



# Regolamento Sportivo

(Settori Plastica e Metallo)

Il presente regolamento è integrato dal contenuto dei seguenti documenti disponibili in versione aggiornata sul sito web:

- Statuto ANSI
- Annuario per l'anno in corso.
- Indizione dei Campionati.
- Regolamento Tecnico
- Regolamenti Tecnici di Categoria
- Comunicazioni delle Commissioni Tecniche

Tutte le variazioni introdotte, saranno recepite ed evidenziate nella edizione successiva del presente regolamento.

Le norme sono organizzate per integrare quanto possibile tutta l'attività slottistica dei vari Settori.

## 1. Norme generali e di comportamento.

- Tutti gli iscritti all'ANSI, nel praticare l'attività slottistica, sono tenuti a mantenere un comportamento ispirato ai principi di lealtà, correttezza e rispetto reciproco per cui sono assolutamente vietate urla e/o grida o comportamenti poco conformi ai dettami di decenza e buona educazione. I trasgressori saranno immediatamente ammoniti, quindi penalizzati e sanzionati secondo la gravità dei comportamenti, con sanzioni che variano da un minimo di detrazione di giri pari al 10% dei giri del vincitore della gara, fino ad arrivare alla squalificati se il fatto si ripete.
- E' tassativamente vietato fumare nei locali ospitanti le manifestazioni ANSI. Sarà cura dell'organizzazione far rispettare tale divieto.
- Per partecipare alle prove di Campionato Italiano nonché alle gare Interregionali è obbligatoria l'iscrizione all'ANSI.
- A ciascun Pilota è permesso condurre un solo modello in gara. Ogni modello può esser guidato da un solo Pilota, salvo che nelle gare a squadre.
- I Piloti sono tenuti durante ogni fase di prove e di gara ad un comportamento attento ad evitare danneggiamenti agli altri modelli, anche segnalando in caso di uscita l'eventuale ingombro di altre corsie.
- I Partecipanti alle competizioni sono tenuti a conoscere e rispettare le norme sportive e tecniche che le regolano.
- Il modello schierato dal Pilota deve essere conforme a tutte le norme tecniche della Categoria di appartenenza.
- Non si possono versare oli, lubrificanti o altri liquidi direttamente sulla pista.
- Soltanto se espressamente autorizzato dalla Direzione Gara, i Piloti possono, durante le prove libere o prima della qualifica o durante il cambio corsia, pulire la treccia o bandella portacorrente sulla propria corsia.
- Durante la qualifica non è possibile aggiungere oli, lubrificanti o altri additivi alla macchina ed alla pista
- Sulle piste in legno si può usare sulle gomme solo il normale glue (additivo) per la trazione.
- Sulle piste in plastica non si possono usare sulle gomme sostanze che lascino tracce evidenti sulla pista.



## 2. Sanzioni

- Irregolarità Sportive: sono comminate dal DG, con rigore ed obiettività e con criterio di proporzionalità e progressività, tenuto conto di eventuali recidive.
- Irregolarità tecniche: sono comminate dal DG direttamente o su proposta della CT o in seguito a reclamo, sentite eventuali giustificazioni, con criterio di progressività e tenendo conto delle indicazioni del Regolamento Tecnico e dei Regolamenti Tecnici di Categoria.
- Le sanzioni previste sono:
  - a) richiamo verbale (comportamenti lievemente scorretti o piccole irregolarità)
  - b) richiamo ufficiale (ripetizione di quanto sopra o casi di maggiore gravità)
  - c) penalizzazione di tre giri (irregolarità tecnica non tempestivamente rimediata in gara)
  - d) penalizzazione fino al 10% dei giri del vincitore (irregolarità tecnica o comportamenti scorretti)
  - e) arretramento all'ultimo posto nella classifica (grave irregolarità tecnica o comportamenti gravemente scorretti)
  - f) esclusione dalla gara o squalifica (comportamenti sleali, antisportivi o mancato svolgimento del ruolo di CP)
  - g) squalifica con esclusione dalla gara successiva dello stesso Campionato (fatti di maggior gravità)
- I fatti più gravi saranno valutati dall'ANSI a norma del vigente statuto.
- Le Sanzioni superiori e/o diverse, devono essere motivate per iscritto nel verbale di gara.

