



REGLAMENTO 1/10 TOURIG GAS

**Temporada
2017**

INDICE

- 1.- PRUEBAS
- 2.- SOLICITUD DE PRUEBAS
- 3.- ADJUDICACION DE PRUEBAS
- 4.- INVITACIONES
- 5.- INCRIPCIONES
- 6.- ACREDITACIONES
- 7.- COLOCACION EN SERIES O GRUPOS
- 8.- ENTRENOS LIBRES
- 9.- REUNION DE PILOTOS
- 10.- VERIFICACIONES
- 11.- ENTRENOS CONTROLADOS Y MANGAS DE CLASIFICACIÓN Y SUPERPOLE
- 12.- RECOGE COCHES
- 13.- SUB-FINALES Y FINAL
- 14.- HORARIOS ORIENTATIVOS
- 15.-PROHIBICIONES
- 16.- FUNCIONAMIENTO INTERNO
- 17.- CAMPEONATO DE ESPAÑA B
- 18.- RANKING
- 19.- CAMPEONATO DE ESPAÑA +40
- 20.- PROBLEMAS DE FUERZA MAYOR, INTERRUPCIONES Y LLUVIA
- 21.- CLASIFICACIONES
- 22.- DELEGADOS REGIONALES
- 23.- ESPECIFICACIONES TECNICAS DEL TOURIG GAS

ARTICULO PREVIO.-

Este reglamento se completa con el reglamento General de AECAR.
Cualquier punto discrepante con aquel, tendrá validez lo allí indicado.
Para cualquier punto no reglamentado en este, será suplementario el General de AECAR y/o el de EFRA en este orden.

1. PRUEBAS

Se realizarán un total de 4 pruebas de las que puntuarán las tres mejores.

2. SOLICITUD DE PRUEBAS

A demás de lo dispuesto en el reglamento general de AECAR (en adelante el R.G.A)
Los clubes que deseen solicitar prueba, deberán cumplir con los siguientes requisitos:

*- **Los clubes organizadores, deben de estar debidamente censados y sus instalaciones debidamente homologadas.**

*- Disponer de boxes cubiertos con corriente, luz, mesas y sillas para un mínimo de 70 pilotos.

*- Servicio de aseos mixtos.

*- Compresor con mínimo dos pistolas a partir de las 12:00 del mediodía

Del viernes.

*- Lavadero de carrocerías con agua corriente, jabón y esponjas.

*- Mesas para calentar y carburar motores.

*- Servicio de bar a partir de las 10:00 h del sábado, hasta las 15:00h del

Domingo.

*- Parking en las inmediaciones del circuito (menos de 100 metros) para albergar los vehículos de los participantes.

3. ADJUDICACION DE PRUEBAS

*- Antes del 30 de junio de cada año, los **Delegados Regionales** una vez comprobado que los clubes solicitantes, están debidamente censados y sus instalaciones, homologadas, presentarán al Delegado Nacional, las candidaturas respectivas y estas se adjudicarán en reunión de estos.

Caso de no contarse con número significativo de delegados, se hará mediante consulta telemática entre los mismos o entre los clubes y el delegado nacional.

Si se diese el caso de no tener suficientes candidatos, podrán repetir prueba todas las regiones. El Delegado Nacional podrá solicitar una encuesta de valoración entre los pilotos mediante consulta telemática.

Los circuitos deberán de cumplir con las especificaciones técnicas de la categoría de 1/10 Touring gas señaladas seguidamente. -

Personal de carrera:

Un director de carrera, un árbitro (esta función la puede realizar el director de carrera) personal de cronometraje y de verificaciones, ambos con sobrada experiencia, un mínimo de 3 recoge coches.

El club puede solicitar a Aecar si lo desea personal para dirigir o cronometrar la carrera.

Especificaciones de circuito. -

Cuerda mínima 200 m.

4m de ancho mínimo.

La distancia máxima desde el centro del pódium hasta cualquier punto del trazado será de 60 m.

La recta será como mínimo de 45 m.

Los puestos de los recoge coches estarán en zonas que no obstruyan la visión de los pilotos y protegidos con barreras o ruedas en caso de ser posiciones peligrosas.

La zona de público estará debidamente protegida y separada de la pista para evitar daños.

4. INVITACIONES

Se estará a lo dispuesto en el R.G.A..

Los Clubes organizadores deben enviar con antelación suficiente (mínimo 2 meses) a la celebración de la prueba, una invitación en formato pdf al Delegado Nacional para su publicación en la web de Aecar, con un máximo de 1 mega. Esta invitación debe de incluir, la información de: Nombre, dirección, coordenadas GPS, planos de cómo llegar, hoteles cercanos con sus teléfonos, direcciones y precios además de lo que el club estime de interés.

En las invitaciones, figuraran los horarios de apertura y cierre de las instalaciones.

Se establece como horarios límite:

Apertura instalaciones. - 8 h

Cierre pista. - 20 h.

Cierre instalaciones. - 21 h.

5. INSCRIPCIONES

El total de inscritos máximo de una carrera será de 108 pilotos, elegidos primero por ranking del año anterior y después por orden de ingreso o transferencia. El importe de la inscripción será de 40 €.

Para este año del 2017, el plazo de inscripción se amplía a las 23 59 H. DEL MIERCOLES DE LA MISMA SEMANA DE LA CARRERA “2 días antes”

***- Los participantes que paguen por transferencia deberán hacerlo antes del lunes de la semana de la carrera**

***- EL RETRASO EN EL PAGO, Y/O DE LA INSCRIPCIÓN SUPONDRA LA PÉRDIDA DEL RANKING DE LA TEMPORADA ANTERIOR, Y NO RECOLOCARA EN ENTRENOS CONTROLADOS, PASANDO A OCUPAR LA/S ULTIMA/S POSICIO/ES DE SALIDA EN LAS MANGAS CLASIFICATORIAS.**

El miércoles anterior a la prueba se publicará el horario estimado, en caso de no publicarse se sobreentiende que el horario será el que figura en este reglamento, acorde al número de pilotos inscritos.

