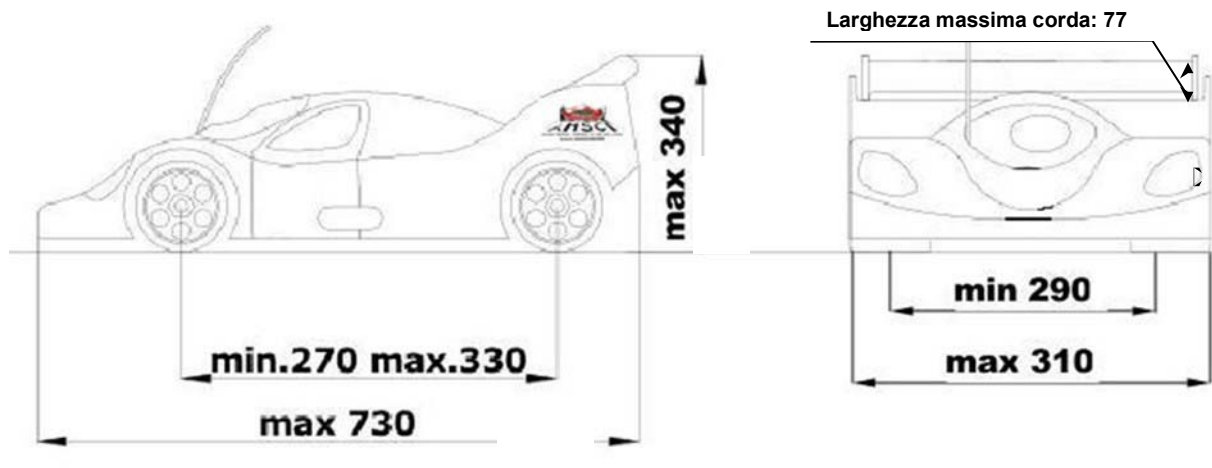


## 6C. AUTOMODELLI 1/8 GT CARDANO

### 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 cm<sup>3</sup>.
- 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.** Il Telaio deve avere un kick off di 5°, sulla parte anteriore;
- 6C.1.4.** 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.1.5.** 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" o Cambio.
- 6C.1.6.** Gli automodelli con due (2) ruote motrici non possono essere dotati di meccanismi di antislittamento e giunto viscoso.
- 6C.1.7.** La violazione dei punti precedenti comporta l'esclusione dell'automodello dalla fase di gara.
- 6C.1.8.** Le dimensioni generali dell'automodello sono:
- Lunghezza massima fuori tutto 730 mm;
  - Larghezza minima 290 mm;
  - Larghezza massima 310 mm;
  - Passo compreso tra 270 mm e 379 mm;
  - 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 tabella corredo