## 3. Direttore di Gara (DG)

- E' designato dagli Organizzatori ed indicato, insieme ad una riserva, nel programma di gara. In assenza viene nominato dall'ANSI o dagli Organizzatori all'inizio della manifestazione. Il DG può essere un Pilota.
- Compiti del DG sono:
  1. Sovrintendere al regolare svolgimento della gara, facendo rispettare le norme ANSI.
  2. Nominare o integrare la Commissione Tecnica (CT) per le verifiche, in assenza della CT prevista o dei suoi Delegati.
  3. Indicare ai Piloti il tratto di pista ("pit zone") in cui i "meccanici" possono prelevare il modello per gli interventi.
  4. Autorizzare un Pilota, impossibilitato a nominare un "meccanico, ad intervenire personalmente sul proprio modello in una zona della pista tale da non arrecare disturbo agli altri Piloti.
  5. Comminare le sanzioni previste.
  6. Decidere in caso di imprevisti, sentiti i Responsabili ANSI di Settore (se presenti) e gli Organizzatori,
  7. Nominare i CP, nel caso quelli presenti fossero in numero insufficiente.
  8. Richiamare i CP al corretto svolgimento dei propri compiti.
  9. Esaminare i reclami presentati, congiuntamente alla CT, ed emettere un verdetto ufficiale scritto: prima dell'inizio della gara, se il reclamo è stato presentato a fine qualifiche, prima della pubblicazione della classifica finale, per quelli presentati a fine gara.
  10. Redigere, in collaborazione con gli Organizzatori, un verbale di gara riassuntivo da inviare all'ANSI.



#### 4. Commissione Tecnica (CT)

- Nei Campionati Italiani è la Commissione ANSI del Settore competente (Plastica o Metallo) integrata da eventuali sostituti delegati. Nelle gare dei Campionati Interregionali (o Regionali) è la Commissione di Categoria competente definita nella indizione dei Campionati integrata da eventuali sostituti delegati. In tutte le altre gare è definita dall'Organizzazione, informando l'ANSI e i Partecipanti prima della gara.
- In difetto di quanto sopra è designata o integrata da nomine del DG.
- I responsabili di Settore e i Componenti le CT di Settore ANSI hanno sempre diritto di partecipare ad ogni CT.
- Compiti della CT sono:
  1. Interpretare o chiarire i regolamenti di competenza.
  2. Effettuare le verifiche tecniche
  3. Proporre al DG l'applicazione di sanzioni per irregolarità tecniche.

#### 5. Commissari di Percorso (CP)

- Tutti i Piloti, al termine della propria gara, qualifica, turno di prove libere o di warm-up, sono tenuti, pena l'esclusione dalla gara o la squalifica, a svolgere le mansioni di CP. Per la prima batteria tale mansione sarà svolta dai piloti dell'ultima; questa norma vale anche durante le qualificazioni, le prove libere ed il warm-up.
- I CP devono essere in numero sufficiente a garantire un intervento efficace in tutti i punti accessibili della pista. Il numero dei CP deve essere fisso ed invariabile durante tutto lo svolgimento delle qualifiche e della gara. Un C.P. può farsi sostituire, purché lo comunichi al DG: il sostituto deve essere un'altro Pilota. Nel caso che il Pilota non abbia svolto correttamente la mansione di Commissario di Percorso è prevista la penalizzazione e, in caso di recidiva, la esclusione dalla gara o la squalifica.
- Compiti dei CP sono:
  1. Recuperare e riposizionare in corsia i modelli. Il recupero deve essere effettuato celermente e con la opportuna cautela per evitare di danneggiare il modello nonché gli altri concorrenti in gara. Se uscendo di corsia, un modello ne coinvolge altri, il CP dovrà riposizionare prima il modello del danneggiato. Se un C.P. danneggia nel recupero un'auto, il DG potrà sospendere la gara per consentire al Pilota di riparare il mezzo solo nella parte danneggiata dal recupero ovvero autorizzare tale riparazione durante il cambio di corsia.
  2. Cambiare la corsia e il contrassegno (bollino) sotto il controllo e la responsabilità dei Piloti.
  3. Segnalare eventuali danni o irregolarità della pista.

