



# ¡¡BIENVENIDO Y ENHORABUENA!!

Bienvenido, esa puede ser la palabra que mejor resuma este pequeño folleto informativo. Si acabas de comprar tu primer modelo o estas pensando en hacerlo, estás ante un hobby que tiene un gran abanico de posibilidades: Puedes quedarse en un mero pasatiempo para poder disfrutar de tu tiempo libre hasta llegar a entrar en un mundo de alta competición. Los límites sólo los pondrás tú. Desde aquí vamos a intentar ayudarte.

Enhorabuena. Te damos la enhorabuena porque con la adquisición de este automodelo que has realizado o vas a realizar, has hecho una compra de calidad avalada por un equipo de personas que desde este momento se ha puesto a tu disposición, tanto en el plano comercial y profesional como en el deportivo. Has de saber, que comprar material de automodelismo en una **TIENDA** conlleva la garantía de haber comprado el material a un **IMPORTADOR NACIONAL** y por lo tanto, tendrás toda la garantía de funcionamiento y calidad final.

¡¡BIENVENIDO DE NUEVO!!

## LAS DIFERENTES ESCALAS Y TIPO DE MODELOS.

Antes debes saber que existen dos grandes grupos de coches en el mercado, los coches de pista (van sobre asfalto, o superficie dura), y los Todo Terreno, que están preparados para circular por cualquier terreno. A su vez se dividen en otros dos tipos según su motorización: con motor de explosión o con motor eléctrico. Y a su vez, y dentro de cada especialidad los hay de diferentes tamaños o escalas. Infórmate de cuál es la más practicada en la zona donde vives, y de la existencia de clubes y circuitos donde correr. A continuación te hacemos un resumen de las modalidades más importantes.

# 1/8 TT GAS

Es la reina del radio control, ya que en ella están el mayor número de practicantes y la que mayor número de clubes y marcas están implicadas. En esta modalidad se conjugan perfectamente ruido y espectacularidad. A nivel mecánico no es complicada la obtención de las mejores condiciones y ajuste del chasis –por ejemplo a nivel de suspensiones- para un terreno que, por su propia



naturaleza, cambia a medida que avanza el campeonato o la prueba. Es una modalidad en la que las soluciones técnicas del más alto nivel en las que no faltan embragues, diferenciales, frenos de discos, o suspensiones hidráulicas se combinan a la perfección con la facilidad de

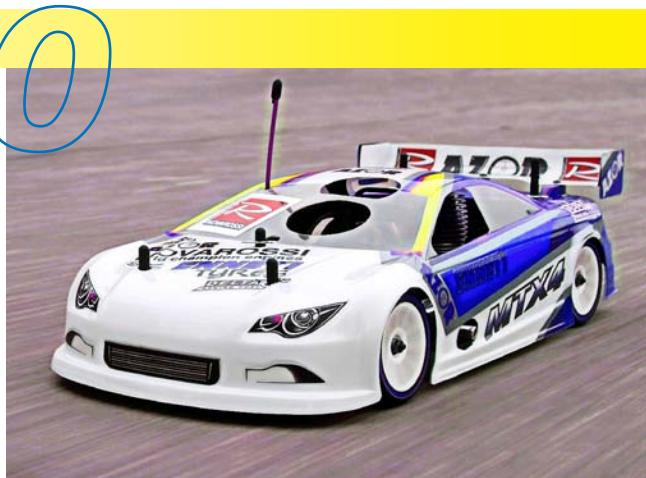
uso. Son muchos los aficionados para los que el TT 1/8 es más que un simple hobby.

## 1/8 PISTA GAS

Es la modalidad más rápida a nivel mundial. Su espectacularidad y número de practicantes sitúan a esta especialidad en una de las de mayor importancia en el mundo del automodelismo. Las soluciones aportadas constantemente en el desarrollo de estos chasis requieren del uso de las mejores técnicas de ingeniería y son a menudo exportadas al resto de escalas. El apartado de motores ( $3,5\text{ cm}^3$ ) constituye así mismo un mundo aparte en el que, como si de la escala 1:1 se tratase, existen equipos de especialistas que montan motores especialmente preparados “por encargo” por los fabricantes más prestigiosos.