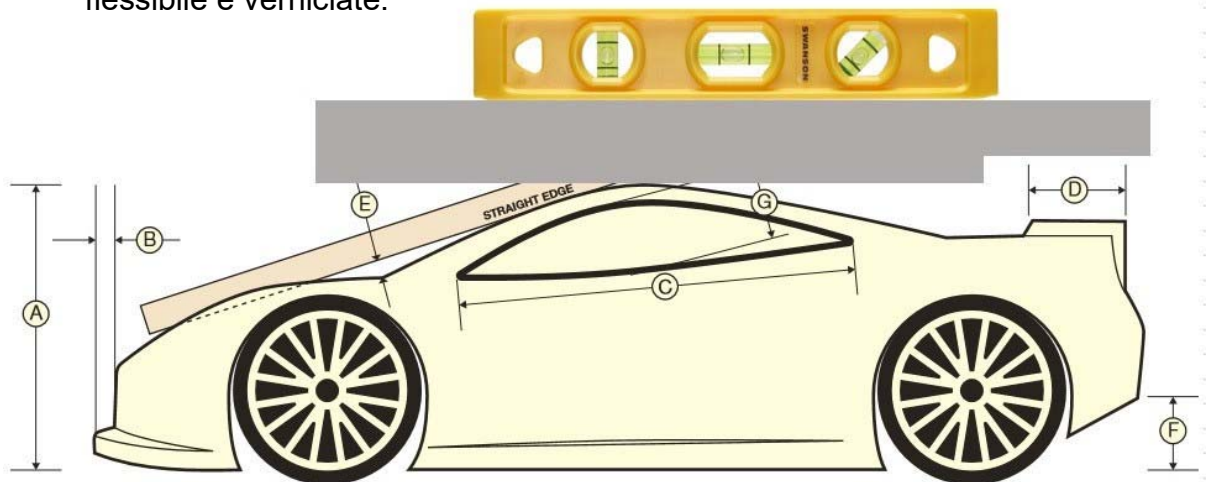


**6C.1.9.** Il peso minimo del modello in ordine di marcia ed a “secco”, con il transponder sul modello, deve essere:

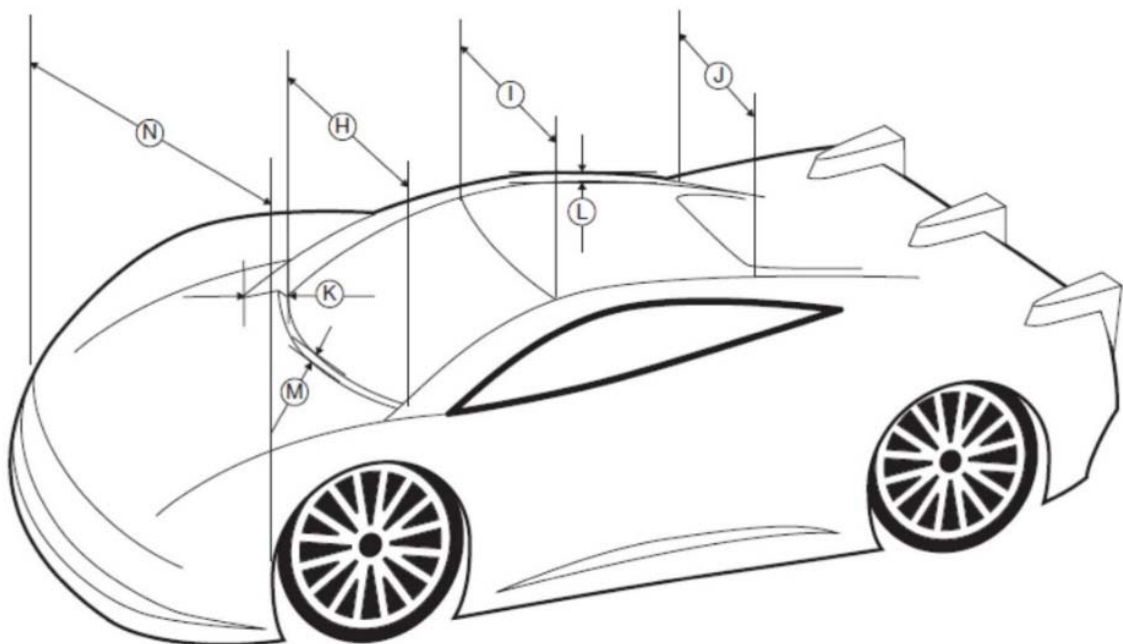
- a) Automodello con 4 ruote motrici: 3500,0 g;
- b) Automodello con 2 ruote motrici: 3400,0 g.

**6C.1.10. CARROZZERIA** (si veda la Figura 19):

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.



- A) Min. 155mm (telaio su blocchi da 20mm);
- B) Max. 15 mm profondo;
- C) Min. 170mm;
- D) Max 3 posti 50mm x 20 mm;
- E) Minimo 12,0 mm, distanza tra la parte inferiore del bordo diritto e il piano del cofano nel punto in cui incontra il parabrezza;
- F) Max 75,0mm (telaio su blocchi da 20mm);
- G) Min. 36mm;



- H) Minimo 200mm;
- I) Minimo 145mm;
- J) Minimo 130mm;
- K) Max 8mm;
- L) Profondità massima di 8mm del montante anteriore sopra il piano della superficie del parabrezza. Altezza massima 5mm della guida del tetto esterna sopra il piano della superficie del tetto;
- M) Massimo 4 mm di sfasamento tra il cofano e il parabrezza;
- N) Larghezza massima 317mm, minima 300mm.
- O) Sono ammesse solo le carrozzerie omologate EFRA, con il numero di omologazione riportato sulla stessa.

