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”.

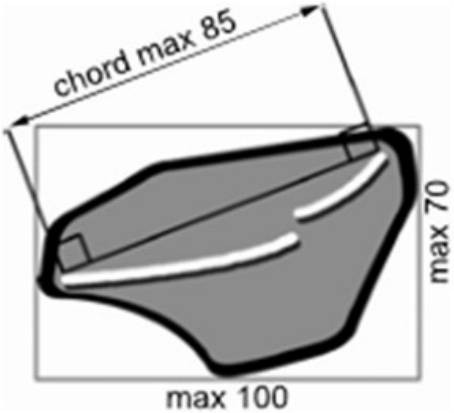


Figura 7: Ingombro Massimo bandella laterale alettone

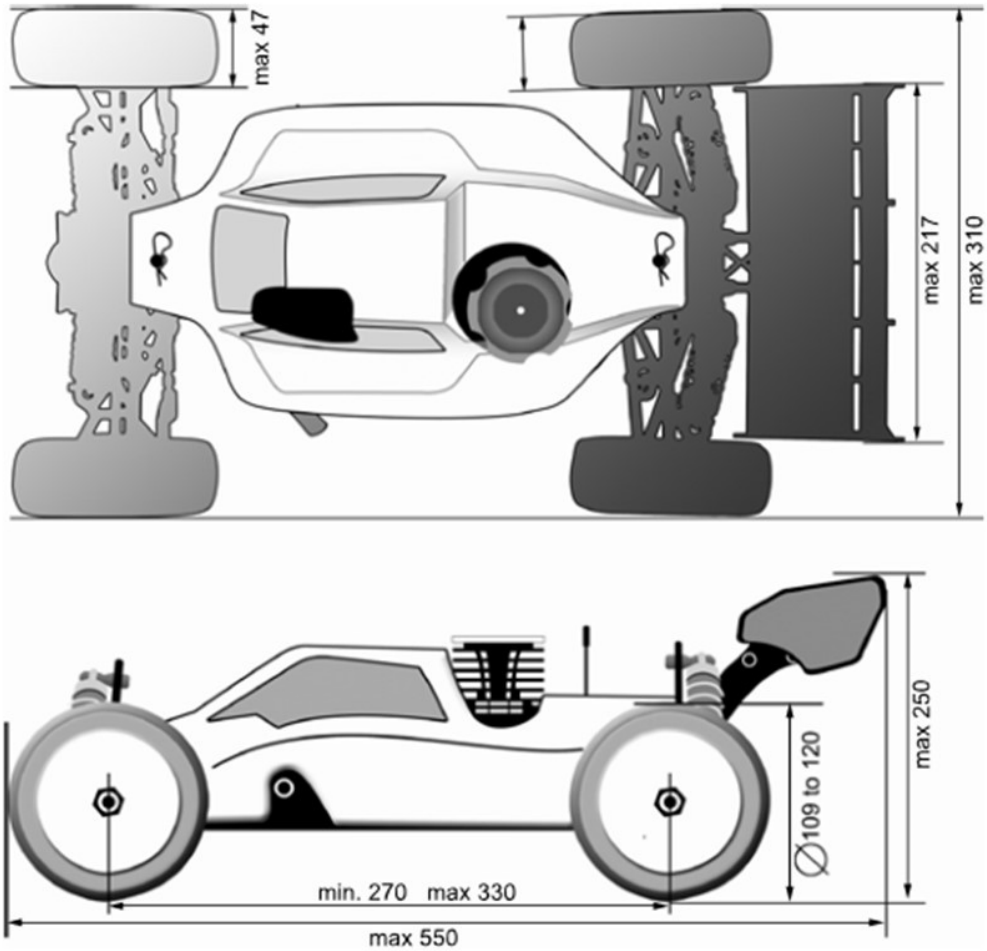


Figura 8: Dimensioni generali della 1/8 Buggy IC

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.

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:

5.2.3. Il carburante può contenere solo metanolo (alcol metilico, numero CAS 67-56-1), olio lubrificante, un piccolo contenuto di prodotti chimici anticorrosione e massimo il 16% di nitro metano (numero Cas 75-52-5) IN PESO (non in volume). Il peso specifico della miscela non può essere superiore a 0,859 grammi/cc a 20°C e pressione atmosferica standard.