## 1/10 TOURING GAS 200mm

Es un hecho que un automodelo RC con aspecto de turismo engancha desde el primer momento al aficionado. Si además su motor es térmico ( $2,11\text{ cm}^3$ ) y fácil de utilizar –pueden incorporar sistema de autoarranque- la primera aproximación al mundo de los térmicos puede tenerlos como protagonistas. Esta fue la idea de algunos fabricantes al lanzarlos al mercado. El auge posterior recomendó la organización



*La escala 1/10 Touring 200mm esta en plena ebullición*

de campeonatos a nivel mundial. Hoy en día, con todos los fabricantes volcados

en el desarrollo de chasis 1/10 para el touring gas, constituyen una modalidad en pleno auge, rica en prestaciones y extraordinariamente competida.

### 1/10 PISTA GAS 235mm

Modalidad de concepción casi tan “simple” como los Pro 10 de Pista eléctricos, que originariamente eran de tracción 4x2, y que hoy en día han visto reforzados sus chasis con el objeto de soportar mejor el peso de sus motores (2,5 cm<sup>3</sup>) y sus mecánicas 4x4. En la actualidad sólo unos pocos aficionados los pilotan y su casi desaparición se debe al imparable auge del Touring Gas 200 mm,.

### 1/18 MICRO

Los más nostálgicos. Iniciaron el camino: los Fiat Abarth, Mini Cooper, Renault Spider son algunos de los chasis precursores. En un primer momento, y por considerarse modelos de iniciación, estos pequeños automodelos venían equipados con variadores mecánicos. Con el auge de los touring 1/10 muchos fabricantes han querido desarrollar también modelos a escala 1:18. Pequeños por fuera, estos chasis incorporan elementos con un diseño equiparable a cualquier otra escala a nivel de equipamiento y prestaciones.



### 1/12 PISTA

Probablemente los más rápidos en reacciones de cuantos modelos existen hoy en día en competición. Sus reducidas dimensiones sirven para albergar una electrónica necesariamente “mini”. Los materiales empleados en su construcción son siempre de última generación. A nivel de diseño su simplicidad no debe engañarnos puesto que su reducido ámbito de utilización hace que se trate siempre de chasis de muy alto nivel en cuanto a soluciones adoptadas; una muestra de este detalle la constituye su minucioso sistema de diferenciales. Pilotarlos durante los ocho minutos que dura una manga requiere incluso reducir nuestros parpadeos al mínimo.

### 1/10 TODO TERRENO ELÉCTRICOS 4X4

Posiblemente una de las modalidades con más tradición en el automodelismo. Estos chasis de tracción integral aptos para superficies de todo

terreno y propulsión eléctrica, combinan perfectamente la espectacularidad de su comportamiento con la incorporación de los últimos avances tanto en el diseño de los chasis como de la electrónica que llevan asociada. El 4x4, tremendamente exigente con cualquier mecánica, ha servido de impulso para el desarrollo tecnológico en materia de motores, baterías, variadores electrónicos, etc.

## 1/10 TODO TERRENO ELÉCTRICOS 4X2

Los “traseira”, denominación que reciben los chasis de la modalidad más purista desde el punto de vista de la conducción en superficies consideradas como de todo terreno, son menos exigentes con las prestaciones de sus baterías y requieren motores de menor potencia. Son imprescindibles para iniciarse con buen pie en el mundo del todo terreno eléctrico. Su nivel de competitividad es, así mismo, altísimo.

## 1/10 TOURING ELÉCTRICOS

De tracción total y con sistemas de doble o simple correa, con o sin one-way en los que el motor puede adoptar diferentes posiciones de acuerdo con el diseño del vehículo, los Touring 1.10 eléctricos disponen de sistemas de amortiguación independiente y unos trenes delantero y trasero en los que podemos ajustar cualquier parámetro directamente relacionado con el comportamiento final del vehículo que podamos imaginar y en el que incluso la elección de los neumáticos o el mousse de los mismos, o de la carrocería, puede llegar a jugar un papel importante si estamos en competición.