Los pilotos que quieran cancelar su preinscripción lo podrán hacer, hayan pagado o no, sin más requisito que

Comunicarlo a la organización que les devolverá el dinero de la inscripción.

Esa prueba no les contará ya que han comunicado su baja

Si un piloto que ha pagado continúa inscrito **Y NO ACUDE A LA CARRERA** esa prueba **NO** le contará y la devolución del dinero de la inscripción quedará a voluntad del club organizador.

Si el número de inscritos a un Nacional fuese inferior a 20 pilotos, la

Prueba se podrá **anular o aplazar** en común acuerdo entre el club organizador, y el delegado Nacional, devolviendo el dinero de las inscripciones.

6. ACREDITACIONES

Desde la mañana del viernes, la organización dispondrá de al menos una persona que además de abrir las instalaciones, acredite a los pilotos.

Las acreditaciones de los pilotos, la publicación de las series, Trasponder y frecuencias y marcado de chasis se realizarán desde viernes por la mañana al sábado por la mañana, en todo caso, antes de empezar las mangas de entrenos controlados.

Los entrenos libres del viernes y sábado, son libres de verificaciones y el control de frecuencias recae en los pilotos.

En el caso de que un piloto no tenga la licencia en vigor podrá abonarla a la organización en el momento de la acreditación. No se aceptará el pago en efectivo de la inscripción salvo a estos últimos pilotos mencionados.

Las acreditaciones serán obligatoriamente adhesivas y se pegarán sobre la licencia de Aecar que el piloto debe de llevar obligatoriamente a las carreras.

Los pilotos, mecánicos, y demás personal acreditado, deberán llevar colgada en sitio muy visible su licencia de AECAR cualquiera que sea su modalidad, debiendo solicitar a la organización un resguardo provisional en caso de olvido o extravío.

7. COLOCACION EN SERIES

Habrán tantas series o grupos como resulten de repartir de 8 a 10 pilotos en cada una con un máximo de 10

Las series se irán llenando por riguroso orden de clasificación del año anterior, de tal manera que si algunas series han de quedar con menos pilotos serán las que contienen a los pilotos con mejor ranking.

La serie con mejor ranking correrá en último lugar con el número 1. Los pilotos sin ranking se colocarán de forma que las frecuencias de su inscripción no coincidan a criterio de la organización.

La organización avisará a los pilotos que deban modificar su frecuencia.

Si varios pilotos van juntos a la carrera, en la inscripción indicarán si no quieren estar juntos para poder hacerse de mecánicos mutuamente. Esta observación sólo se hará para pilotos sin ranking o si se renuncia al ranking.

Este cambio nunca supondrá una mejora en la serie para ninguno de los pilotos, sino más bien, una posible bajada hacia series más lentas.

8. ENTRENOS LIBRES

*- De Lunes a Jueves, ambos inclusive, la pista permanecerá cerrada a cualquier coche y piloto que vaya a correr en la prueba.

*- Todo aquel piloto inscrito en la carrera que viole esta norma será expulsado de la carrera y se considerará falta grave a efecto de acciones posteriores.

*- El Viernes la pista permanecerá abierta. Se considerarán entrenos libres.

El control de frecuencias y de la cantidad de pilotos en el pódium, correrá a cargo de los pilotos. En el caso de superar el aforo del pódium o de la pista se la organización deberá de emplear la norma de un depósito o 5 minutos por prueba, siendo 12 como máximo el número de pilotos en el pódium. La organización velará del cumplimiento de esta norma, pudiendo sancionar con la pérdida de la mejor manga, al piloto que la infrinja.

El sábado, de 8 h. a 8h 30 m. quedará reservada la pista exclusivamente para los inscritos que no hubiesen entrenado el viernes. A partir de las 8h. 30 minutos, la pista

quedara abierta a todos los participantes siendo el control de frecuencias y la cantidad de pilotos en el pódium, responsabilidad de los pilotos.

La organización de la carrera podrá dar por finalizado el tiempo de entrenos libres cuando lo considere oportuno.

Tanto el viernes como el sábado hasta la reunión de pilotos, los mecánicos y los propios pilotos actuarán de recoge coches, por tanto está totalmente prohibido salir a la pista con calzado que no cubra los dedos de los pies ni los talones.

9. REUNIÓN DE PILOTOS

Se estará a lo dispuesto en el R.G.A..

*- La reunión de pilotos se realizará el sábado tras el entreno de los no acreditados el viernes y de acuerdo con el horario que estime la organización. *- A dicha reunión deben asistir obligatoriamente todos los pilotos y miembros de la Organización. De no hacerlo se entenderá su desinterés por las medidas que allí se adopten y será potestad del director de carrera sancionar a dicho piloto con la pérdida de su mejor manga por su falta de interés y colaboración. *- Pueden asistir los mecánicos, si bien los únicos con voto son los pilotos inscritos.

***- Durante el tiempo que dure la reunión de pilotos, será obligatorio silenciar ruidos en general, por lo que será de obligado cumplimiento la parada de motores, compresores, etc.**

***- No se podrá dar por finalizada la reunión de pilotos sin nombrar un delegado de estos para esta carrera. Su obligación será la de trasladar las quejas o reclamación de cualquier piloto al director de carrera, arbitro, jefe de verificación y de cronometraje.**

***- Los pilotos, obligatoriamente, trasladaran sus reclamaciones a través del delegado de pilotos. Nunca al personal de la organización de la carrera.**

***- Finalizada la reunión de pilotos, la organización, en función de sus horarios establecidos, dejará la pista para entrenos libres, bajo la responsabilidad de los pilotos, cerrándola 10 minutos antes de comenzar las mangas de entrenos controlados.**

***- Antes de comenzar los entrenos controlados, los pilotos deberán colocar sus respectivos dorsales en la carrocería en número de 3 *- Es responsabilidad del piloto, asegurarse que su Trasponder, cuenta al pasar por la línea de cronometraje.**

Se considera al Trasponder como una pieza más del coche por lo que su correcto funcionamiento, recae solo sobre el piloto.