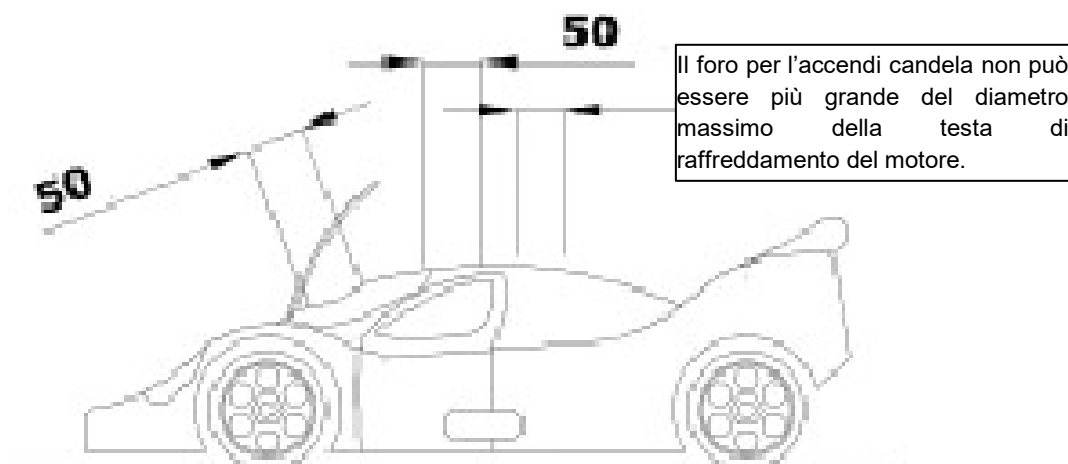
**6C.1.11.** Nessuna parte del modello può sporgere dalla carrozzeria ad eccezione del roll bar. Sono proibite le aperture e/o prese d'aria ad eccezione di:

- a) Apertura per terminale scarico con una superficie non superiore a 8,0 cm<sup>2</sup>, può essere aperta sul lato inferiore della carrozzeria. Inoltre, aperture per:
  - a) Antenna radio (diametro max 10,0 mm);
  - b) 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 avente un diametro massimo di 80,0 mm purchè rimanga all'interno del parabrezza;
  - f) I finestrini laterali ed il vetro posteriore possono essere asportati anche parzialmente.
  - g) I finestrini laterali 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. Tutte le carrozzerie devono avere gli archi passaruota anteriori e posteriori asportati.
  - i) Peso minimo della carrozzeria 250 grammi. La carrozzeria deve essere pronta per correre, il che significa, verniciata con alettone posteriore, adesivi e qualsiasi altra parte consentita. Non è consentito aggiungere peso extra alla carrozzeria per raggiungere il peso minimo. Chiarimento del peso extra: qualsiasi parte/colla utilizzata solo per raggiungere il peso minimo. E' consentito aggiungere colla o nastro adesivo per rinforzare la carrozzeria.

**6C.1.12. ALETTONE** (si veda la Figura di pagina 1):

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.
- c) l'alettone può sporgere max 10,0 mm nella parte posteriore.

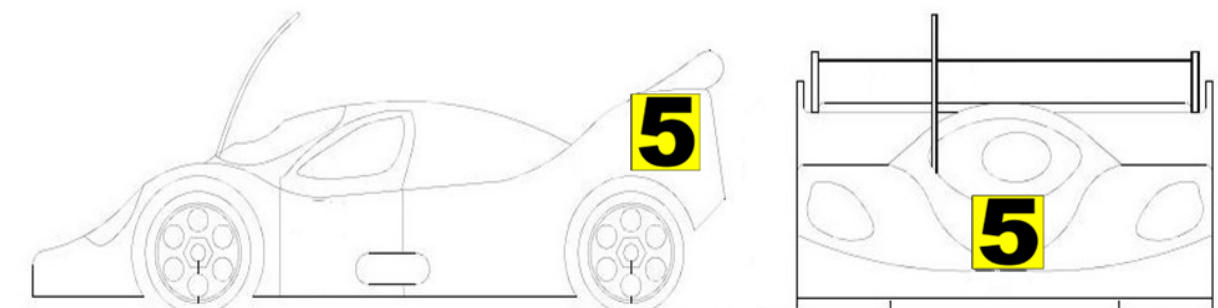


**Figura 19: Dimensioni massime dei fori carrozzeria GT Cardano**

**6C.1.13. 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.1.14. 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 cm<sup>3</sup> 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 cm<sup>3</sup>) 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) 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.
- b) 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;
- 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) 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

## 6C.3 PROPULSIONE

- 6C.3.1. Il motore dell'automodello deve avere una cilindrata massima di 3,50 cm<sup>3</sup> 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, devono avere un diametro minimo di 78,0mm +/- 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.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.** È consentito l'utilizzo del giroscopio.
- 6C.6.3.** L'AMSCI consiglia di caricare le LIPO in un contenitore (lipo bag, contenitori ignifughi...) atto a ridurre gli effetti di un eventuale incendi.