## 1/10 FÓRMULA 1

Simple y espectacular en sus reacciones en el asfalto, con su motorización eléctrica, su similitud con los de la escala grande y su bajo coste los hace especialmente indicados para la iniciación sin que por ello tengamos que renunciar a la competitividad. Casi siempre basan su diseño en el de los pista 1.10, de los que suelen heredar el tren trasero. Las dimensiones de esos chasis limitan y caracterizan a menudo el diseño del tren delantero, espartano y sólido como mandan los cánones de la fórmula 1, y obligan a la disposición de los elementos que componen su electrónica.

## 1/8 RALLY GAME

Los chasis de todo terreno térmico no han sido una excepción a la moda del denominado Rally Game. En este caso el camino ha sido el inverso al de los modelos anteriores. A partir de un chasis de todo terreno se ha desarrollado un turismo con aspecto, prestaciones y acabado apto para superficies duras o asfalto. El objetivo era divertirse, que el aficionado pudiese contar con un chasis apto para todo

tipo de superficies y muy robusto. Dispuestos siempre a competir, de la simple diversión se ha pasado a la organización de campeonatos serios en todo el mundo.

## 1/5 GRAN ESCALA 1/5

La Gran Escala es quizás una de las modalidades más emblemáticas del automodelismo. Llegar hasta ella requiere a menudo haber pasado por otras más pequeñas. Los conocimientos a nivel de mecánica necesarios son muy exigentes; también nuestro poder adquisitivo. Estos chasis, los más grandes que podemos encontrar en el automodelismo, cuentan con motores de 2 CV (23cm<sup>3</sup>), frenos de disco autoventilados, neumáticos similares a los de un kart, carrocerías espectaculares, servos de 20 kilos, por citar algunos ejemplos, y una electrónica tan pequeña y sofisticada como la de cualquier otro automodelo. Su comportamiento en pista por otra parte es absolutamente idéntico al de las escalas reales.

### FÓRMULA 1 GRAN ESCALA 1/5



*El realismo de la modalidad 1/5 F1 es impresionante*

Si la Gran Escala es en sí misma una modalidad restrictiva por su alto nivel, la Fórmula 1 Gran Escala aún lo es más puesto que entre sus normas se encuentra, a veces, la de contar con un modelo a escala réplica exacta de un chasis de fórmula 1 participante en el campeonato de la FIA. El acabado de estos espectaculares chasis recuerda perfectamente el de los coches de escala 1:1.

## 1/6 TODO TERRENO

Es una modalidad de muy reciente creación y que está teniendo un gran éxito por la facilidad de puesta a punto, arranque y mantenimiento de sus motores de 26 cm<sup>3</sup>. Espectaculares en su conducción, se caracterizan por un precio comedido y un tamaño considerable.



*Su tamaño resulta espectacular*



## MOTOCICLETAS

Inexplicablemente poco utilizadas pese a su tremenda espectacularidad en pista, las motocicletas cuentan con un diseño sorprendente a simple vista, extremadamente cuidado en aspectos que van desde la similitud de los modelos con los de escala 1:1 hasta el reparto de masas para que el equilibrio sea en todo momento posible y perfecto, y

capaz de recoger aspectos como el siempre espectacular balanceo del piloto al sortear una curva. Existen con motor eléctrico y también de explosión. La escala mas común es la 1/5

# COMO EMPEZAR

Con este folleto, intentaremos resolver todas las dudas que puedan surgirte. Las preguntas más habituales que puede realizar cualquier persona que se inicia en el automodelismo suelen ser las siguientes:

1. **¿QUIEN PUEDE AYUDARME A PONER EL COCHE EN FUNCIONAMIENTO?**
2. **¿DONDE PUEDO IR A RODAR CON MI COCHE DE RADIOCONTROL?**
3. **¿HAY ALGUNA ASOCIACION QUE AMPARE AL AUTOMODELISTA?**
4. **ESTO ME GUSTA Y QUIERO COMPETIR. ¿QUE TENGO QUE HACER?**

Desde nuestra experiencia estas son las 4 principales preguntas que te vas a hacer cuando empieces a disfrutar de tu automodelo. Esperamos poder resolvértelas todas y, sobre todo y lo más importante, que el tiempo que le dediques al automodelismo ya sea mucho o poco, te genere momentos positivos, divertidos y agradables.