5.2.4. 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;

5.2.5. 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°.

5.2.6. Ulteriori controlli oltre al NITROMAX saranno effettuati col sistema del peso specifico. La Direzione Gara si riserva di prelevare campioni di carburanti e sottoporli alla verifica del peso mediante bilancia fornita dalla stessa, a 20°C la densità del carburante deve risultare di 0,859 (gr/cc) la tolleranza sulla misura sarà +/- 0,5%. Come per lo strumento NITROMAX anche la bilancia sarà messa a disposizione dalla Direzione Gara e sarà il solo strumento insindacabilmente valido per determinare la corretta densità del carburante

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. È consentito l'utilizzo del giroscopio.

5.6.3. 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'AMSCI la quale si riserva il diritto di veto.

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).

5.8. 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 percento (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 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. Dalle ore 13:00 di venerdì, fino a 70 partecipanti oltre si può dalle ore 09:00, l'Organizzatore apre l'impianto per le Prove Libere, a titolo gratuito, ai Piloti iscritti alla gara.

5.9. GARE NAZIONALI

5.9.1. L'iscrizione alle Prove di Campionato AMSCI, deve essere eseguita tramite il sito dell'AMSCI come da disposizioni generali. La quota di iscrizione ammonta ad € 60,00. 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 comprendente i € 60,00 iscrizione più € 10,00 penale.

5.9.2. Per tutte le categorie, la durata della Finale può essere di massimo 45 minuti, mentre la durata di tutte le alter fasi è di massimo 20 minuti.

5.9.3. Prima della partenza della Finale il Direttore di Gara chiama i piloti in ordine di partenza e gli stessi dovranno salire sul palco e scegliersi il posto di maggiore preferenza per la 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.

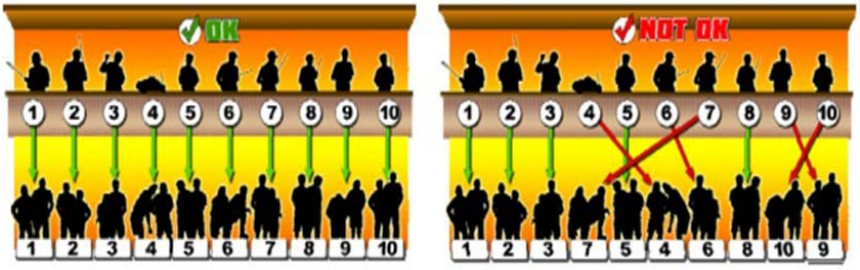


Figura: Disposizione dei Meccanici e dei Piloti nel palco

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 (Punti Classifica Gen.) + (Punti qualifica) + 20 (Coefficiente Partecipanti)
2° Classificato (Punti Classifica Gen.) + (Punti qualifica) + 19 (Coefficiente Partecipanti)
3° Classificato (Punti Classifica Gen.) + (Punti qualifica) + 18 (Coefficiente Partecipanti)

5.9.5. 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.

5.9.6. 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).

5.9.7. 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.

5.9.8. Il numero di manche da far disputare ai Concorrenti nelle gare di Campionato

AMSCI è fissato ad un minimo di quattro (4).

5.9.9. 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

5.9.10. 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.

