



NORMATIVA BASICA DEL CAMPEONATO DE ANDALUCÍA 1/8 T.T ELECTRICO Y 1/10 TT 2015

ES IMPORTANTE TENER CONSTANCIA DE LA NORMATIVA DEL ANDALUZ 2015. SE CONSIDERA QUE EL PILOTO QUE CORRA DICHO CAMPEONATO ACEPTA LAS CONDICIONES Y LOS PUNTOS AQUÍ DESCRITOS.



1. NORMAS DEL CAMPEONATO.

1.1 Participantes: El campeonato es abierto (Open). Tomarán puntos en el campeonato todos los pilotos que participen en alguna prueba puntuable para el mismo. Para poder participar es obligatorio tener licencia de **AECAR** del año en curso, debiendo llevar la acreditación colgada del cuello y visible en todas las pruebas de ámbito regional. Servirá como acreditación para entrar en los circuitos ya que habrá una persona en la puerta no dejando pasar a nadie que no la lleve o no este autorizado.

1.2 Pruebas: Se disputaran 5 pruebas de las que se tomarán para la clasificación final del campeonato los 4 mejores resultado. Por lo tanto se descontarán 1 prueba de las 5 de que consta el campeonato. En caso de empate se tendrán en cuenta los puntos totales, a continuación el mejor puesto absoluto alcanzado y si el empate se mantiene el Ranking del campeonato del año anterior, si no tiene Ranking, orden de inscripción en el Campeonato. Las fechas son las siguientes:

- 1ª PRUEBA EL 25 DE ENERO EN SAN JOSÉ (SEVILLA)
50 PILOTOS - 74 INSCRITOS DINERO RECAUDADO 50 X 5€ = 250€
- 2ª PRUEBA EL 22 DE FEBRERO EN LEBRIJA (SEVILLA) (WARM-UP DEL NACIONAL)
40 PILOTOS - 59 INSCRITOS DINERO RECAUDADO 40 X 5€ = 200€
- 3ª PRUEBA EL 17 DE MAYO EN ALHAURIN DE LA TORRE (MÁLAGA)
49 PILOTOS - 76 INSCRITOS DINERO RECAUDADO 49 X 5€ = 245€
- 4ª PRUEBA EL 5 DE JULIO EN SAN ROQUE (CADIZ)
43 PILOTOS - 64 INSCRITOS DINERO RECAUDADO 43 X 5€ = 215€
- 5ª PRUEBA EL 1 DE NOVIEMBRE EN ALMODÓVAR (CORDOBA)

1.3 Jurado del Campeonato: Estará compuesto por los descrito mas abajo. Tendrán la máxima responsabilidad para decidir sobre todos los asuntos que afecten al campeonato. Cualquier decisión que se tome se hará en nombre del comité.

Los miembros del jurado son:

Bernardo Macias Rodriguez	Delegado Regional
Eduardo Amejjide	Subdelegado
Luis Palomeque	Delegado Provincial de Cadiz
	Delegado Provincial de Malaga
	Delegado Provincial de Sevilla
Tomi Robles	Delegado Provincial de Córdoba
Martin Ter	Delegado Provincial de Huelva
	Delegado Provincial de Granada
	Delegado Provincial de Almeria
	Delegado Provincial de Jaén
	Delegado de pilotos (Sin derecho a voto)
	Director de Carrera
	Referee (Sin derecho a voto)
Antonio Miranda	Cronometrador

1.4 Organización y requisitos mínimos:

El club deberá de encargarse de los trofeos, de avisar a todo el personal descrito a continuación, de hacer las acreditaciones mandada por el delegado o responsable y de que todo este probado no dejando fallo alguno para el día del evento. El club se encargara de hacer un cartel publicitario 20 días antes al evento y difundirlo por todos los medios posibles.