En las siguientes páginas te contestaremos a cada una de estas preguntas y te daremos toda la información para que en tu zona puedas ponerte en contacto con alguna persona relacionada con el automodelismo deportivo que te pueda introducir en él. Sólo te pedimos que antes de arrancar, leas este pequeño folleto y conozcas las posibilidades de divertimento que ponemos a tu alcance.

## ¿QUIEN PUEDE AYUDARME A PONER EL COCHE EN FUNCIONAMIENTO?.

Felicidades, ya eres poseedor de un coche de radio control. Dependiendo de lo que hagas a partir de ahora disfrutarás una barbaridad de tu automodelo, o al revés, sufrirás los revesos de no hacer las cosas como debes. En el automodelo que acabas de adquirir, sea de iniciación o de alta competición, existe una mecánica y electrónica que tienes que conocer para poder empezar a utilizarlo y disfrutarlo. Vamos a intentar orientarte en tus primeros pasos.

## HE COMPRADO EL COCHE, ¿QUE TENGO QUE HACER?

### **PRIMER PASO: EN CASA**

Lo primero y, si es posible en la tienda, comprueba y pregunta si el modelo viene completo o si le falta algún accesorio para su funcionamiento. Éstos suelen ser, normalmente, las pilas o baterías eléctricas, así como el combustible, el chispa, o algún otro elemento en los de explosión.

Una vez en casa, y antes de tocar nada del modelo, lee con atención las instrucciones del coche. Allí te expondrán todas las características del mismo, detallarán sus instrucciones de montaje y mantenimiento, y relacionarán los accesorios que necesitas para ponerlo en marcha por primera vez.

Si el modelo viene montado, no está de más darle algún repaso a toda la tornillería. Hazte con un juego de herramientas para tu coche. Las más comunes son: destornilladores, llaves allen, de vaso, unos alicates, etc. Muchas veces en las instrucciones del modelo te indicarán las que necesitas. Únicamente tras haber leído y entendido las instrucciones debes empezar a manipular tu vehículo.



*El tiempo que dediquemos en casa es vital para el buen funcionamiento del coche*



## SEGUNDO PASO: A RODAR!!

Una vez hayas completado el primer paso, debes pasar a la acción. Para ello nada mejor que rodearte de personas que ya tengan experiencia en el automodelismo y que te puedan ayudar a dar los primeros pasos. Una vez más, es **TU TIENDA HABITUAL** donde mejor te ayudarán: conocen perfectamente el coche que les has comprado. Allí pueden aconsejarte cómo ponerlo en marcha, pueden decirte trucos para disfrutar del hobby y recomendarte un circuito y un club para que puedas rodar con total seguridad y donde sin duda encontrarás a las personas indicadas para pasar un rato divertido.

## ¿DONDE PUEDO IR A RODAR CON MI COCHE DE RADIOCONTROL?

Como hemos comentado antes, si te has dejado aconsejar por tu **TIENDA HABITUAL**, te habrán recomendado acudir a un circuito donde podrás desarrollar el potencial que tiene tu coche de radiocontrol. Los **CIRCUITOS** suelen estar gestionado por un **CLUB**, sus miembros son los encargados del mantenimiento y gestión de las instalaciones, y cómo no de organizar carreras, campeonatos, etc.

### EL CIRCUITO.



*El circuito y el club, tus grandes aliados para disfrutar de tu coche a radiocontrol*

Una vez en él, la pregunta clave es ¿Cómo disfrutar de la pista? Asegúrate de que en ese club haya otros aficionados de la categoría en la que tú corres de forma que te puedan ayudar y no te sientas sólo. Es muy importante que el circuito organice carreras de club en la categoría que a ti te gusta y de que te asegures de

que puedes hacer uso de tu coche en sus instalaciones. Recuerda que hay distintos tipos de circuitos, y no todos te son adecuados para tu automodelo.