5.9.11. 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

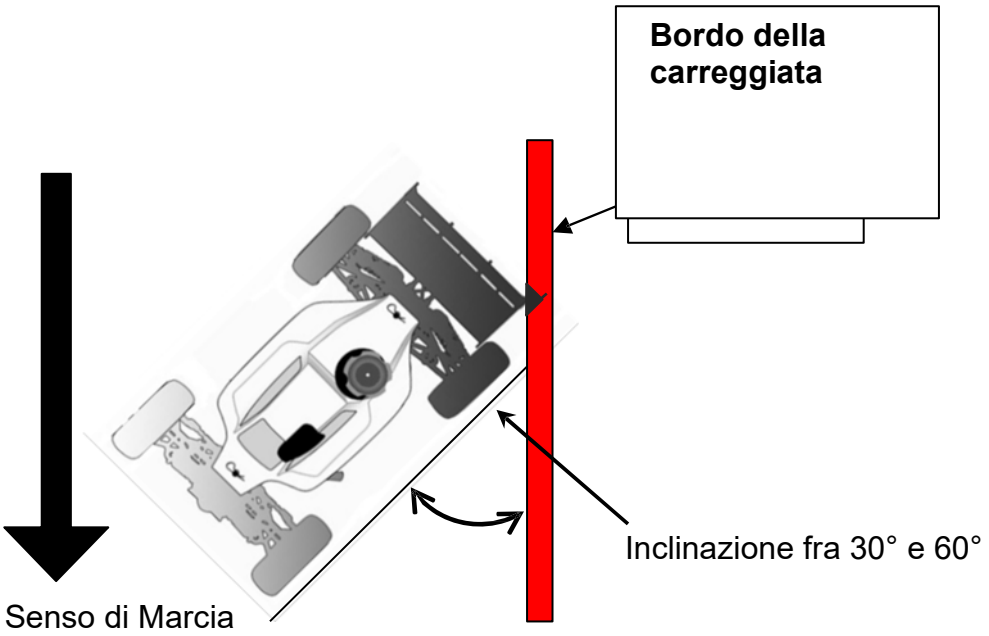
TABELLA DEL PUNTEGGIO DI UNA SINGOLA SERIE DI QUALIFICAZIONE

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**

5.9.12. 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.

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

5.9.14. **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

5.9.15. **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. 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). In caso di penalità assegnata negli ultimi 3 giri e non effettuata verranno aggiunti dieci (10) secondi sul tempo totale della fase;

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 totale della fase in corso. 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 ad esclusione della Finale saranno composte da un massimo di dodici (12) Piloti, salvo diversa decisione tecnica organizzativa del Direttore di Gara;

5.11.2. Al termine delle prove di qualificazione (manche) dovrà essere redatta una classifica in base alla somma dei punteggi ottenuti;

5.11.3. I primi sedici (16) Piloti della classifica redatta dopo le prove di qualificazione accederanno direttamente alle due semifinali sulla base delle posizioni, pari e dispari, di detta classifica (Semifinale "A": Classificati dispari – Semifinale "B": Classificati pari);

5.11.4. Gli altri Piloti verranno ripartiti, con lo stesso criterio, nelle fasi finali di recupero previste;

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

5.11.6. I primi quattro (4) Piloti classificati di ogni fase finale di recupero accederanno alla fase finale successiva, mentre dalle due Semifinali accederanno alla Finale i primi sei (6) classificati di ciascuna fase. Si veda la Tabella 2 di pagina 38;