## 6C.7 CARDANO ELETTRICO

- 6C.7.1.** E' un automodello GT Cardano con motori Brushless
- 6C.7.2.** Il Telaio può avere un kick off di 5° (ma non è obbligatorio), è permesso il telaio in carbonio senza Kick off;
- 6C.7.3. Dimensioni:**
- a) Lunghezza massima: 590 mm;
  - b) Larghezza massima: 310 mm, route incluse;
  - c) Passo ruote: 320 - 379 mm;
  - d) Altezza minima con carrozzeria: 155mm (telaio su blocchetti da 20mm);
- 6C.7.4.** Peso minimo: 3800 gr modello pronto gara
- 6C.7.5. Trasmissione:**
- a) Sono ammesse solo trasmissioni a cardano, non sono ammesse trasmissioni a cinghia. Nessuna limitazione nella scelta dei materiali per semiassi centrali e assali (acciaio, alluminio, ecc.).
  - b) I differenziali a sfera, scattolibero, unidirezionali, Torsen e differenziali regolabili esternamente non sono ammessi. Il differenziale si può riempire solo con oli/grassi siliconici. Si può montare un differenziale centrale ma non è obbligatorio.
  - c) Le coppie coniche dei differenziali anteriori e posteriori devono avere lo stesso rapporto ratio (Esempio: 13/43 sia anteriore che posteriore).
- 6C.7.6. Motori & ESC:** Motori ed ESC liberi con la retromarcia disabilitata.
- 6C.7.7. Batterie:**
- a) Massimo 4s;
  - b) Si possono utilizzare batterie Lipo e Lipo HV ma vanno caricate sempre ad un Massimo 4,2 Volts per cella.(2S 8,4Volts – 4S 16,8Volts)
  - c) Si possono usare 2 batterie 2S o 1 Batteria 4S con l'obbligo che abbiano tutte lo stesso codice articolo e che il Voltaggio nominale non superi i valori del punto 6C.7.7b
- 6C.7.8. Carica e Scarica:**
- a) La ricarica delle batterie deve essere effettuata ad un massimo di 12.0A e la scarica ad un massimo di 20.0A.
- 6C.7.9.** LiHV/LiPo/LiFe devono essere caricate nella Lipo Bag.
- 6C.7.10.** Il cut-off di carica deve essere impostato al massimo Li.Po./Li.Po HV 4.2V per Cella (16,8v in totale);

---

**6C.7.11. Carrozzeria:**

- a) Si possono usare solo carrozzerie omologate EFRA, il numero di omologazione deve essere visibile.

**6C.7.12.** Le specifiche tecniche della Carrozzeria vedi punto 6C.1.10.

**6C.7.13. Alettone:**

- a) Profondo massimo 80mm
- b) Largo massimo 310mm
- c) Bandelle alettone massimo 40 x 80mm
- d) Deve poggiare massimo su 3 montanti non più larghi di 30mm ciascuno.
- e) L'alettone non deve essere più di 10 mm sopra il tetto

**6C.7.14. Bumper:**

- a) La parte anteriore dell'auto deve essere dotata di un paraurti realizzato in materiale flessibile (spugna) con tutti gli angoli e gli spigoli arrotondati. Il contorno del paraurti seguirà il contorno della carrozzeria. Il paraurti non può sporgere e deve avere una dimensione minima di 200 x 20 mm

**6C.7.15. Gomme:** Le gomme saranno a parco chiuso vedi punto 6C.10

## 6C.8 CATEGORIE DI PILOTI

**6C.8.1.** Le categorie Piloti GT Cardano sono: Pro e Sport.

**6C.8.2.** L'AMSCI si riserva il diritto di approvare la scelta e quindi rifiutarla qualora risultasse in evidente contrasto con gli effettivi valori sportivi del Pilota stesso.

**6C.8.3.** 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.

**6C.8.4.** 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.

**6C.8.5.** 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.

**6C.8.6.** 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.

**6C.8.7.** I piloti PRO over 45 potranno retrocedere in SPORT dal secondo anno di permanenza nella categoria.

**6C.8.8.** Qualora un Concorrente gareggi nella categoria superiore (inferiore), perde il punteggio acquisito nella categoria inferiore (superiore).



---

## 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 come da norme generali. La quota di iscrizione ammonta ad € 60,00 (euro sessanta/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 (euro settanta) che comprende l'iscrizione più € 10,00 (euro dieci) penale.
- 6C.9.2. 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 prova, per ogni categoria, è di dieci (10) minuti. La classifica, riguardante ciascuna categoria, verrà eseguita prendendo i migliori 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 Responsabile di Categoria.
- 6C.9.3.** Manche di Qualificazione Pro e Sport: si disputeranno quattro (4) manche di qualificazione la cui durata delle batterie è fissata a sette (7) minuti con partenza Flying Start.
- 6C.9.4.** Durante le batterie di qualifica è vietato effettuare rifornimento dopo che il pilota ha dato il via alla propria prova cronometrata
- 6C.9.5.** La partenza delle batterie di qualificazione verrà effettuata nel seguente modo:
- a) 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 differenziati nel tempo i relativi "stop". Il passaggio iniziale che dà il "via" alla propria "manche" deve avvenire comunque entro uno 25 secondi da quando il primo concorrente passa sulla linea del trasponder dopo il 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;
  - b) 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 verrà punito con uno "Stop and Go".

