1:10 PISTA GAS 200 MM (2009)

1. PRUEBAS

Se realizarán un total de 5 pruebas de las que puntuarán solamente las tres mejores. Los pilotos podrán participar en un máximo de 4 pruebas elegidas libremente.

2. SOLICITUD DE PRUEBAS

Los clubes que deseen solicitar prueba, a parte de los requisitos mínimos expuestos en los estatutos de Aecar, deberán cumplir además los específicos de la categoría que son:

- Disponer de boxes cubiertos con corriente, luz, mesas y sillas para 108 pilotos.
- Servicio de aseos y compresor con dos pistolas a partir de las 12:00 del mediodía del viernes.
- Servicio de bar a partir de las 14:30 h del mediodía del viernes, hasta las 14h del domingo.
- Parking en las inmediaciones del circuito para albergar los vehículos de los participantes.
- Lavadero de carrocerías con agua corriente y jabón.
- Mesas para calentar y carburar motores cerca del podium y alejadas de los boxes desde el viernes.

3. FORMATO PARA LA ASIGNACION DE CINCO PRUEBAS

Antes de final de junio de cada año, los Delegados Regionales una vez comprobadas las instalaciones, presentarán al Delegado Nacional, la candidatura de su región y circuito elegido.
Sólo las tres regiones que tengan el mayor número de licencias de sus pilotos en el año anterior, tendrán prueba asegurada el año siguiente. Pudiendo repetir año tras año. En el caso de un empate en el número de licencias entre varias regiones, el desempate se decidirá por el número de participaciones.
Al finalizar la última prueba del año, el Delegado Nacional elegirá de entre el resto de los circuitos que lo hayan solicitado las dos pruebas restantes, teniendo en cuenta que hayan obtenido prueba el año anterior y en función de las instalaciones y del estado general del circuito. 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 a través de los Delegados regionales.

Una vez adjudicada las pruebas tras la reunión de Aecar en Noviembre y con las fechas establecidas, los clubes deberán enviar una fianza de 300 € antes del 30 de enero a la cuenta de Aecar y además de proporcionar los datos mínimos exigidos por el Reglamento General.

4. INVITACIONES

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 deberá incluir, toda la información exigida por el reglamento general de Aecar y lo que el club estime de interés.

AECAR
ASOCIACION ESPAÑOLA DE COCHES A RADIOCONTROL

5. INSCRIPCIONES

Es imprescindible tener en vigor la licencia de Aecar y disponer de trasnsponder personal. 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 para 2009 de 40€.

El cierre de inscripciones se realizará el viernes de la semana anterior a la prueba. Los que paguen por transferencia deberán hacerlo antes del miércoles de la semana anterior para que el viernes cierre de inscripciones el dinero esté ya en las cuentas del club. Todas aquellas inscripciones que no estén abonadas el viernes a las 14:00 h de la semana anterior a la prueba quedarán anuladas, creándose una lista de espera es caso de sobrar plazas.

Los pilotos con ranking que no se inscriban o paguen a tiempo pasarán a las lista de espera perdiendo el ranking y su posición en las series. El lunes ó martes anterior a la prueba se publicarán las listas definitivas y el horario estimado. Los pilotos que habiendo pagado a tiempo y que por falta de ranking no puedan correr recuperaran su dinero.

6. ACREDITACIONES

Desde el viernes a primera hora la organización dispondrá de al menos una persona que abra el circuito, que entregue las acreditaciones y que publique las series. Antes de empezar a rodar y desde el mismo viernes los pilotos deben de acreditarse ante él, enseñando su licencia y DNI, marcar sus chasis, confirmar transponders y frecuencias. El viernes los entrenos son libres de verificaciones. 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 los pilotos admitidos de la lista de espera en el último momento. Una hora antes del entreno controlado obligatorio de la mañana del sábado y según el reglamento general, todos los pilotos deberán de estar acreditados, el club organizador podrá en ese momento adjudicar las plazas no acreditadas a los pilotos de la lista de espera. Será responsabilidad del club verificar que todos los pilotos tengan la licencia en vigor para esa carrera pudiendo ser sancionados si no lo hacen según el reglamento general.

7. COLOCACION EN SERIES

Habrá un máximo de 10 series, 8 de 11 pilotos y 2 de 10 pilotos. Las series más rápidas correrán en último lugar. La numeración dentro las series será por riguroso orden de clasificación del año anterior. 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.