Asegúrate en **TU TIENDA HABITUAL** de cuál es el más conveniente para el tipo de automodelo que poseas.

En el circuito ganarás seguridad puesto que no podrás dañar a nadie con un coche descontrolado. Crecerás en dotes de pilotaje, puesto que te darás cuenta de que lo importante es llevar el coche controlado, por un trazado. Y, sobre todo, aprenderás a realizar la puesta a punto de tu modelo cuando veas que tu coche no va o no corre como el de los demás. Al hacerte socio de un circuito ayudarás al CLUB a seguir proporcionando el servicio adecuado que requiere la pista, podrás compartir buenos ratos con gente que tiene la misma afición que tú y, en definitiva, habrás dado un nuevo salto cualitativo en el radiocontrol del que no te arrepentirás. En definitiva, será un dinero bien empleado.

Ya tenemos las llaves de un circuito cercano a nuestro domicilio y nos disponemos a usarlo. Hay unas normas básicas en tu club que debes conocer y que has de cumplir. La norma básica general es hacer amigos y no molestar. Cuando vayas a rodar coincidirás con otros pilotos, entabla conversación, intercambia información y aprende, aprende de todo el mundo porque al principio todo el mundo sabrá más que tú. Déjate enseñar y prueba lo que te dicen. Sólo probando y rodando, con el tiempo, llegarás a decidir por ti mismo y a ser un piloto experimentado.

### **ESTANCIAS DEL CIRCUITO.**

Debes saber que el circuito esta dividido por partes y es importante que las conozcas para saber ubicarte y cumplir en todo momento las normas de seguridad y de conducta de la pista.

**Padock.** Espacio con mesas donde nos ubicamos a la llegada a la pista. Este va a ser nuestro “taller” particular. Generalmente esta ubicado en un lateral. Es aquí donde dejaremos todo nuestro material y donde ajustaremos el coche para, cuando estemos preparados, pasar a la pista y al podium.

**El podium.** Nuestro puesto de pilotaje. Está elevado y en una situación estratégica de la pista para poder visualizar nuestro coche en la pista perfectamente. Cuando subas y bajes del podium, ten cuidado con la antena,



*Los Boxes o Padock son imprescindibles en cualquier circuito*

normalmente colocamos el coche en la pista y sacamos la antena antes de subir, mientras subimos miramos los escalones y si alguien baja en ese momento podemos romper nuestra antena o, lo más grave, darle en un ojo. Intenta subir con la antena recogida y extiéndela totalmente cuando llegues arriba. Una vez en el podium es muy importante que siempre pilotes desde la misma zona ya que las referencias visuales se pueden perder y es que, de pilotar en un extremo al otro del podium todo parece diferente. Prueba varios sitios y decide cual es el tuyo, a partir de ahí siempre busca ese sitio, si estuviera ocupado quédate lo más cerca posible. Durante el pilotaje, intenta no moverte y evita que tu antena invada el espacio visual de los demás pilotos. Acércate todo lo que puedas a la barandilla incluso pega el cuerpo a ella, de esta forma evitarás que otros pilotos te quiten la visión de los laterales del circuito.

**Boxes.** Es la zona situada junto a la pista, normalmente debajo del podium, donde se sitúan tus mecánicos a realizarte las labores de reportajes y reparaciones en carrera o entrenamientos.

**La pista.** Es la zona donde “exprimiremos” nuestro coche. Al principio cuando ruedas con los demás coches, todos irán más deprisa que tú. Si te da miedo que te golpeen el coche o estorbar a los demás, intenta ir al circuito cuando haya menos gente, de esta forma estarás menos presionado y tranquilamente ganarás reflejos sin darte cuenta.