#### 6. Iscrizione

- All'atto dell'iscrizione alla gara sono implicitamente accettate tutte le indicazioni contenute nei regolamenti, nell'Annuario, nelle indizioni dei Campionati.
- L'iscrizione sarà perfezionata solo con il pagamento della relativa quota.
- L'iscrizione all'ANSI è condizione necessaria per partecipare alle gare nazionali e interregionali ANSI. Nelle gare a squadre tutti i componenti devono essere iscritti all'ANSI. L'iscrizione all'ANSI può essere contestuale a quella della gara.

#### 7. Prove libere

- Prima delle gare, l'organizzatore deve prevedere un congruo periodo di prove libere per i Partecipanti.
- Per i Campionati Italiani la pista deve essere a disposizione dei Piloti almeno dal giorno precedente la gara.
- Le prove devono essere regolamentate in turni (da 3 a 10 minuti continui su una corsia), in modo da assicurare ad ogni Pilota lo stesso tempo di prova, e comunque almeno una sessione di prova su ogni corsia per ogni categoria. Nel caso di prove libere su più giorni, sarà data priorità a chi non abbia già provato nei giorni precedenti.
- È facoltà del DG riservare dei turni di prove libere soltanto a delle specifiche categorie.
- I Soci del Club organizzatore non possono partecipare alle prove libere se ciò limita le prove dei Piloti ospiti.
- Soltanto durante le prove libere è possibile variare il "fondo" mediante applicazione diretta di additivi sulla pista, con la supervisione del DG e della CT.



## 8. Warm – up

- Compatibilmente con la disponibilità di tempo, l'organizzatore deve programmare una sessione di warm-up, prima della consegna dei modelli in Parco Chiuso per ogni categoria di gara.
- Durante il warm-up si possono provare soltanto i modelli della categoria in gara. I Piloti avranno la possibilità di provare un ugual numero di corsie (almeno 1) per un tempo minimo di 1 minuto. Il Pilota che non sia pronto al momento della chiamata in pista perde il proprio turno.
- Le batterie saranno formate in base allo stesso ordine delle qualifiche o, in mancanza di queste, in base all'ordine di iscrizione alla gara.
- Nel warm - up non sono necessari i "bollini" sui modelli

## 9. Parco Chiuso e verifiche

- Il DG e la C.T. e saranno a disposizione dei Piloti per qualsiasi chiarimento e informazione.
- Gli strumenti di misura impiegati dovranno essere resi noti e a disposizione per tutto il tempo delle prove libere.
- Gli Organizzatori dovranno predisporre uno spazio adeguato alla realizzazione del Parco Chiuso e nominare un Commissario Responsabile della sua gestione.
- Il DG dovrà indicare il termine ultimo –con riferimento orario visibile a tutti- entro il quale i Piloti dovranno consegnare i modelli. Il Pilota che presenti il modello successivamente a tale termine, ma entro la fine delle qualifiche, non disputerà le qualifiche e sarà qualificato con l'ultimo tempo.
- Il Pilota, avendo scritto sotto il telaio il proprio nome, presenterà il modello alle verifiche dichiarandone implicitamente la regolarità. Nel Settore Plastica il Pilota indicherà (ove non evidente) il tipo di motore, rapporto e gomme utilizzati.
- Prima delle qualificazioni tutti i modelli Partecipanti dovranno essere sottoposti alle verifiche tecniche da parte della CT, per poi restare "congelati" in regime di Parco Chiuso, pena l'esclusione dalla competizione. I modelli saranno riportati in pista per lo svolgimento delle qualificazioni e della gara dal Commissario Responsabile. In ogni caso al termine di ciascuno di tali eventi saranno ricondotti nel Parco Chiuso dai CP, sotto la supervisione del DG.
- L'approvazione dei modelli è subordinata esclusivamente alle decisioni della CT. L'esame e le misurazioni dovranno essere effettuate con rigore ed in maniera imparziale per tutti i modelli. In particolare:

### 1. Settore Metallo:

Saranno esaminate, in particolare: le dimensioni minime e massime ammesse e, per le Categorie Produzione, la conformità generale del telaio (non sono ammesse pieghe o alleggerimenti) e del motore alle specifiche tecniche.

Nelle Categorie Produzione potranno essere chiesti ragguagli sul tipo di materiale utilizzato.