Personal organizativo para el evento:

- * **Coordinador del evento**
- * **Director de carrera** (El delegado ofrecerá uno o si la organización quiere puede presentar uno que será aprobado por el delegado Regional)
- * **Referee**
- * **Cronometrador** (**Antonio Miranda**, es fijo para todo el campeonato aportando un sistema de cronometraje completo. 150€ todo incluido si va solo el domingo y 200€ si va los dos días, PRECIO ESPECIAL)
- * **2 Verificadores** y control tyre (Personal que sepa lo que hace. En la categoría de 1/8 TTE solo verificar coches, en la de 1/10 verificar coches y ruedas solo 3 juegos traseros para 4x2 y 3 juegos completos para 4x4, por prueba.)
- * **Encargado de recoge coches** (Deberá a ver una persona que se encargue de los recoge coches)
- * **Recoge coches** (de 6 a 8 recoge coches según tamaño del circuito y necesidades del trazado, este numero será fijado por el delegado en el momento de la petición)
- * **Una persona en la puerta de las instalaciones** controlando a todo el que entra y verificando la licencia de AECAR como acreditación.

Infraestructura

- * El circuito tiene que estar completamente liso y compactado. He intentar de que tenga buena presencia. (Pintura, limpieza, etc...)
- * Posiciones de los recoge coches marcadas con números y visibles. Deberá haber recoge coches suficientes para cubrir todos los sitios de la pista con petos, guantes y casco si fuese necesario.
- * La línea de transponder tiene que estar marcada. También la zona de salida para las mangas, que se hará 3 metro hacia tras de la línea de transponder pintando dos líneas donde deberán estar todos los coches parados 1 minuto antes de dar la salida a su manga clasificatoria.
- * En el paddock tiene que estar techado con mesas, sillas y enchufes para todos los inscritos.
- * Monitor para el director de carrera y en el carril de boxe.
- * Sistema de cronometraje, audio y megafonía al 100x100 que suene bien en todos los sitios. Deberá haber un micro para el cronometrador y otro para el director de carrera. (Probar todo esto días antes) Se exigirá dos sistemas de cronometraje completo, (Ordenador con el programa SJ-Crono, decode AMBrc actualizado que lea todos los transponder y impresora, uno corre por cuenta del club, el segundo sistema de crono completo lo trae Antonio Miranda.)
- * Tablón de anuncio. (A ser posible con imanes, facilita la limpieza y aligera la labor de colocar los papeles)
- * Zona preparada para verificar y marcar el control tyre.
- * Zona de lavado con agua, papel y compresor con al menos 3 pistolas. (Aconsejable 4 ó 5)
- * La organización deberá tener al menos un extintor de CO2 y un botiquín.
- * Cuartos de baño.

1.5 Sistema de conteo: El conteo será automático, utilizando el sistema AMBrc con transponder personales y el programa SJ-CRONO.

El piloto para competir debe tener transponder personal, en caso de no tener deberá preguntar al club organizador si tiene, si tuviese , la organización podrá hacer lo que vea conveniente prestárselo o alquilárselo. Es obligación del piloto el buen funcionamiento de su transponder.

Sobre las vueltas no contadas por el AMBrc, el reglamento dice que no se darán ninguna vuelta no contada por el sistema de cronometraje, siendo responsable el piloto. (En todo momento estará conectado la señal acústica de paso por meta e ira diciendo el dorsal del piloto en las mangas y la posición en las finales).

1.6 Los dorsales: Se correrá el campeonato de Andalucía con dorsales, siendo el numero a designar el ranking de año anterior. Si no tuviese ranking la organización le designara uno. Serán ranking distinto para cada categoría.

2. ESPECIFICACIONES TECNICAS DE LOS VEHICULOS 1/8 TT.E

2.1 Dimensiones:

Longitud máxima total:	730 mm.
Anchura máxima total:	310 mm. (en todo el recorrido de la suspensión)
Batalla:	de 270 a 330 mm.
Altura total:	250 mm. (Excluyendo únicamente la antena).
Anchura max. alerón:	77 mm.
Longitud max. Alerón:	217 mm.
Diámetro neumáticos:	de 75 a 120 mm.
Anchura max. Neumáticos:	60 mm.
Alerón trasero, máximo	217 milímetros de ancho x 85 milímetro de cuerda.
Peso mínimo del coche	3,300 Kilogramos

