

REGLAMENTO OFICIAL REGIONAL DE MADRID

1:8 TT ELÉCTRICO 2019

1. ÁMBITO DE APLICACIÓN.

Estas normas son de aplicación para cualquier prueba del Campeonato Regional de Madrid.

Para lo no dispuesto en ellas, la norma a seguir será el reglamento general de AECAR, y en el caso de que no se contemple en ninguno de ellos, se tomará en consideración la costumbre seguida hasta el momento o lo que se decida en reunión del Director de Carrera, el Representante de AECAR presente y el Delegado de Pilotos.

2. CAMBIO DEL REGLAMENTO.

Cualquier aportación podrá ser entregada durante el transcurso del año de cualquier carrera del Campeonato o por correo electrónico al Delegado Regional.

3. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE LOS VEHÍCULOS.

El Club organizador deberá disponer de los artulugios necesarios para proceder a las verificaciones técnicas necesarias, consistentes principalmente en los siguientes medios:

- ➔ Cajón de medidas máximas
- ➔ Peso
- ➔ Voltímetro
- ➔ Cinta métrica.

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: 730 milímetros
- Anchura total máxima chasis: 310 milímetros
- Distancia entre ejes: mínimo 220 milímetros, máximo 330 milímetros

- Altura máxima: 270 milímetros, medidos en la compresión máxima, sin incluir la antena del receptor.
- Peso mínimo del coche: 3,300 Kilogramos.
- Alerón trasero, máximos: 217 milímetros de ancho x 85 milímetros de cuerda.
- Derivas del alerón: anchura máxima 100 milímetros, altura máxima 60 milímetros.
- Se admiten alerones con más de un plano. Deben estar contruidos en material flexible con los bordes redondeados.

3.2 Verificaciones Técnicas:

La organización podrá verificar tantas veces lo desee cualquier coche participante, especialmente al inicio de carrera, tras las mangas y la final.

Será opcional marcar los chasis de los vehículos participantes por cualquier medio indeleble (Pintura, etiqueta o grabado).

Puede usarse cualquier tipo de variador de velocidad, que no ocasione interferencias de cualquier tipo al equipo de cronometraje, a los ordenadores, transmisores, etcétera, pero debe estar dentro del coche y no sobresalir de la carrocería.

La marcha atrás está prohibida y la utilización de la misma supondrá la pérdida de la mejor manga.

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.

Se procederá a realizar verificación de la marcha atrás antes de la salida de la primera manga y en el caso que la organización lo considere oportuno, con el fin de no tener que sancionar a un piloto por llevarla puesta.

Sólo 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 la 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.

3.3 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.

3.4 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 110 milímetros. No queda limitado el número de neumáticos por carrera.

3.5 Baterías LIPO/LIFE:

Cualquier tipo de batería estará permitida, siempre y cuando esté disponible comercialmente. Se podrá usar hasta 4s.

La marca, voltaje, fabricante deberán constar fehacientemente en cada batería, no siendo válidas aquellas baterías que hayan perdido las indicaciones originales del fabricante.

Deberán tener algún tipo de protección, más que el simple papel. Se acepta el termoretráctil y las cajas rígidas.

Las baterías, así como cargadores, deberán contar con cable ecualizador. Los cargadores deberán contar con programa específico de carga de baterías LIPO/LIFE, es decir CC/CV (corriente constante, corte por voltaje) con corte según especificaciones EFRA, y la carga deberá realizarse con cable ecualizador. El piloto que se demuestre que no utiliza el cable ecualizador o los sistemas adecuados de carga, será descalificado de la carrera.

El variador deberá contar con sistema de corte por bajo voltaje. Podrá incorporarse un sistema de corte de voltaje externo si el variador no dispone de él, siempre y cuando sea comercial (no válidos artilugios caseros ni manipulaciones).

En las verificaciones técnicas se comprobará que no existen manipulaciones ni deformaciones.

Si el chasis está fresado o troquelado dejando expuestas las baterías por su parte inferior, deberán protegerse con algún sistema. Se permite el lexan con un grosor superior a 3m.

No será obligatorio el uso de bolsas de carga, aunque su uso es recomendado.

El voltaje máximo de la batería al inicio de cualquier manga o final no debe superar los 16,8 voltios, y podrá ser comprobado en cualquier momento por el personal de la organización.

3.6 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.

4. Circuitos:

El espíritu del todo terreno debe estar presente, no admitiéndose pistas completamente asfaltadas, aunque sí enmoquetadas o con césped natural/artificial, siempre y cuando existan saltos en el trazado.

La longitud mínima del trazado del circuito debe ser de 120 metros. La anchura mínima será de 3 metros. El punto más lejano del circuito respecto del podium de pilotos es de 65 metros.

Punto de detección para cronometraje: Preferiblemente en alguna parte lenta del circuito.

Deberá marcarse la línea donde está emplazado el detector de cronometraje (que coincidirá con la línea de llegada), y deberá estar perfectamente marcada de borde a borde del ancho del trazado.

Limitación de acceso al circuito: Quedará vetado el acceso al circuito a toda persona ajena a la carrera (público).

Durante la disputa de las finales, el compresor de limpieza deberá estar apagado para no generar ruido, y permitir a los pilotos escuchar las instrucciones del Director de Carrera o del árbitro, a no ser que esté lo suficientemente lejos.