Saranno verificate le prescrizioni particolari previste nel Regolamento di Categoria

### 2. Settore Plastica:

Se prescritto nel regolamento di Categoria o richiesto dalla CT, il modello sarà consegnato aperto (con le viti sulla carrozzeria), apponendo il nome anche sulla carrozzeria. La CT potrà comunque richiedere al Pilota di aprire il modello per ogni verifica ritenuta necessaria. Il modello sarà richiuso dal Pilota o dal meccanico in presenza della CT, prima dell'inizio della propria qualifica o della gara.

Saranno esaminate, in particolare: l'integrità e la conformità generale del modello alle specifiche tecniche, l'assenza di magneti, misurate le carreggiate alla gomma (il modello dovrà passare liberamente all'interno di una "dima" o calibro fissato sulla misura prevista).

Saranno verificate le prescrizioni particolari previste nel Regolamento di Categoria.



Sarà effettuata (quando previsto) una misurazione dei giri motore a 12v per 15 sec. In caso di irregolarità sarà effettuata una ulteriore misura e se questa avrà esito discordante una terza definitiva e decisiva. Il motore irregolare sarà trattenuto fino al termine della gara e potrà essere sostituito dal Pilota, ma una ulteriore irregolarità comporterà la squalifica. Il motore regolare sarà (eventualmente punzonato) montato in regime di parco chiuso.

In presenza di idonei strumenti, tale misura potrà essere effettuata "alla ruota", considerando il rapporto di trasmissione (senza smontare alcuna parte del modello); su valutazione della CT saranno ulteriormente verificati direttamente all'albero motore i modelli che non risultassero senza dubbi regolari.

- Le irregolarità palesi potranno essere considerate quali comportamento antisportivo e di conseguenza sanzionate dal DG.
- Se l'irregolarità riguarda l'altezza minima da terra o la carreggiata, l'intervento dovrà avvenire all'interno del Parco Chiuso e sotto controllo della CT. Gli interventi sul modello devono riguardare esclusivamente i particolari non regolari. Nel caso l'intervento richieda l'uso di strumenti non portatili, un Commissario tecnico controllerà l'esecuzione della riparazione ai box.
- I modelli irregolari saranno restituiti, ai rispettivi Piloti, accompagnati da una descrizione delle irregolarità riscontrate: a questi modelli sarà concessa una sola seconda possibilità di essere ammessi se ripresentati in regola, entro dieci minuti. Se trovati ancora irregolari saranno definitivamente esclusi.
- I modelli regolari alle verifiche saranno ammessi alla gara.
- Dopo le verifiche e prima della propria qualifica il modello non può essere toccato dal Pilota. Tra le qualificazioni e la gara i modelli rimarranno in Parco Chiuso. Dopo la gara i modelli rimarranno in Parco Chiuso fino alla proclamazione della classifica finale
- Saranno effettuate le necessarie verifiche a fine gara, secondo quanto previsto dai Regolamenti di Categoria, con particolare riguardo ad eventuali irregolarità precedentemente non riscontrabili o sopravvenute nella gara. Quanto già ritenuto regolare prima della gara, se non modificato, non sarà più verificato.
- Le irregolarità riscontrate a fine gara saranno comunque sanzionate.