2.2 Verificaciones técnicas: El club organizador deberá disponer de los artilugios para proceder a las verificaciones técnicas necesarias, consistentes principalmente en las siguientes cosas: cajón de medidas máximas, peso y cinta métrica. La organización podrá verificar tantas veces lo desee cualquier coche participante, especialmente al inicio de carrera, tras las mangas y la final. Será obligatorio marcar los chasis de los vehículos participantes por cualquier medio indeleble (pintura, etiqueta o grabado). Esta prohibido tocar los vehículos en parque cerrado. Cualquier tipo de variador de velocidad, que no ocasionen interferencias de cualquier tipo al equipo de cronometraje, a los ordenadores, transmisores, etcétera puede usarse, pero debe estar dentro del coche y no sobresalir de la carrocería. Ningún mecanismo automático de control de la dirección o de control de potencia/tracción se permite (giroscopios). La función de dirección (movimiento del servo), aceleración (variador electrónico, o control de velocidad por servo), motor o sistema eléctrico sólo se gobernarán por el transmisor. Solo se permite un coche por piloto. En caso de rotura del chasis principal, se permite la sustitución del mismo siempre y cuando sea exactamente de las misma marca y características que el principal, y lo autorice el director de carrera. El chasis deteriorado quedará en poder de la Organización durante el transcurso de la prueba.

2.3 Motores: En general, se podrán utilizar motores eléctricos diseñados para esta escala o el 1/10, siempre y cuando estén disponibles comercialmente. Podrán tener toma para conectar el sensor hall. Las fases A, B y C deben estar reflejadas.

2.4 Baterías: Cualquier tipo de batería estará permitida, siempre y cuando esté disponible comercialmente. **Será válidas las del tipo 4S (4 elementos en serie) como máximo, de ahí para abajo, en un solo pack de 14,8v o en dos pack de iguales características de 7,4v.** La marca, voltaje, fabricante, etc. deberán constar en cada batería, no siendo válidas aquellas baterías que hayan perdido las indicaciones originales del fabricante. **Solo se aceptan baterías de carcasa dura o rígidas. No se acepta el termorretráctil por motivos de seguridad.** Las baterías y cargadores deberán contar con cable equalizador. Los cargadores deberán contar con programa específico para carga de LIPO/LIFE, es decir CC/CV (Corriente constante, corte por voltaje), con corte según especificaciones de reglamento EFRA y la carga deberá realizarse con el cable equalizador. El piloto que se demuestre que no utiliza el cable equalizador o sistema incorrecto de carga será descalificado. El variador deberá contar con sistema de corte por voltaje, por motivos de seguridad. Podrá ser incorporado un sistema de corte por voltaje externo, si el variador no dispone de él, siempre y cuando sea comercial (no serán válidos los artilugios caseros, ni las manipulaciones). En la verificación técnica se comprobará que ninguna batería presenta deformaciones o manipulaciones. Si el chasis está fresado/troquelado, dejando expuestas las baterías por la parte inferior, deberá protegerlas con cualquier sistema. Se admite el lexán, con un grosor mínimo de 0.30 milímetros. No será obligatorio el uso de las bolsas de carga, aunque se aconsejan y serán admitidas. El voltaje máximo de la batería antes del inicio de cualquier manga o final podrá ser comprobado por la organización, no pudiendo ser **superior a 16,80v** al inicio de la manga.

2.5 Neumáticos: Se permite recortar tacos y el talón del neumático, para facilitar su pegado a la llanta. Ningún aditivo, salvo el agua, se permite, tanto dentro como fuera del neumático. El diámetro máximo del neumático, incluida la llanta, es de 90 milímetros. **No habrá control tyre.**

2.6 Carrocerías: Se permiten perforaciones en la carrocería para permitir la ventilación de los componentes eléctricos: Se debe respetar gran parte de la línea de corte troquelada por el fabricante, tanto en la parte delantera como en la trasera, salvo en los casos en los que la parte no electrónica del automodelo estorbe: Trapecios, tirantes, torretas, soportes de carrocería, etc. Las zonas moldeadas en forma de "toma de ventilación" por el fabricante, con la intención de mejorar la evacuación del calor de la electrónica podrán ser recortadas. En los casos en los que no existan partes moldeadas por el fabricante con el fin de ventilar el variador/motor, se podrá realizar perforación/ventilación con una superficie máxima de **30 x 30 milímetros** en cada lateral (o superficie equivalente). No se admitirán "lengüetas" que sobresalgan de la carrocería. El motor, el variador o el disipador de calor, no podrán sobresalir de la carrocería. La ventilación inferior del chasis no queda regulada. Las ventanillas no pueden ser recortadas, y no deben existir más perforaciones que las mencionadas, las necesarias para anclar la carrocería a sus soportes (máximo 6 milímetros de diámetro), y la de la antena (máximo 6 milímetros de diámetro). Se permite simular cristales ahumados o tintados, siempre que sean traslúcidos, **nunca opacos**. No se admiten carrocerías RTR (Ready To Run) con los cristales completamente pintados y opacos. Se admiten carrocerías procedentes del gas, siempre y cuando se tapen adecuadamente las aperturas del depósito y de la culata.