- c) 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:

### **TABELLA DEL PUNTEGGIO DI UNA SINGOLA SERIE DI QUALIFICAZIONE**

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

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

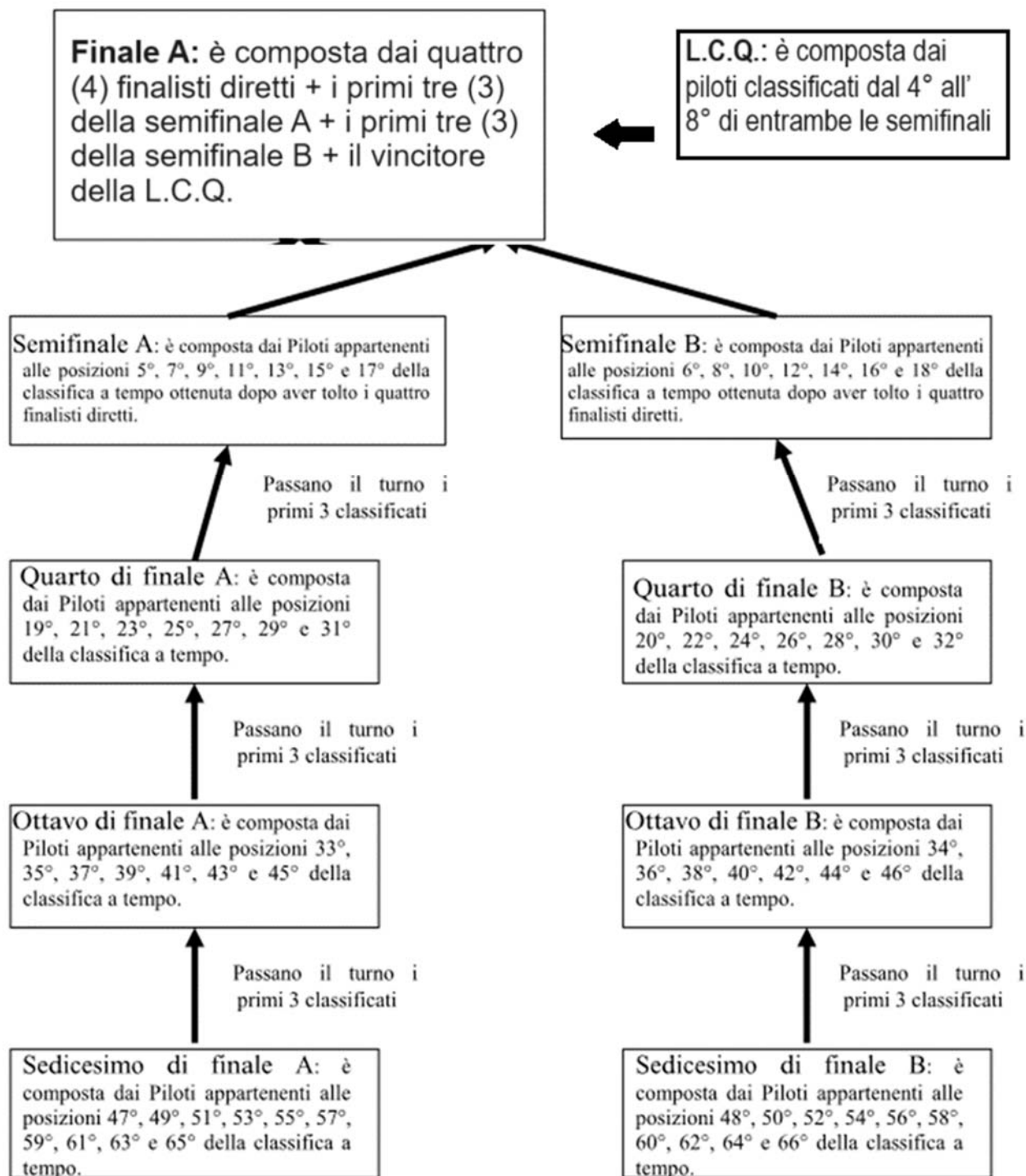
- d) Per la determinazione della classifica generale risultante dalle prove di qualificazione verranno presi come "validi", e sommati tra loro, i migliori punteggi relativi ottenuti da ciascun Concorrente. In base al totale dei punteggi ottenuti si ottiene la classifica finale delle batterie;
- e) A parità di punteggio si considererà il successivo e così via fino al termine dei punteggi da analizzare;
- f) In caso d'ulteriore parità si considererà la miglior prova effettuata in base alla prestazione (giri/tempo) di quelle valide.