8. ENTRENOS PREVIOS

El circuito se abrirá el viernes a las 8:30 con entrenos libres. De Lunes a Jueves, ambos inclusive, permanecerá cerrado a cualquier coche y piloto que vaya a correr en la prueba. A partir de las 13:00 h se organizarán un máximo de cuatro tandas controladas de 10 minutos por serie, tras estas mangas controladas el circuito quedará cerrado. En caso de falta de luz la última manga podrá ser eliminada siempre a juicio de la organización. Los pilotos que no rueden y no se acrediten el viernes podrán hacerlo el sábado de 8 a 8:30h sólo si en el circuito es posible por su normativa interna.

10. REUNIÓN DE PILOTOS

La reunión de pilotos se realizará a las 8:30 h del sábado. 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 no participación en la prueba por su falta de interés y colaboración en la misma. Pueden asistir los mecánicos, si bien los únicos con voto son los pilotos inscritos.
A partir de las 9:00 se hará una última serie controlada obligatoria, según la normativa general de Aecar, previa a las clasificatorias, en ella los coches deberán poner los números y conectar los transponders para que el cronometrador los pueda verificar. Si el número de inscritos y la luz lo permite se pueden hacer dos mangas controladas del tiempo que dictamine la organización.

11. 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 producidos 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.

12. CLASIFICATORIAS

Se harán un total de 4 clasificatorias de 7 minutos con salida volante, con tres minutos de calentamiento mínimo. El sábado al término de las clasificatorias el circuito permanecerá abierto 30 minutos y se rodará libremente, sin control de la organización, siempre que la luz lo permita, después quedará cerrado hasta el comienzo de las subfinales del domingo. Si por cualquier causa no se pudieran disputar todas las mangas durante el sábado en ningún caso se podrán pasar al domingo, organizándose las subfinales en función de las mangas válidas realizadas. Habrá 4 pilotos directos a la final. En caso de lluvia se actuará según el handbook EFRA.

13. SUBFINALES Y FINAL

Se partirá de 128 avos (108 pilotos). Serán todas a 15 minutos excepto las semifinales a 20 minutos y la final a 30 minutos. La primera subfinal del domingo podrá ser de hasta 12 pilotos si con ello se consigue acortar el desarrollo de la prueba eliminando una subfinal. Se llamarán a verificar a los cuatro primeros coches de cada subfinal siendo el cuarto reserva. En las semifinales los 5 primeros se verificarán y quedarán en parque cerrado entregándose los coches finalistas de las dos semifinales a la vez. En caso de lluvia en las semifinales la entrega de coches se hará según el reglamento general.

14. HORARIOS

Los siguientes horarios son orientativos y 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 martes anterior a la prueba.

Horarios orientativos Campeonato de España touring gas.

VIERNES

8:45		Apertura de circuito
9:00	12:55	Entrenos libres
13:00	19:40	Entrenos controlados

	1	2	3	4
serie 10	13:00	14:40	16:20	18:00
serie 9	13:10	14:50	16:30	18:10
serie 8	13:20	15:00	16:40	18:20
serie 7	13:30	15:10	16:50	18:30
serie 6	13:40	15:20	17:00	18:40
serie 5	13:50	15:30	17:10	18:50
serie 4	14:00	15:40	17:20	19:00
serie 3	14:10	15:50	17:30	19:10
serie 2	14:20	16:00	17:40	19:20
serie 1	14:30	16:10	17:50	19:30

19:40	circuito cerrado.
21:30	cierre de las instalaciones.

SABADO

7:45		apertura del circuito.
8:00	8:30	entrenos controlados pilotos no acreditados. (sólo si el circuito lo permite)
8:30	9:00	Reunión de pilotos.
9:00	10:40	entreno controlado obligatorio 10 minutos.
9:00	9:10	serie 10
9:10	9:20	serie 9
9:20	9:30	serie 8
9:30	9:40	serie 7
9:40	9:50	serie 6
9:50	10:00	serie 5
10:00	10:10	serie 4
10:10	10:20	serie 3
10:20	10:30	serie 2
10:30	10:40	serie 1