***- En caso de avería de un Trasponder, la organización avisará al piloto en cuestión. El conteo manual de sus vueltas, por parte de la organización será voluntaria, nunca obligatoria**

10. VERIFICACIONES

La organización pondrá a disposición de los pilotos los instrumentos de verificación ya desde el viernes. Todo piloto deberá tener el vehículo en regla para poder participar en las clasificatorias.

Las verificaciones durante la prueba serán aleatorias y organizadas por la dirección de carrera.

Cualquier piloto y en cualquier momento puede pedir una verificación de su coche. Eso no le da derecho alguno a protestar posteriormente alegando que ya pasó la verificación. Se considera lance de carrera, en el momento de la verificación, a una clara deformación de la carrocería o del alerón o una falta de peso producido por un accidente en la pista. Será potestad del director de carrera admitir “lance de carrera” debiendo el verificador comunicárselo de inmediato.

La caída del lastre del coche no se considera lance de carrera en ningún caso.

La verificación además de todas las especificaciones técnicas vigilará el control y marcado de chasis, dorsales, homologación Efra de carrocería, del escape y del filtro de aire e incluso la existencia de aditivos en las ruedas,

***- Está totalmente prohibido las ayudas electrónicas de cualquier tipo y el uso de aditivos en las ruedas pudiendo llevar la sanción por su uso, a la descalificación automática de la carrera, y otras sanciones que decidirá el comité disciplinario de AECAR.**

***- La organización podrá verificar en cualquier momento y a su solicitud, emisoras, neumáticos etc.**

En relación a las ayudas electrónicas, se recomienda a los pilotos el borrado, desconexión en su emisora, de cualquier ajuste, relacionado. Su hallazgo será sancionado con la expulsión automática de la carrera sea usado o no.

En relación a los neumáticos, la organización dispone de medios naturales y electrónicos de medida (Nariz electrónica)

11. MANGAS CONTROLADAS Y CLASIFICATORIAS

*- Las mangas controladas **tendrán una duración de 10 minutos** y las clasificatorias, tendrán una duración máxima de 4 minutos disputándose 2 mangas de entrenos controlados y 5 mangas clasificatorias.

La clasificación de los entrenos controlados y las posteriores mangas de clasificación se hará por el sistema de tiempo más última vuelta.

Para la elaboración de las subfinales se tendrá en cuenta el mejor resultado absoluto de cada piloto de entre todas las mangas disputadas

Los pilotos deberán de cambiar el dorsal en su coche, antes de comenzar las mangas clasificatorias. Durante esta interrupción, la pista estará abierta bajo la responsabilidad de los pilotos.

*- A la orden de la organización, comenzaran a disputarse las mangas clasificatorias a un máximo de 5 y 4 minutos de duración, con salida volante y con 3 minutos de calentamiento. La entrada a repostar no es obligatoria.

Habrará 2 pilotos directos a la final, el POLEMAN al que le acompañará el ganador de la SUPERPOLE.

La súper pole la disputaran a la vuelta rápida, los pilotos clasificados en 2º, 3º y 4º puesto en mangas clasificatorias.

Empezara el 4º luego el 3º y por último el 2º clasificado.

Cada piloto dispondrá de 4 minutos para calentamiento, Terminado este tiempo, dará un máximo de 5 vueltas seguidas, puntuando la mejor.

El ganador será, el que mejor registro consiga. En caso de empate, se cogerá la mejor segunda vuelta y así sucesivamente.

El sábado al término de las clasificatorias el circuito permanecerá abierto y se rodará libremente, sin control de la organización, siempre que la luz lo permita, después quedará cerrado cuando la organización lo considere oportuno en función del horario establecido, **siendo las 20 h. como límite máximo para el cierre de la pista y las 21 h. para el cierre de las instalaciones.**

La organización de carrera, colgará listados la composición de las subfinales, finales y los horarios del domingo.

*- El domingo, también permanecerá abierto hasta el comienzo de las subfinales Si por cualquier causa no se pudieran disputar todas las mangas durante el Sábado, se podrán pasar al domingo, las pendientes, siempre que el horario de las finales lo permitan y de común acuerdo entre los director de carrera y el delegado de pilotos, sometiéndose a votación, entre estos, si fuere necesario.

Las subfinales se organizaran en función de las mangas válidas realizadas.

12. RECOGECOCHE

A demás de lo dispuesto en el reglamento general de AECAR, se aceptará para esta función a los propios pilotos participantes y mecánicos con sus respectivas licencias en Vigor o bien de forma voluntaria o bien de la forma que la organización estime y consensue con ellos si bien esta función será siempre **TOTALMENTE DESINTERESADA.**

El incumplimiento de esta norma se sancionará con la pérdida de su mejor manga, subfinal o final.

Serán un mínimo de 3.

No acercaran los coches hasta finalizado el tiempo de la manga cuando se produzca la parada de un motor, vuelco, salida de pista etc. Se entiende que, al ser a 4 minutos de duración, ya no va a dar tiempo a mejorar el crono.

No está permitido salir a pista como recoge coches con calzado que deje los dedos o los talones al aire. Tampoco se permite fumar ni utilizar auriculares.

En los puestos de recoge coches habrá una silla, un chaleco reflectante de uso obligatorio y un taco de madera (o algo que cumpla esta función) para poder parar el coche en el volante del motor.

También dispondrá de guantes que se utilizarán a voluntad. También se procurará sobre todo en los meses de verano dotar al puesto de recoge coches de una sombrilla contra el sol y se les facilitará agua, obviamente estas sombrillas no podrán estar en medio de la pista sino en sus perímetros

Exteriores.