Cuando ya lleves el coche más o menos por el sitio y seas capaz de dar muchas vueltas sin problemas debes empezar a ver cómo y por dónde van los demás, no dudes en preguntar a otros pilotos tus dudas, ninguno se negará a ayudarte o a darte un consejo. Al principio ten paciencia, pasarás muchas horas arreglando cosas y pocas disfrutando. Recuerda lo más importante, no intentes ir deprisa de lado a lado del circuito, intenta ir despacio y fino, rodando suavemente por la pista como si el coche llevara una bomba que pudiera estallar. Nada de acelerones salvajes ni salidas de pista, siempre por la trazada más corta buscando el interior de las curvas y muy suavemente. Poco a poco irás más y más deprisa pero recuerda que de nada vale acelerar mucho si te sales de la trazada buena.



### ***NORMAS EN EL CIRCUITO.***

Aunque cada club tiene las suyas

*Antes de entrar en el circuito, es conveniente saber sus normas*

propias, estas son normas que generalmente aplican todos los clubes y que debes conocer:

**Frecuencias.** Lo primero que hay que hacer es encender la radio y comprobar que todo funciona correctamente. Los pasos correctos son los siguientes:

1.- Averigua cuál es tu frecuencia. Normalmente la encontrarás en alguno de los cristales de la radio o del receptor. Son 5 números, que empezaran normalmente por 40 o 27. Aunque también existen otros tipos de radio. En cualquier caso tu tendero te informará al comprar el coche. Nunca dudes en preguntárselo. No estará de más que adquieras otro juego de cristales para poder cambiarlos en caso necesario.

2.- Si estás con más gente practicando el hobby, pregúntales si existe alguna pizarra o tablón donde estén las frecuencias usadas. Comprueba que no esté la tuya, y apúntala. Si ya existiera, contacta con el otro piloto y ponte de acuerdo con él en el momento de la utilización del coche.

3.- Enciende siempre antes el transmisor y luego el receptor. Para apagar siempre apaga primero el receptor y luego el transmisor.

4.- Cuando te vayas, borra de la pizarra o tablón tu nombre y frecuencia para que pueda ser utilizada por otro piloto.

**Con otros coches.** Sales a la pista y la gente rueda todavía mucho más rápido que tú. Lo que nunca debes hacer es frenar para que te adelanten o salirte de la trazada. Si frenas y te apartas te saldrás de la trazada lógica que el piloto que te va a adelantar piensa que vas a hacer. El resultado será una embestida que puede acabar con daños en ambos coches. ¿Qué es lo que debes de hacer para dejarte adelantar? Tienes dos opciones: una es apartarte completamente antes de que llegue el otro coche, pero si haces esto te pasarás el día fuera de la pista. La otra es que sigas tu camino como si nada pasara, el piloto que te sigue, seguramente más experimentado que tú, te adelantará saliéndose de su trazada. Recuerda que si tu nivel es demasiado básico debes rodar cuando haya poco movimiento en la pista. Cuando alcances un cierto control para ser adelantado, debes abrirte un poco en la curva saliendo hacia el exterior, el piloto que te sigue se colará por el interior sin ningún esfuerzo.



*Los coches de modalidad 1/8 TT son espectaculares en acción*

En caso de accidente, (procura siempre evitarlo), pero en el caso de que suceda, intérsate por el contrario, pide perdón si crees que has sido culpable pero nunca pagues dinero ni lo pidas. Esta es otra regla no escrita y todos sabemos lo que nos jugamos cuando rodamos. En todo caso, puedes ofrecer el recambio al piloto al que has roto si no lo tiene. Siempre nos hemos de conformar con un simple “lo siento”. Sólo en el caso de que seas un temerario en la pista, repetidamente, ganarás enemigos, pero nadie te crucificará por cometer un error. Si sales a la pista a buscar piezas de tu coche tras un golpe hazlo de forma que no puedas ocasionar accidentes. Recuerda que cuando pilotamos a gran velocidad el campo de visión se limita a unos metros delante del coche y es imposible ver a una persona que está en la pista. Lo mismo ocurre si tu coche se para, inmediatamente desde el podium has de gritar “coche” y luego especificar dónde está, señalándolo. De esta forma los pilotos que pasen por esa zona ampliarán su campo de visión y reducirán la velocidad para evitar el accidente.