- 6C.9.6.** Le batterie di qualificazione partiranno in ordine crescente dalla prima (1<sup>^</sup>) all'ultima batteria.
- 6C.9.7.** Per le fasi finali le partenze avverranno con griglia tipo "Le Mans" o "F1".
- 6C.9.8.** In tutte le fasi finali, la pitline è sempre aperta ma è vietato rifornire prima del settimo minuto (se si entra prima in pitline si deve attendere il settimo minuto e successivamente rifornire). In caso di violazione al pilota verrà comminato uno Stop and Go di 10 Secondi.
- 6C.9.9.** 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.9.10.** Al termine di tutte le manche di qualifica di ciascuna categoria, viene stilata la classifica finale tenendo conto del migliore risultato ottenuto da ciascun Pilota.
- 6C.9.11.** Finalisti Diretti: i Concorrenti classificatisi ai primi quattro (4) posti della classifica generale dopo le manche di qualifica sono i quattro finalisti diretti ed andranno ad occupare, nell'ordine, i numeri da uno a quattro della griglia di partenza della Finale A. Il quinto (5°) classificato, appartenente alla classifica finale delle manche di qualifica, fino all'ultimo classificato, compongono le fasi di recupero A e B.
- 6C.9.12.** Le fasi di gara "A" (quarto, ottavo, sedicesimo, trentaduesimo, sessantaquattresimo e, a discrezione del Direttore di Gara, 128esimo, che potrà essere disputato anche nella stessa giornata di sabato), dovranno essere composte a scalare dai primi 7 (o 10) Concorrenti classificatisi, nelle posizioni dispari. Le fasi finali di gara "B" (quarto, ottavo, sedicesimo, trentaduesimo, sessantaquattresimo e, a discrezione del Direttore di Gara, 128esimo, che potrà essere disputato anche nella stessa giornata di sabato), dovranno essere composte a scalare dai primi 7 (o 10) Concorrenti classificatisi, nelle posizioni pari. Per una maggiore chiarezza si veda la **Tabella 1**.
- 6C.9.13.** Accedono, alla fase successiva, i Concorrenti che si classificano, al termine della specifica fase di gara, ai primi tre (3) posti e vanno ad occupare le posizioni 8-9 e 10 della stessa fase ("A" o "B"). Per una maggiore chiarezza si veda la **Tabella 1**.
- 6C.9.14.** Il Concorrente che rinuncia e/o non si presenta a disputare una qualsiasi fase finale non potrà essere sostituito da altro Concorrente.
- 6C.9.15.** Al Termine delle Semifinali i piloti classificati dal 4° all' 8° di entrambe le fasi parteciperanno alla L.C.Q. (Last Chance Qualify) della durata di 15 minuti il vincitore partirà in finale con il numero 11. La L.C.Q. non ha alcun valore per la composizione della classifica finale tranne per il pilota che la vince.

Tabella 1



**6C.9.16.** Prima della partenza della Finale A di ciascuna categoria, il Direttore di Gara chiamerà i Piloti in ordine di partenza, 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 21

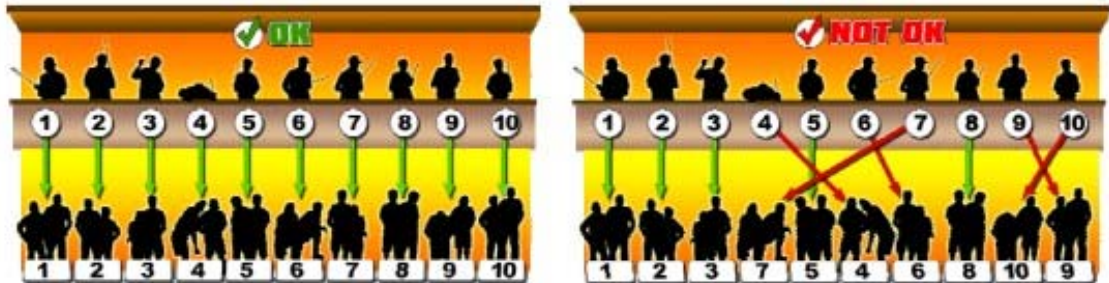


Figura 21: Disposizione dei Meccanici e dei Piloti nel palco

**6C.9.17.** 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 (Punti Class.Gen.)+(Punti qual.)+20(Coeff.Partecipanti)