3. ESPECIFICACIONES TECNICAS DE LOS VEHICULOS 1/10 T.T.E

3.1 Dimensiones:

Las dimensiones del coche deben ser las siguientes, en cualquiera de los estados de compresión/ extensión de la suspensión:

Longitud total máxima: 460 milímetros

Anchura total máxima: 250 milímetros

Altura máxima: 200 milímetros.

Peso mínimo del coche:

2WD 1,474 kilogramos

4WD 1,588 kilogramos

Alerón trasero, máximos: 220 milímetros de ancho x 80 milímetros de largo.

Tamaño del lateral del alerón trasero: 80 milímetros de ancho x 80 milímetros

3.2 Verificaciones técnicas: El club organizador deberá disponer de los artilugios para proceder a las verificaciones técnicas necesarias, consistentes principalmente en las siguientes cosas: cajón de medidas máximas, peso y cinta métrica. La organización podrá verificar tantas veces lo desee cualquier coche participante, especialmente al inicio de carrera, tras las mangas y la final. Será obligatorio marcar los chasis de los vehículos participantes por cualquier medio indeleble (pintura, etiqueta o grabado). Esta prohibido tocar los vehículos en parque cerrado. Cualquier tipo de variador de velocidad, que no ocasionen interferencias de cualquier tipo al equipo de cronometraje, a los ordenadores, transmisores, etcétera puede usarse, pero debe estar dentro del coche y no sobresalir de la carrocería. Ningún mecanismo automático de control de la dirección o de control de potencia/tracción se permite (giroscopios). La función de dirección (movimiento del servo), aceleración (variador electrónico, o control de velocidad por servo), motor o sistema eléctrico sólo se gobernarán por el transmisor. Solo se permite un coche por piloto. En caso de rotura del chasis principal, se permite la sustitución del mismo siempre y cuando sea exactamente de las misma marca y características que el principal, y lo autorice el director de carrera. El chasis deteriorado quedará en poder de la Organización durante el transcurso de la prueba. **La marcha atrás está prohibida.**

3.3 Motores: Se regirán por lo establecido en el artículo 2 del apéndice 3 del Reglamento EFRA. En general se permiten motores sin escobillas (con o sin sensor) que cumplan las especificaciones técnicas del Reglamento EFRA.

3.4 Baterías: NiCad/NiMH: A partir de este año no están permitidas según reglamento general AECAR y EFRA.

Lipo (Polímeros de Litio):

Cualquier tipo de batería Lipo estará permitida, siempre y cuando esté disponible comercialmente. Serán válidas, únicamente, las del tipo 2S (2 elementos en serie) y voltaje nunca superior a 7.4 voltios. La marca, voltaje, fabricante, etc. deberán constar fehacientemente en cada batería, no siendo válidas aquellas baterías que hayan perdido las indicaciones originales del fabricante. Deberá tener algún tipo de protección más que el simple papel. Se acepta el termo retráctil y las cajas rígidas.

Las baterías deberán contar con cable ecualizador, así como los cargadores/descargadores. Los cargadores deberán contar con programa específico para carga de Lipos, es decir CC/CV (Corriente constante, corte por voltaje) con corte a 8.4 voltios (+0.04 v). Tanto la carga como la descarga deberán realizarse con el cable ecualizador. El piloto que se sospeche que no utiliza el cable ecualizador será descalificado. El variador deberá contar con sistema de corte por voltaje, por motivos de seguridad.

