5.9.17 lettera e).

5.11.3. La classifica finale della gara sarà stilata in base alle classifiche delle varie fasi finali disputate.

5.11.4. La durata della Finale, per tutte le categorie, è di massimo trenta (30).

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