2° Classificato (Punti Class.Gen.)+(Punti qual.)+19(Coeff.Partecipanti)

3° Classificato (Punti Class.Gen.)+(Punti qual.)+18(Coeff.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.9.18. PENALITA':**

- a) 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;
- b) 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;
- 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" oppure aggiungendo dieci (10) secondi al tempo impiegato nella migliore prestazione. Il tipo di penalità è determinata insindacabilmente dal Direttore di Gara.

- 6C.10 PARCO CHIUSO GOMME CAMPIONATO NAZIONALE GT
- 6C.10.1.** Alle Prove di Campionato Nazionale dovranno essere utilizzate esclusivamente gomme punzonate che saranno fornite dall'Amsci a tutti i partecipanti.
- 6C.10.2.** Le gomme ammesse sono esclusivamente quelle comunicate da AMSCI alla chiusura delle iscrizioni.
- 6C.10.3.** Ogni Concorrente dovrà acquistare, entro le ore 16:00 del venerdì antecedente la gara, massimo tre (3) treni di gomme, che dovranno essere utilizzati esclusivamente per le prove controllate, manche di qualifica e prima fase di recupero ad esclusione della finale. L'acquisto delle suddette gomme deve essere effettuato in unica soluzione eventuali integrazioni per arrivare ai tre treni non sono consentite. I concorrenti non presenti in pista dovranno comunicare, al responsabile del parco chiuso, obbligatoriamente le mescole ed il quantitativo di esse entro le ore 16:00 del venerdì.
- 6C.10.4.** Il sabato entro un'ora dalla fine dell'ultima qualifica tutti I concorrenti devono aver già acquistato l'eventuale treno per la prima fase di gara della Domenica mattina (le gomme acquistate e presenti in cassetta possono essere sempre utilizzate in qualsiasi fase di gara);
- 6C.10.5.** Il Concorrente che accederà alla fase successiva potrà acquistare un ulteriore treno di gomme che dovranno essere punzonate prima dell'inizio della stessa;
- 6C.10.6.** Le gomme per la finale dovranno essere acquistate dopo la fine della LCQ.
- 6C.10.7.** Nel caso in cui il Direttore di Gara decida di dichiarare "pista bagnata", solo ed esclusivamente in quella fase, potranno essere utilizzate gomme punzonate della tipologia "pioggia" che sono state dichiarate precedentemente dai Produttori. In caso nessun Produttore presenti la gomma per "pioggia", saranno usate indistintamente le gomme punzonate come dà presente Regolamento;
- 6C.10.8.** Durante tutte le fasi di gara saranno effettuati degli opportuni controlli. Se un Concorrente, durante un controllo, gli viene constatato che sta usando gomme non punzonate sarà squalificato immediatamente dalla gara e sarà deferito alla Commissione Disciplinare dell'AMSCI;
- 6C.10.9.** Quantitativo gomme parco chiuso, da utilizzare dalla prova controllata in poi:

Tabella quantitativo gomme Campionato Nazionale GT

<b>FASE DI GARA</b>	<b>QUANTITA' TOTALI RELATIVE A CIASCUNA SINGOLA MESCOLO - NITRO</b>
Nr.2 Prove Controllate Nr.4 Manche di Qualifica	Massimo 3 Treni per ogni Pilota iscritto alla gara (Obbligatorie)
Ogni Fase Finale	1 Treno per Pilota (Facoltativo)
Pista Bagnata	Massimo 3 Treni per Pilota (su indicazioni del direttore di gara)

<b>FASE DI GARA</b>	<b>QUANTITA' TOTALI RELATIVE A CIASCUNA SINGOLA MESCOLO - ECO</b>
Tutta la gara	Massimo 4 Treni per ogni Pilota iscritto alla gara (Obbligatorie)

- 6C.10.10.** Il Produttore/Distributore per poter partecipare alla fornitura delle gomme deve essere iscritto all'AMBI ed essere in regola con i versamenti del quote associative.