Podrá ser incorporado un sistema de corte por voltaje externo, si el variador no dispone de él, siempre y cuando sea comercial (no serán válidos los artilugios caseros, ni las manipulaciones). En la verificación técnica se comprobará que ninguna batería esté por debajo del nivel mínimo de voltaje seguro (5.4 voltios 0.2 v) y que las baterías no presentan deformaciones o manipulaciones. El piloto perderá esa manga si sus baterías no cumplen estos requisitos. Si el chasis está fresado/troquelado dejando expuestas las baterías por la parte inferior, deberá protegerlas con cualquier sistema. Se admite el lexán, con un grosor mínimo de 0,30 milímetros. Las baterías se fijarán al chasis con las barras o sistemas de fijación originales, dándose como válido modificar los postes de sujeción para que quede a la altura correcta. No será obligatorio el uso de las bolsas de carga, aunque se aconsejan y serán admitidas.

Dimensiones máximas:

Lipo en línea o "stick pack": 139.0 x 47.0 x 25.1 mm (largo por ancho por alto).

Lipo partidas o "saddle pack": 2 grupos de 71.0 x 47.0 x 30 mm cada uno (largo por ancho por alto).

3.5 Neumáticos:

Los neumáticos seleccionados para el Control Tyre del Campeonato de Andalucía 2.015 en modalidad 4x2 son:

RUEDAS TRASERAS

Proline Hole Shot

Jconcepts double Dees

El número de neumáticos a utilizar en las mangas controladas, es decir, clasificatorias y

finales, se limita a 3 juegos por piloto, prueba y categoría. En las mangas de entrenamientos libres no es obligatorio el uso de neumáticos controlados. Antes de comenzar la prueba los pilotos deberán presentar los neumáticos a la organización para su marcaje mediante algún sistema indeleble y pegatinas.

RUEDAS DELANTERAS LIBRES

Tanto en número de neumáticos como en modelo.

Los neumáticos seleccionados para el Control Tyre del Campeonato de Andalucía 2.015 en modalidad 4x4 son:

RUEDAS DELANTERAS

Proline Hole Shot

Jconcepts double Dees

El número de neumáticos a utilizar en las mangas controladas, es decir, clasificatorias y finales, se limita a 3 juegos por piloto, prueba y categoría. En las mangas de entrenamientos libres no es obligatorio el uso de neumáticos Control Tyre. Antes de comenzar la prueba los pilotos deberán presentar los neumáticos a la organización para su marcaje mediante algún sistema indeleble y pegatinas.

RUEDAS TRASERAS

Proline Hole Shot

Jconcepts double Dees

El número de neumáticos a utilizar en las mangas controladas, es decir, clasificatorias y finales, se limita a 3 juegos por piloto, prueba y categoría. En las mangas de entrenamientos libres no es obligatorio el uso de neumáticos Control Tyre. Antes de comenzar la prueba los pilotos deberán presentar los neumáticos a la organización para su marcaje mediante algún sistema indeleble y pegatinas.

4 - REGLAMENTOS DE CARRERA

4.1 Inscripciones: La preinscripción se realizará por medio de la página Web de **aecarandalucia**, (www.aecarandalucia.org) dicha inscripción se abrirá 20 días antes de cada prueba y cerrará el Miercoles a las 23:59 horas. Aquel piloto que quiera participar y no se apunte en el plazo designado deberá pagar un incremento de 10€, por el contrario si un piloto se ha apuntado y no participara en la prueba sin haber llamado o avisado a la organización antes de la 14:00 del sábado, tendrá un incremento en la próxima prueba que participe de 10€, por daños y perjuicios a la organización. (El delegado regional llevara el control de esto, informándose en la pagina Web anterior descrita.)
IMPORTANTE, cuando un piloto se inscribe se ha de poner el dorsal, que es el ranking del año anterior, habrá un enlace encima de la Lista de preinscripción, apartado Comentario. Si no tuviese dorsal el club le designara uno.
El importe de la inscripción para 1/8 TT.E es de 25€.
El importe de la inscripción para una categoría de 1/10 TT es de 20€.
Si corre dos categorías sea cual sea 40€ y si corre las tres 55€.
AECAR se quedara con 5 € por pilotos, de ellos serán, 3€ para los premios finales del campeonato, 1€ para gastos de publicidad y 1€ para el delegado provincial. (Este año se a implantado que cada delegado provincial se llevara 1€ por cada piloto de su provincia que corra el andaluz)
Para los menores de 15 años que corran también su padre la prueba le sale gratis y este niño no se le cuenta para dar los 5€ a AECAR. Motivo de incentivo para aumentar las inscripciones.