## 10. Qualifiche

- Le qualificazioni servono a determinare l'ordine di partenza della gara e si possono svolgere con le seguenti modalità:
  1. Batterie di due minuti per corsia per ogni partecipante. La formazione delle batterie di qualifica è scelta dal DG se non espressamente previsto dal regolamento della competizione. Al termine delle batterie, per ciascun Pilota verrà fatta la somma dei migliori tempi registrati su ogni corsia: in base a tali somme sarà stilata una classifica che varrà come ordine di partenza. In caso di parità, il discriminante è il miglior tempo su singola corsia: persistendo la parità, il secondo e così via
  2. Su una unica corsia indicata dal Direttore di Gara per un tempo da uno a due minuti per Pilota: l'ordine di partenza è deciso dal DG se non espressamente previsto dal regolamento della competizione. L'ordine di partenza della gara sarà desunto dalla graduatoria dei migliori tempi. In caso di parità, il discriminante è il secondo miglior tempo.
- Il Pilota può interrompere la propria qualifica in qualsiasi momento, rinunciando così al restante tempo a disposizione
- Nel caso un modello riporti dei danni durante la qualifica, il Pilota può effettuare le dovute riparazioni, senza sostituire le parti punzonate: il tempo registrato viene annullato, il modello deve essere riverificato, il Pilota viene qualificato in ultima posizione. Se il danno è provocato dall'intervento di un commissario di percorso, la qualifica verrà ripetuta, dopo la riparazione o sostituzione del modello e la nuova verifica
- Qualunque Pilota potrà, in qualsiasi momento e fino a cinque minuti dopo il termine delle qualifiche, inoltrare un reclamo scritto al Direttore di Gara, indicandone i motivi e le presunte irregolarità.
- Nel caso in cui le possibilità del contagiri non permetta la procedura standard da regolamento, Il metodo della qualifica viene scelto dagli organizzatori, sentito il DG.
- Per comprovate ragioni organizzative (o se la formula di gara lo prevede) le qualifiche possono essere sostituite da una "ranking list" che determina l'ordine di svolgimento della gara.
- Per le gare Endurance non sono obbligatorie le qualificazioni



## 11. Formazione batterie

- Batterie di gara sono i gruppi di Piloti che gareggeranno contemporaneamente sulle diverse corsie della pista.
- Sono formate in base alla lista risultante dalle qualifiche o dalla procedura che le sostituisce, iniziando con gli ultimi qualificati ovvero presenti nella lista e poi scorrendo l'ordine dal fondo.
- Qualora il numero dei Piloti non sia perfettamente divisibile per il numero di corsie, si potranno formare le prime due batterie con più Piloti del numero di corsie di cui, a turno, uno (o due) in "riposo" (esempio: batteria con cinque Piloti su pista a quattro corsie; quattro Piloti alla volta in gara più uno fermo, a rotazione), ovvero batterie con un Pilota in meno rispetto al numero di corsie.
- In ogni caso, l'ultima batteria sarà sempre formata da tanti Piloti quante sono le corsie.
- Il miglior classificato partirà dalla corsia n°1 dell'ultima batteria, il secondo dalla n°2 e così via per tutti gli altri classificati: la corsia n.1 è quella con la curva interna al termine del rettilineo di partenza.