AECAR
ASOCIACION ESPAÑOLA DE COCHES A RADIOCONTROL

10:45	19:30	Clasificatorias

	1	2	3	4
serie 10	10:45	12:55	15:30	17:40
serie 9	10:58	13:08	15:43	17:53
serie 8	11:11	13:21	15:56	18:06
serie 7	11:24	13:34	16:09	18:19
serie 6	11:37	13:47	16:22	18:32
serie 5	11:50	14:00	16:35	18:45
serie 4	12:03	14:13	16:48	18:58
serie 3	12:16	14:26	17:01	19:01
serie 2	12:29	14:39	17:14	19:14
serie 1	12:42	14:52	17:27	19:27

19:40	Circuito abierto 30 minutos
21:30	Cierre de las instalaciones

En caso de falta de luz la organización podrá reducir los entrenamientos controlados del sábado por la mañana de 10 a 5 minutos o eliminar el descanso entre la manga 2 y 3, para poder adelantar el final de las mangas controladas hasta el nivel de luz mínimo aceptable.

DOMINGO

8:00	8:25	128 B
8:25	8:50	128 A
8:50	9:15	64 B
9:15	9:40	64 A
9:40	10:05	32 B
10:05	10:30	32 A
10:30	10:55	16 B
10:55	11:20	16 A
11:20	11:45	8 B
11:45	12:10	8-A
12:10	12:35	4-B
12:35	13:00	4-A
13:00	13:10	ENTRENO FINALISTAS
13:10	13:40	SEMIFINAL B
13:40	14:00	SEMIFINAL A
14:10	14:40	FINAL + 40
14:40	14:45	PRESENTACION FINALISTAS
14:45	15:15	FINAL
15:30	15:35	ENTREGA TROFEOS

AECAR
ASOCIACION ESPAÑOLA DE COCHES A RADIOCONTROL

15. CLÁUSULA DE REMISIÓN

En todos aquellos apartados no dispuestos en el presente reglamento específico de Touring gas, se aplicará, primero, el reglamento general de AECAR, en segundo lugar el uso y costumbre seguido hasta el momento y en tercer lugar lo dispuesto en el reglamento de 1/8 pista.

16. 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 podium.

17. SANCIONES Y RECLAMACIONES EN CARRERA

Saltarse las normas, los comportamientos antideportivos o la falta de respeto con otros pilotos, mecánicos y sobre todo con algún miembro de la organización o de Aecar, dentro o fuera de la pista, serán sancionados.
Será potestad del Arbitro, del Director de Carrera y del Delegado Nacional de la escala la imposición de tarjetas.
Dos tarjetas amarillas en la misma prueba implica la expulsión directa (puntuando cero puntos). Acumulación de tres tarjetas a lo largo del año implica no poder correr en la siguiente. Si la tercera se da en la última prueba del año no se podrá participar en la primera del año siguiente.
Las penalizaciones, reclamaciones dentro de la pista y las sanciones disciplinarias se regirán según la normativa general de Aecar.

18. FUNCIONAMIENTO INTERNO

18.1 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.

18.2 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.

18.3 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 perdida 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.
Si un club renuncia a la prueba una vez otorgada, salvo fuerza mayor, será sancionado con la perdida de la fianza e inhabilitación de 2 años, pasando la prueba al circuito reserva.
Para pasar una prueba adjudicada de un circuito a otro de la misma región, se deberá obtener permiso del Delegado Nacional y del Delegado Regional una vez revisadas por éste último las instalaciones del circuito propuesto.

AECAR
ASOCIACION ESPAÑOLA DE COCHES A RADIOCONTROL

19. CAMPEONATO ESPAÑA B

El Campeonato de España B, se crea con el ánimo de promocionar y expandir la modalidad de 1/10 Touring Gas 200 mm a la máxima cantidad de pilotos y circuitos posibles.
En ningún caso el "B" se crea para interferir en el desarrollo del "A", ya que el hecho de participar en el "B", nunca restará posibilidades de hacerlo en el "A", más bien al contrario, porque incluso puede otorgar plaza directa en caso de quedar en posiciones adelantadas.
El grueso de la normativa por la que se regirá el Cto de España B será igual a la del Cto de España A, y sólo se matizarán a continuación los puntos en los que la normativa cambiará.