## ¿HAY ALGUNA ASOCIACION QUE AMPARE AL AUTOMODELISTA?

Hace unos 30 años, cuando el mundo del radio control estaba naciendo, unos “locos aficionados” a los coches crearon la Asociación Española de Coches A Radiocontrol, en adelante

**AECAR** es una asociación SIN ANIMO DE LUCRO, cuya misión es la de amparar a todos los automodelistas, compitan o no, para garantizarles principalmente los siguientes servicios:

**SEGURIDAD.** Si eres asociado de **AECAR** y quieres disfrutar del automodelismo en un circuito, es importante que sepas que la LICENCIA AECAR incluye un seguro que te permitirá, en caso de accidente en el que haya daño físico a una persona, cubrir las posibles contingencias que se puedan ocasionar.

**INFORMACION.** **AECAR** te mantendrá informado de todas las novedades que haya en el mundo de la competición y podrás estar al tanto de todas y cada una de las competiciones que se realizan por tu zona. Si eres Asociado de AECAR, recibirás vía e-mail cualquier información específica de este mundillo, y podrás estar siempre actualizado en [www.aecar.org](http://www.aecar.org).

**COMPETICION.** Si ya estas pensando en el mundo de la competición debes saber que para poder participar en cualquier prueba provincial, regional etc., debes tener licencia AECAR, al igual que en cualquier federación deportiva.

A su vez, AECAR está adscrita a EFRA (Federación EUROPEA [www.efra.se](http://www.efra.se)) e IFMAR (Federación MUNDIAL [www.ifmar.org](http://www.ifmar.org)) con lo cual podrás tener acceso en un futuro a Campeonatos Internacionales.



*En la Web de AECAR tendrás toda la información necesaria para estar al día de la asociación*

**AECAR** siempre te va aconsejar que uses tu coche de radiocontrol en un lugar seguro donde no puedas causar daños a personas o cosas, y ese lugar ideal será uno de los circuitos permanentes que existen repartidos por toda la geografía española. Puedes encontrarlos en la sección de clubes, en la página de **AECAR**, [www.aecar.org](http://www.aecar.org)

**AECAR** también está desarrollando otras muchas actividades en el ámbito de la iniciación de las que estarás puntualmente informado en [www.aecar.org](http://www.aecar.org).

## ESTO ME GUSTA Y QUIERO COMPETIR ¿QUÉ TENGO QUE HACER?

Si estás decidido a competir debes saber que **AECAR** organiza campeonatos Regionales y Nacionales sólo para las modalidades antes citadas.

### EN COMPETICIÓN.

Cuando hayas alcanzado un cierto nivel de pilotaje y quieras medirte con los demás... ¡la mejor forma es competir!. En la competición entran nuevos factores ajenos al coche y a la puesta a punto como son: la inteligencia, el autocontrol, la concentración y la experiencia. Muchos pilotos son increíblemente rápidos y



expertos rodando tranquilamente en su circuito, pero no son capaces de aguantar la presión de una carrera y sufren altibajos durante las pruebas que les llevan a cometer errores. Otros no son tan rápidos y mantienen un pilotaje racional y seguro que les lleva a ser muy constantes y al final lo llegan a hacer incluso mejor que los rápidos. Sólo cuando llegues a combinar velocidad y seguridad serás un piloto completo.

## COMPETICIONES REGIONALES.

Este tipo de pruebas se dividen en dos categorías:

**Sociales:** Son las carreras que se organizan en tu **CLUB** y no es necesario, en principio, ningún tipo de licencia. El club pone las reglas de la competición, el calendario de pruebas y la cantidad de las mismas. Pregunta en tu club y obtendrás toda la información

A nivel de club casi todo vale, porque estarás entre amigos, sólo hay que cumplir las reglas básicas de comportamiento, ya que las verificaciones técnicas sobre los coches o no son muy estrictas o son inexistentes. Después de correr unas cuantas carreras de club aprenderás a controlar los nervios y tendrás la suficiente experiencia para apuntarte al primer nacional que te pille cerca de casa, quizá te guste y lo corras entero; con tiempo y ganas, quién sabe, puedes llegar a meterte en las finales y correr con los grandes.