## 12. Batterie di Gara

- Ciascuna batteria di gara si svolge in un numero di manche (turni di gara su una singola corsia) pari al numero di corsie della pista. Ogni Pilota gareggia per lo stesso tempo.
- Prima della partenza della gara è previsto un minuto di ricognizione nel quale è permesso pulire, lubrificare e sistemare le spazzole, pulire le gomme e lubrificare unicamente l'ingranaggio e gli assali del modello. Ogni altro intervento è vietato. Nelle categorie con gomme o ruote fornite in parco chiuso è vietato qualsiasi tipo di intervento sulle gomme, pena l'immediata squalifica. Al termine del minuto di ricognizione vengono concessi altri 10 secondi per consentire l'allineamento per il via.
- In caso di incidenti incorsi durante la gara, ogni parte, sia di telaio che di carrozzeria, gravemente modificata o persa, che provochi irregolarità del modello, dovrà immediatamente essere ripristinata, trascorsi inutilmente tre giri dalla comunicazione del DG, sarà comminata la relativa sanzione.
- La perdita di viti sarà sanzionata con tre giri di penalità.
- Non è consentito, in gara, il cambio del telaio o della carrozzeria, salvo che ciò sia specificatamente previsto nella formula di gara.
- Il "meccanico" è scelto liberamente dal Pilota e deve essere persona diversa dai Commissari di Percorso impegnati per la manche. I "meccanici" sono autorizzati, solo nel tempo effettivo di gara, ad intervenire sul modello a richiesta del Pilota, fermo restando il divieto di modificare misure, parti o particolari precedentemente soggetti a verifica tecnica. Nelle categorie con gomme/ruote fornite in parco chiuso è vietato aggiungere qualsiasi additivo sulle gomme; nelle categorie con motore fornito in parco chiuso è vietato aggiungere qualsiasi additivo al motore: la sanzione prevista è l'immediata squalifica del pilota e del meccanico. Allo scadere del tempo di manche il "meccanico", deve immediatamente sospendere l'intervento lasciando il modello nello stato in cui si trova, potrà intervenire nuovamente solo alla ripresa del tempo.
- Nel caso in cui un modello non sia in condizioni di procedere fino alla "pit zone", verrà consegnato manualmente al "meccanico" attraverso un passamano dei CP.
- Compatibilmente con le possibilità del contagiri, il DG può temporaneamente interrompere la gara, anche su richiesta di un CP, per poter intervenire in una posizione non raggiungibile normalmente (sotto un ponte, sul rettilineo davanti ai piloti, ecc.). I Piloti stessi possono chiedere un'interruzione, per gli stessi motivi, dicendo "PONTE" e nient'altro. Si può richiedere una interruzione per un salto di corsia in gara, anche quando il CP posiziona il modello in una corsia errata, o se il modello supera le protezioni laterali della pista. Non può essere richiesta l'interruzione in caso di mancato cambio di corsia o errato posizionamento all'inizio della manche. Richieste di interruzione ingiustificate possono essere sanzionate dal DG.
- L'ordine di cambio corsia, su pista ad otto corsie, è il seguente: 1-3-5-7-8-6-4-2. Tale sistema (dispari sale e pari scende) è raccomandato per tutte le piste e le formule di gara, se tecnicamente possibile.
- Il cambio di corsia, mantenendo la posizione del modello in pista, e del bollino colorato (o numerato) al termine di ogni manche deve essere effettuato dai CP, sotto il controllo e la responsabilità del Pilota, entro il tempo di 60 secondi.
- Durante i cambi di corsia non è consentito alcun tipo di intervento.
- Se si verifica un grave errore al contagiri, la direzione gara deve far ripartire la frazione corrente; in tal caso, i Piloti possono intervenire sul modello, ma soltanto per controllare le spazzole o, solo nel metallo cambiare spazzole e ruote.
- Il Pilota può proporre al DG, entro 10 minuti dal termine della gara, reclamo scritto, enunciando brevemente le ragioni, contro presunti comportamenti non regolamentari tenuti da altri Piloti in gara.
- La classifica viene stilata in base al totale dei giri e settori percorsi.



### 13. Gara Sprint

- La gara si svolge in una sola serie di batterie da cinque minuti per ogni corsia su pista a quattro corsie, oppure di quattro minuti su pista da sei o otto corsie. La DG può stabilire una diversa durata in base alle necessità contingenti.

### 14. Gara a Torneo "ISRA"

- La gara si svolge in 3 fasi (es. per 8 corsie):
- Batterie da 3 minuti per corsia, 3 semifinali da 4 minuti per corsia , 1 finale da 5 minuti per corsia.
- Lo schieramento di ogni fase viene così formato:
- I migliori 4 qualificati entrano direttamente in semifinale nelle prime 4 posizioni, I rimanenti disputeranno le batterie, composte secondo il risultato delle qualifiche, I migliori 20 delle batterie accederanno alle semifinali. I migliori 8 delle semifinali disputeranno la finale.
- Al termine di ogni fase di gara (qualifiche, batterie, semifinali) i Piloti possono ritirare i modelli per 30 minuti. Al termine ogni modello deve ritornare al Parco Chiuso.
- I Piloti ritardatari possono prendere parte alla fase di gara successiva, con 10 giri di penalità, soltanto se il loro modello rientra nel Parco Chiuso prima della partenza della prima batteria della fase successiva.
- La direzione gara deve verificare i modelli prima della partenza della fase seguente, indicando i modelli irregolari. In caso di irregolarità, i Piloti possono regolarizzare il proprio modello soltanto durante il tempo di gara.
- La classifica risultante è quella di ciascuna fase: finalisti, a seguire semifinalisti, ecc.