- 
- 6C.10.11.** Le gomme ammesse sono esclusivamente quelle che il Produttore/Distributore (membro AMBI) fornirà all'AMSCI in quantità minima pari (per ciascun tipo distinto di mescola) al numero dei treni necessari per ogni pilota entro e non oltre le ore 12:00 del venerdì antecedente la gara.
- 6C.10.12.** Ogni Produttore/Distributore riceverà una comunicazione, in forma scritta, direttamente dalla Segreteria AMSCI, con il quantitativo totale di ciascun tipo/mescola, entro il giorno dopo la chiusura delle iscrizioni regolari alla gara. La comunicazione sarà pubblicata sul sito dell'AMSCI ([www.amsci.it](http://www.amsci.it)) e sui vari Social. Pertanto, in gara, potrà essere utilizzato solo quei tipi/mescole dichiarati.
- 6C.10.13.** Eventuali iscrizioni aggiuntive nel periodo dal 14° giorno al 7° prima della gara saranno comunicate ai vari brand per l'integrazione delle gomme.
- 6C.10.14.** Per la categoria Nitro ogni Produttore/Distributore può dichiarare massimo due Mescole, ed una mescola aggiuntiva che potrà essere usata eventualmente solo nella finale, in condizioni d'asciutto ed una sola mescola per il bagnato;
- 6C.10.15.** Per la categoria elettrica ogni Produttore/Distributore si utilizzeranno le mescole da qualifica del Nitro, per tutte le fasi di gara in condizioni d'asciutto ed una sola mescola per il bagnato.
- 6C.10.16.** Ogni Produttore/Distributore deve fornire un quantitativo di tre treni di gomme per ogni tipo distinto di mescola dichiarato per le qualifiche più il quantitativo necessario per le seconde fasi di recupero ed un treno per ogni finalista per la mescola aggiuntiva da usare solo in finale.
- 6C.10.17.** Gomme da Bagnato: ogni Produttore/Distributore deve fornire un quantitativo minimo di tre (3) treni di gomme da bagnato per ogni Pilota iscritto alla gara,. Tali tipi di gomme devono essere divulgate insieme alla pubblicazione delle gomme da asciutto. Le gomme da bagnato devono essere conteggiate separatamente e non insieme alle gomme da asciutto. Inoltre, la gestione delle gomme da bagnato è curata dal Direttore di Gara compatibilmente ai quantitativi disponibili ed alle fasi di gara da svolgere;
- 6C.10.18.** Le gomme dichiarate per ogni categoria devono differire fra loro solo nella durezza della mescola, il disegno del battistrada ed il cerchio devono essere identici anche nel colore e nella forma.
- 6C.10.19.** Il Produttore/Distributore che non fornirà le gomme o porterà una quantità inferiore a quella richiesta ad una prova di Campionato Nazionale AMSCI senza giustificato motivo sarà immediatamente escluso dalle furniture successive, sarà cura del Direttivo AMSCI comminare una eventuale sospensione di collaborazione futura.
- 6C.10.20.** Il costo delle gomme per il pilota sarà di € 30,00
- 6C.10.21.** Sostituzione Ruota Danneggiata: se una ruota si danneggia (e.g.: rottura del cerchione/razze, scollamento), durante i tre (3) minuti alla partenza, e solo al primo utilizzo del treno, il Direttore di Gara, stimata l'entità del danno, potrà concedere la sostituzione della ruota danneggiata (solo se è nuova). Non sono permesse sostituzioni di ruote durante le fasi di gara (qualifiche e finali). Se in una fase Finale è stata chiesta la sospensione tecnica, il Pilota potrà chiedere la sostituzione della ruota (solo se è nuova) anche nei tre (3) minuti al Via dopo alla Sospensione Tecnica;

- 
- 6C.10.22.** La sostituzione della gomma scollata va effettuata solo ed unicamente nei 3 minuti prima dello start della fase stessa, se il concorrente prende il via alla fase con la gomma danneggiata la stessa non verrà cambiata.
  - 6C.10.23.** Per qualsiasi motivo il concorrente esca dalla zona del parco chiuso e dalla pit-lane con le gomme (anche se montare sull'automodello) senza comunicarlo al direttore di gara sarà immediatamente squalificato dalla fase di gara e perderà l'utilizzo di quel treno di gomme per tutta la gara.
  - 6C.10.24.** Se un Concorrente, non sta usando gomme punzonate durante le fasi di gara sarà squalificato immediatamente dalla gara e sarà deferito alla Commissione Disciplinare dell'AMSCI;

#### 6C.11 GARE DI CAMPIONATO REGIONALE E INTERREGIONALE

- 6C.11.1.** Per le modalità di organizzazione si faccia riferimento al campionato nazionale ad eccezione del parco chiuso.

#### 6C.12 PER TUTTE LE NORME NON CITATE NELLA SPECIALITA' FARANNO FEDE LE NORME GENERALI;