Ningún mecánico podrá saltar a la pista a recoger ningún coche salvo en el carril de boxes. Se colocarán dos zonas de entrega de coches a ambos lados del pódium para evitar que los recoge coches entren en el carril de boxes. El mecánico deberá acudir a esos puntos a coger su coche.

En ningún caso está permitido insultar ni gritar a los recoge coches y la infracción de esta regla será sancionada de la siguiente manera, 1º un aviso por parte del director de carrera, si se repite con la descalificación del piloto de esa manga o subfinal y 3º con la descalificación de la prueba y posibles

Sanciones por parte de AECAR considerándose infracción grave. Esta norma deberá cumplirse tanto por los pilotos como por los mecánicos, siendo los pilotos los responsables de sus respectivos mecánicos.

13. SUBFINALES Y FINAL

Se partirá de 128 Avos (108 pilotos). Las subfinales (Avos) y la semifinal serán a 20 minutos. La final será a 30 minutos.

Finalizada la subfinal o final, todos los coches pasaran a verificación, siendo estas totalmente aleatorias.

En las semifinales todos los coches quedarán en parque cerrado una vez verificados, entregándose los coches finalistas de las dos semifinales a la vez.

Se permitirán un máximo de dos mecánicos por piloto en subfinales.

No se permiten herramientas eléctricas o de aire comprimido para el cambio de ruedas.

Vuelta de formación

Se dará antes de la salida de las subfinales y final una vuelta de formación obligatoria desde la parrilla de salida con una cuenta atrás similar a la salida normal. Durante esta vuelta se saldrá y rodará a velocidad limitada con los coches separados en riguroso orden y sin posibilidad de adelantamiento para evitar lances. Los mecánicos permanecerán en su cajón esperando a sus coches. Una vez finalizada la vuelta se hará una nueva cuenta atrás para la salida real. Si cronometraje detecta en esa vuelta algún coche que no marca lo avisará por megafonía, pero no parará la salida. El adelantamiento o el comportamiento agresivo, alcances, etc. durante esa vuelta será penalizado a criterio del director y del árbitro. Los coches que no den la vuelta de formación no podrán tomar la salida en parrilla y saldrán desde el carril de boxes en última posición.

No se podrá pedir tiempo por avería mecánica ni eléctrica en cualquier subfinal.

En semifinales y final se podrá pedir tiempo por avería. Se concederá un solo tiempo en semifinal y un solo tiempo en la final.

Si la avería fuese eléctrica, será pista cerrada y obligatorio el apagado de coches y emisoras. Si la avería fuese mecánica, la pista permanecerá abierta.

14. HORARIOS ORIENTATIVOS PARA 50 PILOTOS.

Los siguientes horarios son recomendados, se modificarán en función del número de inscritos, la luz, las condiciones particulares de cada circuito y la climatología, según estime la organización de carrera y serán publicados el miércoles anterior a la prueba.

Horarios orientativos Campeonato de España Touring gas.

VIERNES

08:00 h. Apertura de circuito y comienzo de las acreditaciones.

08:00 20 h. éntrenos libres

20:00 h. Cierre de pista

21:00 h. Cierre de instalaciones

SABADO

08:00 h apertura del circuito. Siguen las acreditaciones

8:10 8:40 h. éntrenos controlados pilotos no acreditados.

8:50 9:50 h. Entrenos libres. Fin de acreditaciones.

10:00 10:30 h. Circuito abierto. Se abre el plazo de recogida de 3 coches
De neumáticos controlados.

10:35 11:00 Reunión de pilotos

11:00 h.- 1ª Manga de entrenos controlados grupo 5 (a 4 minutos)

11:10 h.- 1ª Manga de entrenos controlados grupo 4

11:20 h.- 1ª Manga de entrenos controlados grupo 3

11:30 h.- 1ª Manga de entrenos controlados grupo 2)
11:40 h.- 1ª Manga de entrenos controlados grupo
11:40 11:55 h. Pista cerrada.

12:00 h.- 2ª Manga de entrenos controlados grupo 5 (a 4 minutos)
12:10 h.- 2ª Manga de entrenos controlados grupo 4
12:20 h.- 2ª Manga de entrenos controlados grupo 3)
12:30 h.- 2ª Manga de entrenos controlados grupo 2
12:40 h.- 2ª Manga de entrenos controlados grupo 1
12:40 12:55 h Pista cerrada y recolocaciones.

13:00 h.- 1ª Manga de clasificación grupo 5 (a 4 minutos)
13:10 h.- 1ª Manga de clasificación grupo 4
13:20 h.- 1ª Manga de clasificación grupo 3
13:30 h.- 1ª Manga de clasificación grupo 2
13:40 h.- 1ª Manga de clasificación grupo 1
13:40 13:55 h Pista cerrada

14:00 h.- 2ª Manga de clasificación grupo 5 (a 4 minutos)
14:10 h.- 2ª Manga de clasificación grupo 4
14:20 h.- 2ª Manga de clasificación grupo 3
14:30 h.- 2ª Manga de clasificación grupo 2
14:40 h.- 2ª Manga de clasificación grupo 1
14:40 14:55 h Pista cerrada

15:00 h.- 3ª Manga de clasificación grupo 5 (a 4 minutos)
15:10 h.- 3ª Manga de clasificación grupo 4
15:20 h.- 3ª Manga de clasificación grupo 3
15:30 h.- 3ª Manga de clasificación grupo 2
15:40 h.- 3ª Manga de clasificación grupo 1
15:40 15:55 h Pista cerrada

16:00 h.- 4ª Manga de clasificación grupo 5 (a 4 minutos)
16:10 h.- 4ª Manga de clasificación grupo 4
16:20 h.- 4ª Manga de clasificación grupo 3
16:30 h.- 4ª Manga de clasificación grupo 2
16:40 h.- 4ª Manga de clasificación grupo 1
16:40 16:55 h Pista cerrada

17:00 h.- 5ª Manga de clasificación grupo 5 (a 4 minutos)
17:10 h.- 5ª Manga de clasificación grupo 4
17:20 h.- 5ª Manga de clasificación grupo 3
17:30 h.- 5ª Manga de clasificación grupo 2
17:40 h.- 5ª Manga de clasificación grupo 1
17:40 17:55 h Pista cerrada

18:00 18:20 h Carreras SUPERPOLE.