4.2 Premios para el Campeonato de Andalucía 2015:

Los premios en cada prueba serán:

Categoría 1/8 TT.E

3 Trofeos para los 3 primeros de la final A mas uno al TQ.

Categoría 1/10 4x2

3 Trofeos a los 3 primeros de la Final A mas uno al TQ.

Categoría 1/10 4x4

3 Trofeos a los 3 primeros de la Final A mas uno al TQ.

Los premios finales de campeonato serán:

Trofeo a los 10 primeros Clasificados de 1/8 TT.E

Trofeo a los 10 primeros Clasificados de 1/10 TT 4x2

Trofeo a los 5 primeros Clasificados de 1/10 TT 4x4

Con todo el dinero recaudado en todas las pruebas mas el de los patrocinadores del campeonato se darán vales para canjear en las tiendas que hallan patrocinado el campeonato, de esta manera motivamos a las tiendas andaluzas a que patrocinen el campeonato. Se dará a los primeros clasificados de cada categoría, el resto será rifado entre todos los pilotos dandole una papeleta por prueba que hallan participado. (El numero de afortunados dependerá del dinero obtenido) Con los premios obtenidos por tiendas y distribuidores se rifaran entre todos los pilotos que hallan participado en alguna prueba. (Podrá variar algo de los premios finales según se adquieran las cosas)

4.3 Emisoras: Las emisoras no hará falta entregarlas, ya que todas utilizan el nuevo sistema de 2,4 Ghz

5 SISTEMAS DE CARRERA.

5.1 Procedimiento de carrera: Consistirá en 4 mangas de 5 minutos, tras las cuales se tomará a efectos clasificatorios la suma de puntos de las 2 mejores descartando 2. Realizada la clasificaciones, los 10 primeros pilotos correrán en la final A, los 10 siguientes (del 11 al 20) en la final B y así sucesivamente. Se correrán 3 finales de 8 minutos y contara las 2 mejores POR PUNTOS.

5.2 Horarios de las pruebas del Campeonato de Andalucía 2015.

El evento se intentara de hacer a un solo día, si por el numero de pilotos inscritos no fuese posible se ira pasando mangas clasificatorias al sábado. Horarios orientativos, dependerá de la luz solar.

Sábado Entrenos libre cronometrados controlados . (Según Inscritos)
8:00 a 8:45 Entrenos libres o controlados depende inscripción. Para los que no hallan entrenado el sábado.
8:45 Cierre del circuito y fin de pago de la inscripción.
9:00 Reunión de Pilotos
9:30 Comienzo de Mangas Clasificatorias.
14:00 Comienzo de las Finales.
18:00 Entrega de Premios.

Estos horarios serán estrictamente respetados, salvo que la organización no pueda cumplirlos por causas justificadas que afecten directamente a la competición, como avería eléctrica en caseta de cronometraje, problemas con la antena de transponder u otros similares que no garanticen un correcto desarrollo de la prueba.

5.3 Salidas: Las salidas de las mangas clasificatorias para este año será volante, los coches saldrán a pista cuando director de carrera abra el circuito, en ese momento el ordenador dará avisos de inicio de los 3 minutos, 2 minutos y 1 minuto, 30 segundos y el inicio lo dará con un pitido. Los coches no se podrán para en la pista.

En caso de avería el tiempo límite para poder traer un coche averiado es de 30" antes de comenzar la manga, una vez pasado ese tiempo el coche que se averie se queda en el circuito y el piloto no podrá ir a por el hasta que finalice. En la reunión de pilotos mantenida el 22 de febrero 2015 en la segunda prueba en Lebrija los pilotos decidieron poder bajarse del podium pero nunca ir a por el coche.

Las salidas de las Finales serán en parrilla de salida en el centro de la pista, uno de tras de otro, (en fila india) con una separación entre coches de 4 metros como mínimo. Se dará unos minutos de calentamiento, a continuación se dirán coches a PIT-LEAN, (a partir de ese momento no se podrá pedir tiempo por avería) todos los pilotos deben de traer los coches a boxees y sus mecánicos lo tendrán en su poder, pasado un minuto y medio mas o menos y no halla nadie en el circuito se dirán coches a parrilla de salida, entonces todos los mecánicos con el coche en su poder se dirigirán a su correspondiente casillero de salida, dejaran el coche en el suelo y volverán a los boxees. Si un mecánico no le da tiempo de colocar el coche en su casillero deberá tomar la salida desde boxee, saldrá una vez le hayan rebasado todos los coches. El Cronometrador o el director de carrera contará desde 10 hasta 3, y llegado a este número podrá dar el Director de carrera la salida cuando crea conveniente.