**Regionales:** Son pruebas en las que ya se aplica el Reglamento **AECAR** y debes tener licencia **AECAR** obligatoriamente. **AECAR** dispone de un delegado regional por especialidad y región, que te informara detalladamente sobre dicho campeonato, fechas y noticias importantes. Si quieres conocer al delegado regional de tu modalidad consulta en [www.aecar.org](http://www.aecar.org).

## COMPETICIONES NACIONALES.

Todo lo que hemos visto hasta ahora y mucho más se lleva al extremo en una carrera a nivel nacional. Lo primero es obtener la licencia AECAR y segundo conocer la reglamentación de tu cate-



*Las verificaciones técnicas en un Campeonato de España son muy estrictas*

goría, las especificaciones técnicas que ha de cumplir tu coche, tu motor, etc. La mejor forma es consultar la web de **AECAR** en [www.aecar.org](http://www.aecar.org). Ahí encontrarás todo la información que necesitas para competir a nivel nacional, desde el calendario hasta el último detalle de cómo tiene que ir la carrocería de tu coche, las dimensiones máximas de alerones, ruedas, alturas, los motores permitidos, etc.

En esta web encontrarás también información sobre como funciona una carrera, lo que se puede y no se puede hacer durante la misma, cómo se organiza, cuanto dura, etc, etc.

No tengas miedo a participar en una carrera del campeonato nacional pensando que la gente va a correr mucho más que tú, ya que te asignarán un grupo teóricamente de tu mismo nivel mientras que los mejores pilotos correrán juntos en otras series. Sólo en el caso de que durante las clasificatorias demostrases estar a la altura de los grandes correrás con ellos. Pero ten paciencia, los primeros años tendrás que aprender y rodar mucho para llegar a meterte en las finales de un Campeonato de España.

## COMPETICIONES INTERNACIONALES.

**AECAR** es una asociación reconocida en el resto del mundo. Si después del paso de los años y la experiencia dieras el salto al plano internacional, **AECAR** es la Asociación que te proporcionará todo lo necesario para acceder a la disputa de los Campeonatos de Europa y Campeonatos del Mundo.

Esperamos que toda esta información te haya servido como base y punto de partida, de entrada en el mundo del automodelismo.

Nuestra intención es que este folleto te permita tener más claros ciertos conceptos de este hobby, que, al fin y al cabo, tiene que servirte para disfrutar de tu tiempo libre y hacerte pasar ratos lo más agradables posibles.

Si quieres información más detallada puedes dirigirte a los distintos apartados que aquí te reseñamos:

**AECAR.** [www.aecar.org](http://www.aecar.org) Para información más detallada acerca de la asociación nacional, clubes más cercanos a tú localidad y formas de contactar con ellos.



*La espectacularidad de las grandes competiciones*

## INFORMACION DE TU MODELO.

Revisa las instrucciones y las etiquetas. Generalmente hoy en día todas tienen página WEB. También su correspondiente IMPORTADOR NACIONAL tiene su propia WEB en castellano.

“AECAR puede irte informando a lo largo del tiempo de todos los acontecimientos deportivos que se produzcan no solo cerca de tu domicilio, si no también de cualquiera que se realice en España, e incluso de los eventos internacionales mas importantes. Para ello, solo debes entrar en nuestra pagina web, [www.aecar.org](http://www.aecar.org) e introducir tus datos en el apartado de iniciación. Allí también podrás encontrar noticias de tu interés.”

Nada más, sólo nos queda agradecerte el tiempo que has dedicado a la lectura de este folleto. También deseamos que su lectura te haya motivado. A partir de ahora sólo tienes una misión:

# ¡ DISFRUTAR !

AECAR, 2008