### 15. Gara a Torneo

- A differenza della gara a Torneo "ISRA", la gara si svolge in 4 fasi (es. per 8 corsie) batterie da 2 minuti per corsia, 4 quarti da 3 minuti per corsia 2 semifinali da 4 minuti per corsia 1 finale da 5 minuti per corsia
- Lo schieramento di ogni fase viene così formato:

I migliori 4 qualificati entrano direttamente in semifinale nelle prime 4 posizioni. I seguenti 4 entrano direttamente nei quarti nelle prime 4 posizioni. I rimanenti disputeranno le batterie, composte secondo il risultato delle qualifiche

I migliori 28 delle batterie accederanno ai quarti. I migliori 12 dei quarti accederanno alle semifinali. I migliori 8 delle semifinali disputeranno la finale

### 16. Gara Endurance

- Può durare da un minimo di 3 fino a 24 ore. Viene normalmente disputata con un numero di Partecipanti (squadre) pari o multiplo (alternando due o più gruppi di squadre) rispetto al numero di corsie.
- La formula viene definita di volta in volta dagli Organizzatori o dall'ANSI e può fare riferimento a regolamenti tecnici particolari (anche monomodello), prevedendo un numero minimo e massimo (o fisso) di Piloti per ogni squadra ed un tempo minimo e massimo (o fisso) di guida per ciascuno dei Piloti.

### 17. Reclami

- Il DG., valutata la non manifesta infondatezza del reclamo sottoscritto dal pilota, riunisce la CT e convoca il Pilota ritenuto responsabile della scorrettezza che potrà fornire le opportune giustificazioni in merito alle contestazioni avanzate. Il reclamo palesemente infondato sarà immediatamente respinto dal DG e il presentatore potrà essere sanzionato.
- La decisione sul reclamo viene presa dal DG, sentita la CT. La motivazione della decisione viene brevemente riportata per iscritto nel verbale di gara, al quale sarà allegato anche il reclamo.



### 18. Concorso “La Carrozzeria più bella”

- I votanti saranno i segretari (o un rappresentante) dei clubs Partecipanti
- Saranno prese in considerazione carrozzerie di categorie omogenee per scala e tipo.
- Saranno votate le TRE carrozzerie più belle con punteggio di 5 - 3 - 1 rispettivamente.
- La somma di questi punti darà la classifica finale per ogni classe o categoria.
- La Carrozzeria deve essere usata in gara

### 19. Campionati Italiani

- I Campionati italiani sono organizzati dall’ANSI, che può avvalersi di Club ospitanti le manifestazioni. Si disputano annualmente per ciascuna Categoria regolamentata, con la formula della serie o della prova unica. Le modalità di svolgimento sono indicate nella indizione dei Campionati pubblicata sul Sito e sull’Annuario.
- I vincitori di ciascuna serie o prova unica potranno fregiarsi del titolo di Campione Italiano della Categoria per l’anno in corso.
- Quando previsto si assegnerà anche il titolo di Club, con il meccanismo di classifica previsto dai singoli Campionati.

### 20. Gare Regionali

- I campionati regionali o interregionali saranno organizzati dai vari Clubs distribuiti sul territorio nazionale.
- Il sito ANSI è il riferimento ufficiale per:
  1. Calendari, modalità di svolgimento e Classifiche dei Campionati.
  2. Regolamento generale
  3. Regolamenti di Categoria e Commissioni Tecniche di Categoria.
- Le Categorie, il numero delle gare e le modalità di svolgimento, nel rispetto dei vigenti Regolamenti, sono a discrezione degli Organizzatori delle serie, che devono darne tempestiva informazione all’ANSI, per la pubblicazione nell’Annuario e nel Sito. Eventuali variazioni rispetto ai regolamenti esistenti, comprovate da esigenze specifiche, devono essere esposte all’ANSI, che si riserva di approvarle.
- La partecipazione a queste gare non è vincolata alla regione di residenza od al Club di appartenenza dei Partecipanti.

### 21. Gare “Open”

- Le Gare Open saranno organizzate liberamente dai vari Club distribuiti sul territorio nazionale.
- Le categorie e le modalità di svolgimento, nel rispetto dei vigenti regolamenti, sono a discrezione degli Organizzatori, che devono darne tempestiva informazione all’ANSI, per la pubblicazione nel Sito. Eventuali variazioni rispetto ai regolamenti vigenti, dettate da esigenze specifiche, devono essere esposte all’ANSI, che si riserva di approvarle.
- Le gare Open si devono normalmente svolgere in un’unica giornata festiva, e possono riguardare una o più Categorie. Nella giornata precedente si possono effettuare eventualmente solo prove libere.
- Le gare Open non possono avere validità per alcun Campionato.