5.4 Reparaciones y averías: Se podrá pedir tiempo una sola vez, tendrá una duración de 5 minutos y solo en, la Finales. Lo deberá de pedir antes de decir coches a parrilla de salida. El piloto que pida tiempo por avería saldrá en la posición, después del último, dejando su casillero libre, solo en esa final.

Si la avería es eléctrica el circuito permanecerá cerrado si por el contrario fuese mecánica el circuito podrá seguir abierto. Se permite cambiar cualquier pieza del coche, excepto el chasis.

En caso de avería, en la mangas se podrá traer el coche antes del aviso de 30" y en la finales antes de decir coches a parrilla de salida. Durante las mangas o finales los recoge coches no traerán el coche a boxee hasta que finalice dicha manga o final, dejando dicho coche en una zona que no moleste. Esta medida se pone por que el recoge coches nunca debe abandonar su puesto y por que el coche que le ocurra algo lo mas seguro es que esa manga por mucho que lo arreglase nunca será mejor que las otras que no le a ocurrido nada. El piloto nunca podrá entrar al circuito ni ir a por su coche asta que finalice. De esta manera aseguramos el no molestar a los pilotos que siguen con su manga o final.

5.5 Llegadas: Una vez dado el final de carrera, o la llegada al primer coche en las clasificatorias, ningún vehículo podrá salir de boxees. Los demás participantes tienen que completar la última vuelta en menos de un minuto. En caso de no hacerlo se le descontará la última vuelta, siendo el tiempo final el del anterior paso por meta.

5.6 Recogecoche: Los recoge coches serán puesto por la organización en mangas clasificatorias y en las finales.

5.7 Mecánicos: Deberán situarse en boxees, y no podrán salir al circuito, excepto por interferencia de radio. Deberán reparar siempre en las mesas de boxee y nunca podrán bloquear el carril de boxee. Como máximo solo puede haber dos mecánicos por vehículo. El piloto es absolutamente responsable de la actuación y comportamiento de sus mecánicos.

5.8 Pilotos: Los pilotos se obligan a conocer y respetar esta normativa. En todas las pruebas deberá llevar la licencia AECAR colgado del cuello y visible. Dicha licencia le servirá como acreditación para acceder a las instalaciones. Para cualquier duda o reclamación (para esta ultima deberá poner una fianza de 50€, en caso de llevar la razón se le devolverá el dinero) se deberán dirigir al delegado de pilotos. Los pilotos deberán siempre situarse en la posición que les corresponda en el podium. La entrada a carril de boxees será siempre con mucha precaución viendo que nadie corra ningún riesgo. Si el director de carrera ve en su actuación peligro o riesgo alguno se vera obligado a aplicarle un pass through o Stop&Go. En caso de que un coche salga ardiendo automáticamente se para la carrera y se sofoca el fuego, una vez terminado todo se repetirá de nuevo sin el coche afectado.

5.9 Decisiones del Cronometrador y Director de carrera: Las decisiones del cronometrador y del Director de carrera serán inapelables.

5.10 Resultados: Cualquier manga o final, una vez transcurrido cinco minutos de su inicio, tendrá validez, siendo cual fuere la causa de interrupción, siendo el resultado de la misma, la última clasificación provisional existente. Transcurridos diez minutos desde la publicación de cualquiera de los resultados, estos serán definitivos de no haber reclamación sobre ellos.

6. CLAUSULA DE REMISION

En todos aquellos apartados no dispuestos en el presente reglamento básico, se aplicará, primero, el reglamento de AECAR, en segundo lugar, el reglamento EFRA, y en tercero el uso y costumbre seguido hasta entonces, siendo inapelable la decisión del referee y del cronometrador.

7.- INFRACCIONES Y PENALIZACIONES.

Las infracciones se dividen en leves, graves y muy graves. Las infracciones las pondrá el árbitro de la carrera. Antes de la aplicación de las sanciones se podrá comunicar al piloto un preaviso de la siguiente manera: Por ejemplo: “Atención, piloto número ..., cuide su conducción”, o “Atención, piloto número ... no recorte”, etc.