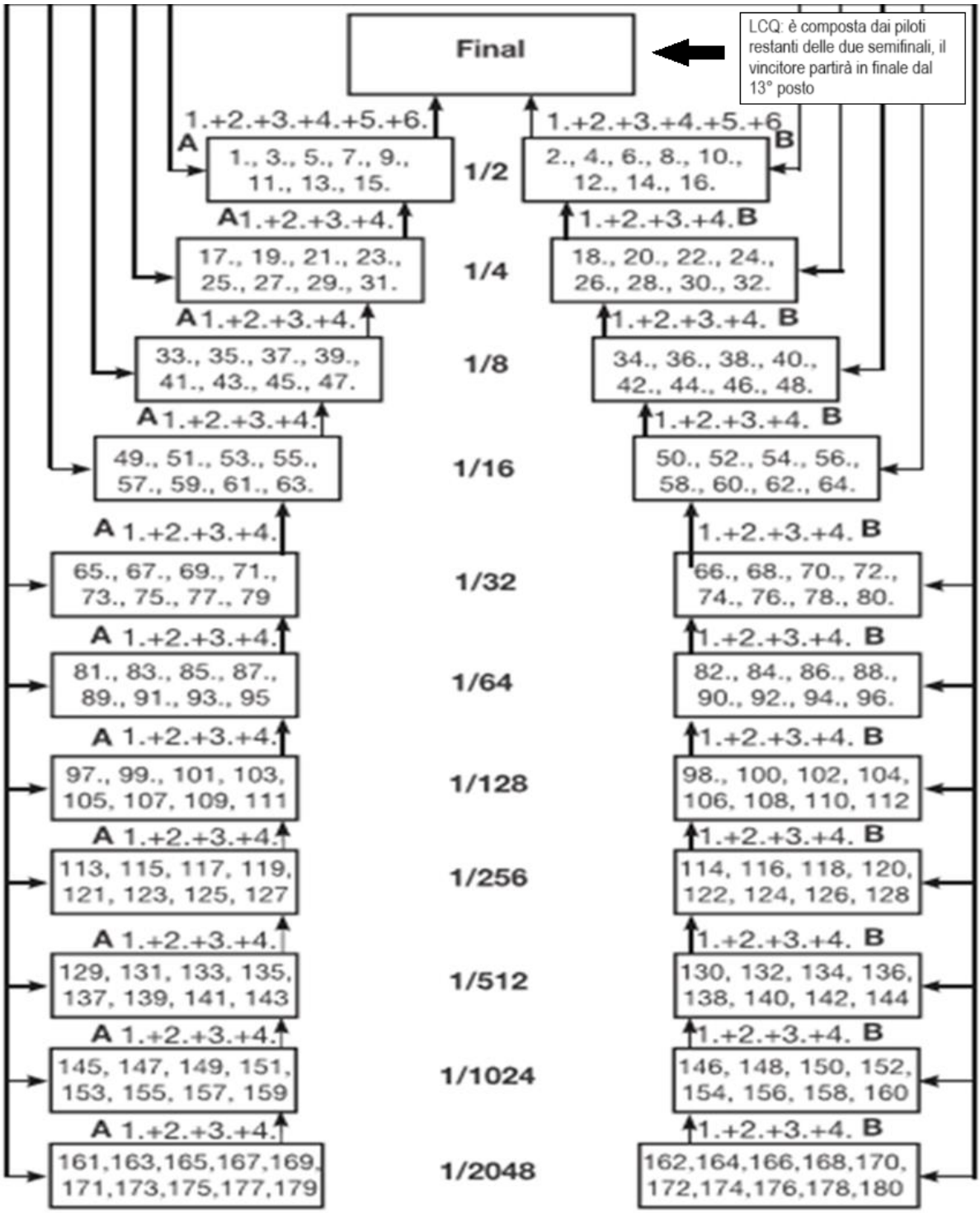
5.11.7. I piloti delle due semifinali che non hanno superato il turno, disputeranno un'ulteriore fase chiamata L.C.Q. (Last Chance Qualify) della durata di 15 minuti, il vincitore partirà in finale con il numero 13.

5.11.8. L'ordine di disputa delle fasi finali è: prima la "A" a seguire la "B";

5.11.9. Dovranno essere svolte sempre le fasi di gara "A" e "B", distinte anche nel caso in cui i Concorrenti totali per le due fasi fossero meno di dodici (12), salvo diversa decisione tecnica organizzativa del Direttore di Gara;

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

5.11.11. La durata della Finale, per tutte le categorie, è di massimo quarantacinque (45) minuti.



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

5B. 1/8 OFF-ROAD BRUSHELESS

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 devo essere a tecnologia Brushless, con o senza sensori di controllo. Devono essere commercialmente reperibili in Italia tramite negozi e distributori.