18:25 19:55 h Circuito abierto.

20:00 21 h Circuito cerrado, Motores parados y cierre de instalaciones.

Estos horarios son orientativos. La organización podrá modificarlos, en función del número de inscritos, luz, etc.

DOMINGO

8:00 9:00 h. Circuito abierto (bajo la responsabilidad de los pilotos) y entrega

Del 4ºcoche de neumáticos.-

09:00 09:30 h.- 1/8 B (A 20 minutos)

09:30 10:00 h.- 1/8 A

10:00 10:30 h.- 1/4 B

10:30 11:00 h.- 1/4 A

11:00 11:30 h.- 1/2 B (A 30 minutos)

11:30 12:00 h.- 1/2 A

12:15 12:45 h.- Final +40 (a 30 minutos)

12:50 13:10 h.- Entrenos finalistas directos.

13:20 13:50 h.- Final Campeonato B

14:00 14:10 h.- Presentación de los finalistas

14:15 15:00 h.- Final.

15:15 h.- Entrega de trofeos.

15. PROHIBICIONES

Se prohíbe arrancar los coches en los boxes o zona de trabajo, permitiéndose únicamente en la zona de carril de boxes. Los clubes habilitarán una zona para calentar o carburar motores lejos de la zona de trabajo de los pilotos y próxima al pódium. Se prohíbe fumar en la totalidad de las instalaciones durante todo el fin de semana. (Reglamento general de AECAR).

16. FUNCIONAMIENTO INTERNO

SUBDELEGADO NACIONAL

Ocupará el cargo de Delegado Nacional con todos sus derechos y obligaciones sólo, si el Delegado Nacional faltase a alguna carrera o evento o si dimitiese de su cargo hasta la realización de elecciones. En el caso de una mala gestión por parte del Delegado Nacional y con la mayoría de los votos de los delegados Regionales, podrá ser destituido de su cargo, ocupando el cargo provisionalmente el subdelegado Nacional hasta las elecciones.

DELEGADO +40

Será el encargado de organizar esta competición, como hace el Delegado Nacional con la absoluta.

Se reunirá con los pilotos +40 consensuando con ellos la normativa que se aplicará en sus finales.

SANCIONES A CLUBES

Se considerarán como falta grave y susceptible de sanción, el incumplir alguno de los requisitos generales de Aecar y en particulares de la escala. El Delegado Nacional,

elevará a la junta directiva de Aecar, la única con facultad sancionadora, la propuesta de sanción, y ésta, tras los trámites

Oportunos resolverá en consecuencia según su reglamento disciplinario.

Cualquier falta grave será sancionada con la pérdida de la fianza. Las faltas muy graves serán sancionadas, además, con la inhabilitación en base al reglamento disciplinario para hacer pruebas a nivel Nacional de cualquier categoría.

17. CAMPEONATO ESPAÑA B

El Campeonato de España B se celebrará coincidente en fecha y circuito con el A.

El piloto que desee correr el campeonato España B lo marcará en la inscripción y lo ratificará al acreditarse. **Solo y como máximo, los 12 mejores pilotos** de las clasificatorias del sábado que se hayan inscrito como participantes en el B disputarán una única final **a 30 minutos** tras las semifinales y previa a la final absoluta.

En la B se podrá pedir tiempo por avería. Será de 10 minutos. Si la avería es eléctrica, pararán todos los pilotos y apagarán sus emisoras y receptores. Si fuese mecánica, los pilotos podrán rodar.

La participación en el B no influye sobre las subfinales ni aporta ni resta puntos sobre la clasificación absoluta siendo ambas totalmente independientes.

No podrán participar en el campeonato de España B:

Los pilotos de Touring gas con ranking A igual o mejor de **5 del año anterior**.

Los pilotos de 1/8 pista con ranking igual o mejor de 10 del año anterior.

Los pilotos de cualquier otra categoría de térmicos que hayan participado en alguna final absoluta los últimos 3 años.

Los pilotos de Touring eléctrico modificados o stock con ranking igual o mejor de 5 del año anterior.

Los pilotos de cualquier otra categoría de eléctricos con ranking igual o mejor de 3 del año anterior.

Esta final tendrá 3 trofeos al igual que la +40.

Toda la inspección y verificación técnica será igual a una final absoluta.

Para correr la final B no se autoriza el uso de un 2º coche. Esta final se considera de consolación por tanto si algún participante de este campeonato se clasificará para la final A, deberá correr la A y dejar su puesto de la B para otro participante, puntuando la misma posición que obtenga en la final A para el campeonato B.

También podrá optar a correr ambas finales con un mismo chasis siempre que la final B no esté completa con 12 participantes.

El número mínimo de participantes será **de 5**.

De ser inferior a 5 los participantes, se anulará la prueba no puntuando en la clasificación general del campeonato de España B.

En la final B se podrá pedir tiempo por avería.

18. RANKING.

Para poder acceder a Ranking se deberán de haber corrido al menos dos pruebas del Campeonato de España A.

19. CAMPEONATO + 40

Para poder participar en el campeonato +40 se deberá de tener al menos 40 años o cumplirlos durante el año en que se participa por primera vez.

El piloto que desee correr la +40 lo marcará en la inscripción y lo ratificará al acreditarse. **Los 12 mejores pilotos** de las clasificatorias del sábado que se hayan

inscrito como +40 disputarán **una única final a 30 minutos** tras las semifinales y previa a la final absoluta.