7.1 Un pass through: Es un paso por boxee a una velocidad moderada. Se le sancionara cuando la infracción no se tan grave como para pintarle un “stop & go” ni tan leve como para darle un aviso, el piloto deberá realizarla en las siguientes tres vueltas.

7.2 Se sancionaran con “stop & go” de 10 segundos las siguientes infracciones leves: Recorte de curva, obstrucción a ser adelantado, golpear por detrás, retención en la salida, salida adelantada, saltarse la bandera de boxees, ocupar carril boxees y emitir fuera de podium, etc. Consistirá esta infracción en que el coche sancionado deberá entrar en una zona especialmente reservada para ello, donde será recogido y mantenido elevado del suelo, por personal destinado a este efecto y permanecerá en dicho lugar durante el tiempo de diez segundos, pasado el cual se reincorporará a la carrera. La sanción deberá cumplirse dentro de las dos vueltas siguientes a la de comunicarse la misma. En el caso de incumplimiento la sanción será de una vuelta. En el caso de que fuera la última vuelta y no realizará el cumplimiento la sanción será de 15 segundos más. Las infracciones leves no son acumulativas.

7.3 Infracciones graves: Se consideran infracciones graves, castigadas con una vuelta, cualquier comportamiento extradeportivo, relativo a la conducción antideportiva, empujar el coche en la salida, recorte excesivo, salida anticipada o no respetar el sistema de salida, entrada del mecánico en el circuito sin causa (interferencia) o sin autorización, meter el coche al circuito desde lugar distinto que el de boxees, reparar en el circuito, etc. Se consideran infracciones graves, castigados con un aviso el comportamiento incorrecto con otros pilotos, desconsideración con el personal organizativo o delegados de AECAR, y en general aquellos relativos al comportamiento de la persona infractora con respecto a los demás.

7.4 Se consideran infracciones muy graves, y se sancionaran con la descalificación: En el caso de tres graves. En el caso de comportamiento incorrecto y grave hacia los recoge-coches, personal de la organización o delegados de AECAR, o terceros. Todas las penalizaciones deben ser comunicadas inmediatamente a través de megafonía. Si fuese necesario el delegado Regional convocara al comité quien por medio de votaciones se podrá la sanción requerida según comportamiento y gravedad.

8.- RELACIÓN DE LAS PERSONAS ASISTENTES EN LA REUNIÓN.

Se designa como secretario a Bernardo Macias Rodriguez. (Delegado Regional 1/8 T.T.E y 1/10 TT)

Miguel Zurita (Cordoba)

Tomí Robles (Sevilla) Club San José. Delegado Provincial

Edu Amejjide (Sevilla) Delegado Regional 1/8 T.T. Gas

Bernardo Macias Rodríguez (Cadiz) Delegado Regional 1/8 T.T.E Y 1/10 TT

Manuel Picón Rodríguez (Almeria) Delgado Provincial

Vitoriano Romero Puerta (Almeria)

Juan Andres Miranda Sanchez (Sevilla)

Matin Ter Mors (Cordoba) Club La Carlota

Diego Pérez Ruiz (Sevilla)

Antonio Miranda (Sevilla) Secretario AECAR Andalucía

Rafa Guerrero

Fernando Robles (Sevilla) Club San José

Diego Ramos Gómez

Mariano Moreno

Juan Antonio Romero Noria (Cadiz) Delegado Provincial

José Maria Halcón (Sevilla)

Michael Toldo (Sevilla)

Juan Manuel Vera Vargas (Málaga) Delegado Provincial

Manuel Jesús Sánchez Fernández (Málaga)

Rafael Pedregosa Gómez (Granada) Club Ogijares

Delegado de Andalucía 1/8 T.T.E y 1/10 TT - Bernardo Macias

Fernando Cabrera Salado (Granada) Club Ogijares
Nacho Cañizares (Huelva)
Alejandro Prieto Prieto (Huelva) Delgado Provincial

La reunión comenzó a las 10:29 h. y se terminó a las 15:30 h. en San José de la Rinconada (Sevilla).

BERNARDO MACIAS

Entre todos juntos conseguiremos tener el mejor Andaluz posible de 1/8 T.T.E y 1/10 TT Electrico



MACIAS