Circuitos

1) Los circuitos han de garantizar la posibilidad de albergar a 80 pilotos (1/32 de final), con sillas, mesas y sombra suficientes, así como tener previstos temas como la comida y bebida para los participantes, ya sea con medios propios o con acuerdos con establecimientos cercanos al circuito que se hagan cargo de estos temas.
2) La organización tendrá que tener todo preparado para el sábado por la mañana a las 8:00 h, momento en el que comenzará oficialmente la competición. Los viernes no serán días de entrenos, quedando la organización exenta de cualquier obligación para ese día. Estará prohibido entrenar la semana antes, incluido el viernes, y será a riesgo del piloto si éste decide hacerlo, situación que le excluirá de la carrera si la organización lo detecta.
3) La normativa respecto al periodo de inscripción queda igual que para el Cto "A", excepto el tema del ranking, que en este caso no tendrá validez alguna, ya que no hay ni habrá. Por lo tanto, el único parámetro válido será la fecha de ingreso de la cuota de inscripción, que será de 35 € para 2009.
4) Habrá una o dos mangas de entrenos controlados el sábado por la mañana, y las clasificatorias serán como mínimo 4, siempre teniendo en cuenta las condiciones meteorológicas número de inscritos y la luz, pudiendo llegar hasta 6.
5) Los 10 mejor clasificados en el "B", pasarán al año siguiente a tener ranking "A" desde el 98 al 108 respectivamente, perdiendo 10 posiciones los que ocupen puestos posteriores al 98 del anterior ranking "A".
6) Podrán participar en el "B", todos los pilotos con ranking "A" del año anterior inferior o igual al 40º, o los que ni siquiera tengan ranking de touring gas, partiendo todos con los mismos derechos a la hora de inscribirse, contando únicamente la fecha de ingreso de la cuota de inscripción para establecer un orden de preferencia.
7) La organización podrá recolocar en las clasificatorias a los pilotos claramente más rápidos si lo consideran oportuno.
8) El formato de carrera será igual al que se sigue en el Cto "A", con la misma duración tanto de las mangas, como de las subfinales y final.
9) Las especificaciones técnicas serán igual que en el Cto "A", permitiéndose material "especial", siempre que se vea que no otorgan ventaja a quien los utiliza siempre a juicio de la organización. Respecto al tema de motores, y sabiendo que en algunos casos los kits RTR vienen con motores .15, éstos sólo serán permitidos si tienen arranque por tirador, ya que es así como vienen de fábrica, y sabiendo por experiencia, que ningún motor .15 con tirador supone ventaja alguna, respecto a un .12 de los actuales de gama media o incluso baja. En el caso de motores con tirador, se permitirá un agujero adicional en la carrocería, que permita utilizar el tirador sin necesidad de quitarla. Los depósitos han de ser de 75 cm3 como máximo y sólo se permiten 2 velocidades.

AECAR
ASOCIACION ESPAÑOLA DE COCHES A RADIOCONTROL

20. RANKING

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

El Campeonato B también cuenta para obtener ranking pero no otorgará ningún punto a los participantes.

De esta forma un piloto que haya corrido una prueba del A y otra del B podrá obtener ranking para 2009.

Los que hayan corrido dos carreras del A nunca podrán ser adelantados por nadie que haya corrido una del A y otra del B, por el hecho de haber quedado bien en el B que es más fácil, ya que la carrera del B no suma puntos para el ranking A. Puede que el que ha corrido un A y un B, si en la carrera del A ha sumado muchos puntos, tenga más puntos con un sólo resultado, que la suma de dos resultados malos de un piloto que ha corrido dos A´s, pero nunca será gracias al B.

21. 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 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 se autoriza el uso de un 2º coche. De tal forma que corriendo la final +40 no se deteriore el coche que utilizaría en la final absoluta.

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

No habrá un número mínimo de participantes teniendo en cuenta que la final +40 se desarrolla en el tiempo que tienen los semifinalistas para prepararlos coches y es un tiempo perdido de todas maneras.

Se crea la figura del Delegado Nacional +40 de touring para dirigir esta subcategoría.

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS Touring GAS

1.1
La escala objeto de las carreras será la "Touring gas 200 mm". Se permiten los 4WD y los 2WD. Sólo se permite un único dispositivo mecánico de freno.

1.2
Se permite el uso de cambios de máximo dos velocidades.

1.3
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.