La participación en la +40 no influye sobre las subfinales ni aporta ni resta puntos sobre la clasificación absoluta siendo ambas totalmente independientes.

Para correr la +40 no se autoriza el uso de un 2º coche. Esta final se considera de consolación por tanto si algún participante de este campeonato se clasificará para la final A, deberá correr la A y dejar su puesto de la +40 para otro participante, puntuando la misma posición que obtenga en la Final A para el campeonato +40.

También podrá optar a correr ambas finales con un mismo chasis siempre que la final +40 no esté completa con 12 participantes.

Toda la inspección y verificación técnica será igual a una final absoluta salvo el marcado de chasis que no es obligatorio.

El número mínimo de participantes será de 5.

De ser inferior a 5 los participantes, se anulará la prueba no puntuando en la clasificación general del campeonato de España de + 40.

En la final +40 se podrá pedir tiempo por avería. Será de 10 minutos. Si la avería es eléctrica, pararán todos los pilotos y apagarán sus emisoras y receptores. Si fuese mecánica, los pilotos podrán rodar.

20. PROBLEMAS DE FUERZA MAYOR, INTERRUPCIONES Y LLUVIA.

PROBLEMAS DE FUERZA MAYOR

Una carrera nunca puede ser aplazada (cambiada de fecha) previamente por predicciones de mal tiempo salvo alerta inundaciones o causa de fuerza mayor, roturas de las instalaciones o de las carreteras de acceso de forma que se haga imposible la realización de la prueba. La organización se

Encargará de avisar a todos los pilotos para que no se desplacen hasta el circuito, previa aprobación por parte del Delegado Nacional.

Una vez comenzada una prueba el director de carrera, decidirá en el caso de aparecer una causa de fuerza mayor, si el circuito es practicable y reúne las medidas de seguridad suficientes para continuar o no, pudiendo si

lo desean consultar a los pilotos para cancelar la prueba o continuar.

En caso de suspenderse la prueba, antes de su finalización natural, puntuara la clasificación obtenida en mangas.

INTERRUPCIONES

Si por la causa que fuera se interrumpiera la carrera por más de una hora y fuera posible rodar, se abrirá la pista para éntrenos controlados hasta la reanudación. Los éntrenos pueden ser controlados, libres o con control de biberones a juicio del Director de Carrera.

En caso de interrupción de una manga, subfinal o final antes del 75% del total, los tiempos hasta la interrupción se guardarán dando una nueva salida por el tiempo restante y juntado ambos tiempos se sacarán los tiempos totales.

Si por el contrario se ha disputado más del 75% de las carreras, se darán por finalizadas, valiendo los registros a ese momento.

En cualquier caso, tras una interrupción los coches quedarán en parque cerrado y no se podrán reparar (sólo se pueden parar y desconectar baterías). En caso de darse una

segunda salida los coches se entregarán a todos a la vez y se dará el mínimo tiempo formándose la parrilla en la posición en que iban en la carrera en el momento de la interrupción.

Si los tiempos se pierden por problemas de cronometraje durante una subfinal se dará una nueva salida, sea cual sea el tiempo transcurrido.

Si el problema fuese sobre la pista, en subfinales y semifinales se aplicará la norma del 75 %. En caso de que la interrupción sea antes del 75% del tiempo, se parará la carrera, y cerrará la clasificación y el tiempo transcurrido.

Solucionado el problema de la pista, se dará una nueva salida por el tiempo restante, puntuando la suma de ambas. Siempre tiene que prevalecer la norma de que las subfinales A y B y las semi finales A y B se tienen que disputarse en idénticas condiciones excepto en caso de lluvia

EN CASO DE LLUVIA

En caso de lluvia durante las clasificatorias.

Para las mangas de clasificación, subfinales y final se considerará carrera en mojado cuando se compruebe un diferencial de aumento de un 30% en los tiempos realizados.

En mangas, se considerará “SECO” cuando todos los grupos hayan disputado al menos una en seco. De lo contrario se considerará mojado.

En el caso de que comenzada la manga y habiéndose disputado algún grupo en seco, comience a llover:

A) se considerará carrera seca de ese grupo, si la lluvia aparece transcurrida más del 75% del tiempo

B) solo se repetirá si queda algún grupo pendiente e rodar en seco. De no amainar se considerará todas las mangas en mojado.

El comienzo de la primera clasificatoria no se retrasará sobre el horario previsto en caso de lluvia, salvo tormenta eléctrica, inundación o peligro. Una vez terminada la tormenta o solventado el problema se continuará.

Sólo en el caso de circuito mojado sin lluvia, el director de carrera puede posponer el comienzo de las clasificatorias, si es previsible que en un tiempo razonable y siempre que el horario y la luz lo permita, el circuito mejore y se pueda correr en seco.

Cuando todos los grupos hayan corrido al menos una clasificatoria en seco todos los resultados contarán, como secos

Cuando no todos los grupos hayan corrido al menos una clasificatoria en seco sólo valdrán los resultados de las húmedas,

En caso de lluvia durante las subfinales:

Las subfinales no se retrasarán sobre el horario previsto ni se interrumpirán por causa de la lluvia.

Sólo en caso de tormenta eléctrica, inundación o peligro. Una vez terminada la tormenta o solventado el problema se continuará.

Al publicar los resultados desde cronometraje, siempre siguiendo instrucciones del director de carrera, se indicará si una subfinal es seca o húmeda.

En caso de lluvia, subirán de subfinal los 3 primeros pilotos clasificados, excepto de semifinal a final que subirán los 4 primeros de cada semifinal.

Si por lo contrario la carrera se declara en seco, subirán los 3 primeros de cada subfinal. De las semifinales a la final, subirán los 3 primeros clasificados de cada semifinal más los 2 mejores tiempos de forma indistinta.