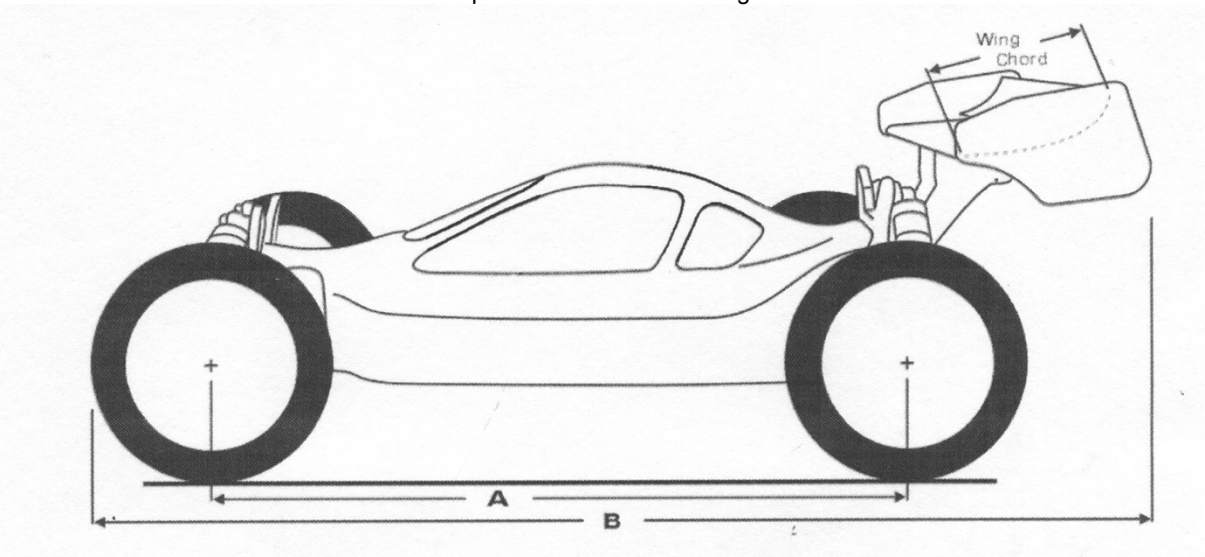


Figura 11: Dimensioni principali 1/8 Brushless

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:

a) Antenna – foro di massimo 10 mm di diametro;
b) 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.

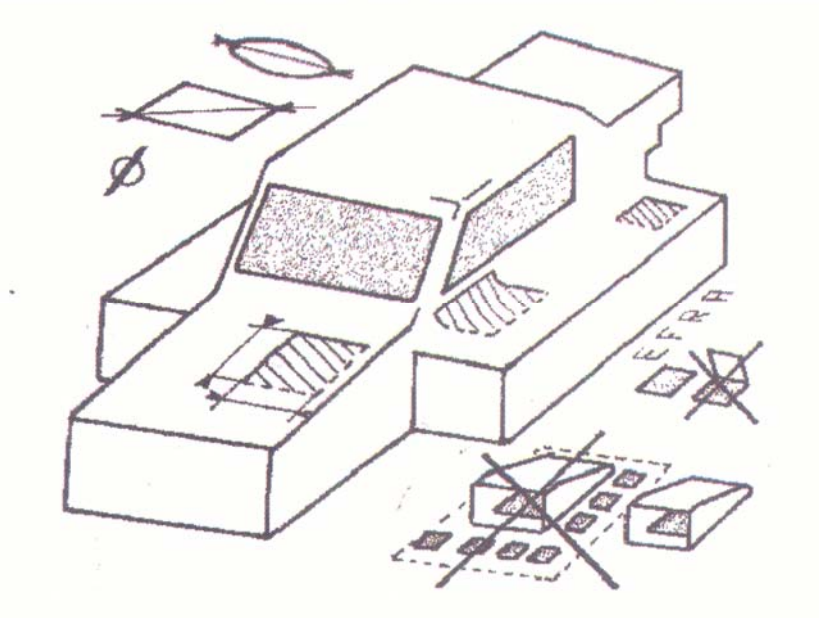


Figura 12: Tagli consentiti sulla carrozzeria 1/8 Buggy Brusheless

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:

a) Prima della partenza per allineare i modelli;
b) Dopo lo stop alla manche per recuperare e spegnere i modelli che hanno appena corso;
c) 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;
d) 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 irriguardosi 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
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.

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.
a) 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;
b) Le finali si corrono tutte sulla distanza di dieci (10) minuti più il tempo per terminare l'ultimo giro;
c) Tutte le finali sono composte da tre (3) manche della durata di dieci (10) minuti;
d) 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.
e) 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:

a) Finale A: 3 manche;
b) Finale B: 3 o 2 manche;
c) 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 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.

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