1.4
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 transfers, (en la zona de la carrera, entendiendo 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

1.5
Máxima capacidad del motor - .12 (2.11 c.c).

1.6
Las modificaciones internas del motor están permitidas siempre que éstos permanezcan dentro de los parámetros contemplados en las normas 1.4 y 1.5.

1.7
Debe utilizarse un escape de doble cámara, incluyendo cámara de silenciador y cuyas dimensiones deben ser:

- Diámetro interno máximo de la salida: 05,20 mm.
- Longitud mínima del tubo de salida 10.00 mm. (medida desde el exterior del escape. El tubo de salida del escape debe ser orientada igual o por debajo de la horizontal.

Estas dimensiones incluyen una tolerancia de acuerdo con las variaciones del fabricante en los escapes disponibles comercialmente.

1.8
Peso mínimo en orden de marcha sin combustible y con transponder será de 1700.00 gramos.

1.9
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.

AECAR
ASOCIACION ESPAÑOLA DE COCHES A RADIOCONTROL

1.10
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.

1.11
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, recogecoches o miembros del público. Debe de estar fabricado con todas las esquinas redondeadas.
En la parte mas adelantada debe existir 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 dejando opción al piloto de recortar el plástico o a ampliar la espuma hasta que cumpla las dimensiones arriba indicadas.

1.12
La carrocería debe estar fabricada con un material flexible y pintada adecuadamente. Todas las terminaciones han de ser redondeadas y sin aristas pinchantes. Las ventanas deben permanecer transparentes o semi transparentes.

1.13
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 con una galga de separación de 10.00mm bajo el chasis.

1.14
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 50 mm. Y colocado libremente sin invadir el capó delantero . (en Ifmar esta medida es de 60mm por lo que en un Mundial podrá llegar a los 60 mm.
Un agujero de máximo 35.00 mm de diámetro en el techo centrado 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 transponder, 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.
No se permiten otros agujeros.

1.15
La barra anti-vuelco debe quedar dentro de la carrocería.

AECAR
ASOCIACION ESPAÑOLA DE COCHES A RADIOCONTROL

1.16
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.

1.17 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 50 mm a su alrededor sin tocarlo.	30.00	50.00
Derivas Laterales (sin sobrepasar la altura máx.)	35,00 x 50.00	
El alerón puede sobresalir por la parte trasera (sin contar el saliente del paragolpes)	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.	

1.18
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 construidos con un material flexible y deben estar pintados. El alerón no pueden 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 mas lejano medido desde el final del coche (entendiendo como tal la zona de los faros traseros y no el saliente del paragolpes). La posición del alerón puede ser ajustable, pero no puede exceder las medidas de la tabla.

1.19 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.

1.20
El combustible sólo puede contener metanol (alcohol metílico), aceite lubricante, antioxidantes y un máximo del 16%, en volumen, de nitrometano. El peso específico de la mezcla no puede ser superior -más pesado- del 0,87. El testeador de combustible aprobado por EFRA Nitromax 16 estará disponible para verificar en todos los Nacionales. Si realizando la medición, un combustible diera positivo con NITROMAX 16, el piloto será descalificado y su combustible será retenido por si

AECAR
ASOCIACION ESPAÑOLA DE COCHES A RADIOCONTROL

hubiera alguna reclamación. El segundo control será en un lugar cerrado a una temperatura no inferior a 20 grados. 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.

1.21
La antena debe ser flexible. Las antenas de fibra de carbono, metal, etc. no están permitidas.

1.22
Sólo se permite el uso de dos (2) servos.

1.23 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.
Un sistema pasivo de grabación de datos para registrar funciones del coche.
Los sistemas de grabación de información, telemetría y cuentavueltas electrónicos podrá utilizarse solo hasta el final de las mangas de entrenamientos controlados, a partir de las clasificatorias quedarán prohibidos y deberán de ser retiradas de los coches.

1.24
Todas la dimensiones a las que se refiere esta norma son valores máximos o mínimos.

Para la interpretación de la normativa en caso de duda o reclamación, se reunirán Director de carrera, Delegado de pilotos y Delegado Nacional y con votos de igual valor dictaminarán al respecto según la normativa general.

AECAR
ASOCIACION ESPAÑOLA DE COCHES A RADIOCONTROL