21. CLASIFICACIONES.

— El domingo acabado la carrera el club organizador entregará al delegado nacional los resultados oficiales de las 3 carreras disputadas (Nacional A, B y +40) en papel impreso y además le enviará por mail estos resultados o se los entregará en formato digital.

El plazo para reclamar cualquier error relacionado con los resultados o con la clasificación será de una semana para el resultado de una carrera y de un

Mes para la general desde el momento de su publicación. Transcurrido dicho plazo los resultados son definitivos.

Los puntos serán adjudicados según el reglamento general de Aecar.

—

22. DELEGADOS REGIONALES.

Todos los sábados por la tarde posterior a las mangas clasificatorias se realizará una reunión de delegados regionales junto al delegado Nacional con el fin de ir comentando cambios para el año siguiente, posibles regiones con pruebas, desarrollo de la prueba en curso, sugerencias, etc.

23.-ESPECIFICACIONES TÉCNICAS TOURING GAS

23.1

La escala objeto de las carreras será la "Touring gas 200 mm". Tracción 4WD

Sólo se permite un único dispositivo mecánico de freno.

23.2

Se permite el uso de cambios de máximo dos velocidades.

23.3

Todos los coches deben tener un embrague y un dispositivo de freno capaz de parar el coche y mantenerlo sin movimiento con el motor en marcha.

23.4

Los motores no deben cubicar más de 2.1 c.c. Deberán ser refrigerados por aire, con válvula rotativa frontal y ciclo dos tiempos. Los motores deben tener un máximo de cuatro transferes, (en la zona de la carrera, entendiéndose como tal la que va desde el punto muerto superior al punto muerto inferior)

Incluyendo el de escape. No se permite ningún tipo de alimentación forzada o cualquier forma de transfer variable.

Sólo se permite sistema de encendido glow plug. Se permite rebajar un lado de la falda del pistón por su parte inferior. Se permiten ranuras o agujeros en la camisa para

mejorar la refrigeración sólo si no llegan a tocar el punto muerto inferior. Se permite el uso de bujías standard y turbo. El tamaño

Máximo del difusor del carburador es de 5.50mm

23.5

Máxima capacidad del motor - .12 (2.11 c.c).

23.6

Las modificaciones internas del motor están permitidas siempre que éstos permanezcan dentro de los parámetros contemplados en las normas 23.4 y 23.5

23.7

Debe utilizarse un escape homologado por Efra y figurar su número de homologación de forma visible e inalterable.

Deben de ser de doble cámara, incluyendo cámara de silenciador y con dimensiones de:

___ Diámetro interno máximo de la salida: 05,20 mm.

___ Longitud mínima del tubo de salida 10.00 mm. (Medida desde el exterior del escape en su lado más corto). El tubo de salida del escape debe ser orientado igual o por debajo de la horizontal.

23.8 Peso mínimo en orden de marcha sin combustible y con Trasponder será de 1.650.00 gramos.

23.9

La capacidad del depósito de combustible será de 75.00cc incluyendo todos los conductos, filtros, etc. desde el tapón del depósito hasta el carburador. No se permiten la inclusión de materiales sueltos dentro del depósito. En caso de sobrepasar el cubicaje en una primera verificación se permitirá una segunda con el coche frío y transcurridos 15 minutos. Durante este tiempo, el coche quedará custodiado y en poder del personal de verificación.

Trascurrido ese tiempo, y en presencia del piloto, si continúa dando positivo quedará descalificado, Si por el contrario no da positivo, quedará apercibido con la descalificación automática de la carrera, si vuelve reincidir con otro positivo.

La descalificación de la carrera, supondrá, clasificar en última posición, con los puntos que le correspondan.

23.10

Se permite el uso de carrocerías de estilo Touring car (Turismos), en versión de 2 y 4 puertas. No se permite el uso de carrocerías de tipo GT o Sport, debiendo estar Homologadas por Efra y figurar el número de homologación en la carrocería de forma inalterable.

23.11

El frontal del vehículo debe estar equipado con un parachoques de plástico o espuma (de ningún otro material) de modo que se minimice el riesgo de daños en el caso de que entre en contacto con otros participantes, recoge coches o miembros del público. Debe de estar fabricado con todas las esquinas redondeadas.

En la parte frontal se recomienda una espuma o foam que ha de sobresalir por la parte delantera del paragolpes y volar sobre él al menos 5 mm.

Durante las verificaciones se exigirá el cumplimiento de esta norma de seguridad.

23.12

La carrocería debe estar fabricada con un material flexible y pintada adecuadamente. Todas las terminaciones han de ser redondeadas y sin aristas cortantes. Las ventanas deben permanecer transparentes o traslucidas.

23.13

Las carrocerías no pueden ser recortadas por encima de la línea de bumper en la parte delantera, de forma que éste siempre quede oculto, tampoco se puede recortar por encima de la línea inferior más baja de las puertas. La parte trasera de la carrocería no debe recortarse por encima de los 50.00mm, medidos desde el suelo con una galga de separación de 10.00mm bajo el chasis.

23.14

Sólo los siguientes AGUJEROS y medidas están permitidos en las carrocerías:

Un orificio de refrigeración podrá hacerse en el parabrisas delantero con una dimensión máxima en cualquier dirección de 60 mm. Y colocado libremente sin invadir el capó delantero.

Un agujero de máximo 35.00 mm de diámetro en el techo centrado sobre el motor para el acceso a la bujía.

Ambas ventanas laterales delanteras y el parabrisas trasero pueden ser eliminados para la ventilación, las ventanas laterales traseras deben permanecer intactas.

Un agujero de repostaje máximo de 50.00 mm de diámetro, (si no hay uno de refrigeración se puede colocar libremente). Sólo en el caso de haber ya uno de refrigeración el centro de este agujero de repostaje tiene que coincidir verticalmente con el centro del tapón del depósito y no puede invadir el

Parabrisas delantero ni el parasol.

Entre cualquier agujero tiene que haber un espacio mínimo de 5mm.

Pueden hacerse pequeños agujeros para los postes de la carrocería, para el Trasponder, para el ajuste del carburador y para la antena de radio todos ellos de un diámetro máximo de 10mm.

El agujero para la salida del escape debe ser de un tamaño razonable.

El paso de rueda debe ser recortado totalmente, dejando toda la llanta a la vista.

No se permiten otros agujeros.

23.15

La barra anti-vuelco debe quedar dentro de la carrocería.

23.16

Ninguna parte del coche, excepto el tubo de salida del escape y una antena flexible, podrá sobresalir del contorno de la carrocería, visto desde cualquier ángulo. Nada del coche salvo la carrocería puede ser más ancho de 200 mm. El saliente tras las tuercas de las ruedas no hace falta que se corte a 200 mm. (En Efra si es obligatorio)

23.17 DIMENSIONES GENERALES MINIMO (mm) MAXIMO (mm)

Batalla (distancia entre ejes) 230.00 270.00

Anchura sin carrocería (el coche debe rodar libremente por el cajón al levantarlo hasta 45 grados)

170,00 200.00

Anchura con carrocería 175.00 205.00

Longitud (incluyendo carrocería y alerón) 360.00 460.00

Altura hasta el techo de la carrocería (con una galga de 10mm bajo el chasis a nivel)

120.00 175.00

Anchura del alerón 125.00 200.00

Cuerda de Alerón; se podrá pasar una galga de 55 mm a su alrededor sin tocarlo.30.00 55.00

Derivas Laterales (sin sobrepasar la altura máx.) 35,00 x 50.00

El alerón puede sobresalir por la parte trasera. 10.00

Diámetro de la llanta 46.00 50.00

Anchura de la llanta (incluyendo goma) y anchura del neumático (perpendicular a los laterales de la llanta)

Delantera: 31.00 máx.

Trasera: 31.00 máx.

23.18

Un alerón y dos derivas laterales, incluso otras dos internas dentro del alerón podrán ser montados en cualquier coche. El alerón y las derivas deben estar contruidos con un material flexible y deben estar pintados. El alerón no puede ser fijado a la carrocería con cuerda de piano. El alerón y las derivas no deben sobrepasar la altura y anchura máxima de la tabla anterior. Los alerones traseros deben ser montados en el mismo lugar previsto por el fabricante de la carrocería. La proyección del alerón no excederá 10.00mm del punto más lejano medido desde el final de la carrocería.

La posición del alerón puede ser ajustable, pero no puede exceder las medidas de la tabla.

23.19 LLANTAS Y NEUMÁTICOS

Podrán utilizarse neumáticos de espuma y/o goma.

El tratamiento de los neumáticos con aditivos está prohibido, incluso en agua.

Las llantas deberán fijarse mediante un tornillo o tuerca.

NO se permite el uso de sistemas de cambio rápido de ruedas.

23.21

El combustible sólo puede contener metanol (alcohol metílico), aceite lubricante, antioxidantes y un máximo del 16%, en volumen, de nitro metano. El peso específico de la mezcla no puede ser superior -más pesado- del 0,87. El testador de combustible aprobado por EFRA Nitro Max 16 estará disponible para verificar en todos los Nacionales.

Si realizando la medición, un combustible diera positivo con NITROMAX 16, el piloto tendrá derecho a un segundo control que se realizara en un lugar cerrado y la temperatura de la mezcla nunca será inferior a 20 grados.

Si continuara dando positivo, el piloto será descalificado

Será responsabilidad del piloto llevar siempre en la pera la cantidad suficiente de combustible a verificar para hacer el segundo contraanálisis. En caso de no haber suficiente combustible retenido para un contraanálisis se dará por buena la primera medición descalificando al piloto la manga o puntuando cero en su subfinal. A partir de ese momento y hasta el final de la prueba no se permitirán sucesivos contraanálisis pudiendo ser descalificado ese coche en el primer control, sea cual sea la temperatura ambiente.

23.22

La antena debe ser flexible. Las antenas de fibra de carbono, metal, etc. no están permitidas.

23.23

Sólo se permite el uso de dos (2) servos.

23.24 Telemetría

Se prohíbe el uso de cualquier dispositivo electrónico a excepción de:

Dos canales de radio del receptor, los cuales serán utilizados para controlar la dirección, la aceleración y el freno.

Se prohíbe cualquier otro tipo de ayuda electrónica.

Un sistema pasivo de grabación de datos para registrar funciones del coche.

Los sistemas de grabación de información, telemetría y cuentavuelts electrónicos podrán utilizarse hasta el comienzo de las mangas controladas.es.

23.25

Todas las dimensiones a las que se refiere esta norma son valores máximos o mínimos.

23.26

Es obligatorio el uso de un filtro del tipo inbox homologado por Efra para reducir el ruido. El listado se publicará periódicamente. En caso de lluvia se permitirán todo tipo de filtros y la homologación Efra será obligatoria y visible. En ningún caso sobresaldrá por fuera de la carrocería ningún elemento del filtro, según el artículo 1.16.

23.27

El uso de aditivos para ruedas está totalmente prohibido, en caso de dar positivo el piloto será sancionado con la expulsión de la prueba y cinco años de inhabilitación de la licencia Aecar, Efra e Ifmar.

Para la interpretación de la normativa en caso de duda o reclamación durante una prueba, se reunirán Director de carrera, Delegado de pilotos y Delegado Nacional y con votos de igual valor dictaminarán al respecto, según la normativa general. En caso de no estar el Delegado Nacional o el

Delegado de pilotos o si estos estuvieran involucrados directamente en las decisiones se sustituirán 1º por el Subdelegado Nacional, 2º por el Delegado Regional de la zona donde se dispute la prueba y 3º por el delegado Regional Presente en la prueba que represente más licencias.