El circuito deberá tener tomas de corriente de 220 V en tomas las mesas, se permite que estas no sean fijas. Se tomarán las precauciones pertinentes (diferenciales, fusibles, etc.). La intensidad necesaria para la prueba será la de la suma de 5 amperios por piloto a 12 voltios (60W). Los boxes será conveniente que estén cubiertos.

Los circuitos deberán tener, en la medida de lo posible, baños, bien sea de obra o portátiles.

El circuito permanecerá cerrado después de los entrenamientos tanto para socios como para participantes de la prueba.

5. Recogecoche:

Los recogecoche serán los propios pilotos según la normativa aprobada en AECAR 2019. La posición de los recogecoche estará basada en el número del dorsal del coche, y se distribuirá equitativamente a lo largo del trazado del circuito. La organización deberá especificar la zona de la que es responsable cada recogecoche. Se minimizará la intervención de los recogecoche, utilizando obstáculos mínimos como separadores y conos, de alturas adecuadas, que eviten el vuelco de los coches.

Los pilotos deben recoger coches en la serie siguiente a la suya. La primera serie será recogida por los pilotos de la última serie.

La ausencia en su puesto en el momento que comience la manga el primer coche, sin proveer sustituto competente, conllevará la pérdida por parte del piloto de su mejor resultado

en puntos en clasificatorias o en finales, según corresponda. Si por algún casual algún piloto no puede ejercer de recoge coches por alguna anomalía física o motivo justificable, deberá notificarlo al director de carrera y deberá aportar otro recoge coches con licencia AECAR para que ocupe su puesto.

Los menores de 16 años por seguridad, están exentos de hacer de recoge coches por lo que será obligatorio que ejerzan en su lugar algún tutor/responsable con licencia AECAR.

La organización informará de qué pilotos deberán recoger las finales. Sólo los pilotos pueden y deben recoger coches en las finales, a menos que se permita un sustituto conforme al artículo anterior. Todos los puestos de recoge coches deben estar ocupados.

En el caso de sobrar recoge coches para los puestos asignados, los sobrantes por sorteo se situarán en boxes para ayudar a los pilotos a apagar y encender los coches o complementar alguno de los puestos más problemáticos.

Los recoge coches tendrán totalmente prohibido, manipular o reparar cualquier coche que se encuentre en la pista durante la disputa de la manga que están recogiendo. El director de carrera aplicará la sanción quitando al piloto su mejor resultado ya sea en mangas y/o finales. Cualquier coche averiado o roto será apartado del trazado hacia una zona segura y puesto boca arriba, sin abandonar el puesto de recoge coches. Si fuera necesario trasladar el coche a boxes, únicamente podrá hacerlo el recoge coches de boxes en caso de que lo hubiera, o en caso de fuerza mayor, el mecánico del piloto.

Nadie puede acceder a la pista durante el transcurso de una manga o final a recoger un coche averiado o accidentado.

Los recoge coches que no realicen la función propia, podrán ser sancionados por la dirección de carrera al igual que lo pueden ser los pilotos. Todo piloto que se ausente de la prueba (incluso habiendo comunicado al director de carrera) sin terminar de cumplir su obligación de recoge coches será sancionado y su puntuación será la misma que si no hubiera

participado en la carrera. En la siguiente carrera saldrá último de la final en la que haya conseguido clasificarse. En caso de fuerza mayor será notificado al director de carrera, al delegado de pilotos y al delegado regional para evaluar la necesidad y eximirle o no de su obligación.

Se dará 5 minutos entre el final de una manga/final y el comienzo de la siguiente, con el objetivo de que tengan los pilotos el tiempo suficiente, para dejar su coche y poner a cargar las baterías utilizadas e incorporarse a su puesto de recogecoche.

6. Inscripciones:

Las preinscripciones se realizarán exclusivamente por Internet a través de la página Web de la Asociación (www.aecar.org). Se abrirán al menos 15 días antes de la prueba.

El precio de las inscripciones para el campeonato de 2019, será de **25€**.

El plazo de inscripción se cerrará a las 23:59 horas del jueves previo de la carrera. Si no se está inscrito antes de la finalización de este plazo, no se podrá participar en la prueba.

El pago tendrá que estar realizado el jueves previo a la carrera antes de la inscripción. Se han facilitado las siguientes formas de pago:

Pago por transferencia bancaria, ingreso en cuenta u otro método telemático, se podrá realizar hasta el jueves a las 23:59 horas. Si se realiza el pago el jueves, se deberá adjuntar justificante del pago realizado (impresión de la transferencia, justificante de caja, etc.).

La inscripción se aceptará una vez que se haya confirmado el pago de la misma, para lo cual Club Organizador y Delegado Regional estarán en permanente contacto para actualizar los pagos en las inscripciones de la web www.aecar.org, dado que el número de cuenta de ingreso será el del Club Organizador.

En el caso de que la realización de la inscripción que se realice fuera de plazo (indicado anteriormente); la 1ª vez se pondrá un aviso sin penalización, la 2ª vez se pondrá una penalización de 10€ y la 3ª vez el piloto no podrá participar en esa prueba.

Los derechos de carrera serán fijados en la reunión anual de AECAR. En el Campeonato de los **25 €** de inscripción, la organización cederá **4 €** por piloto a AECAR en concepto de derechos de carrera.

Para poder participar, los pilotos deberán estar en posesión de la correspondiente licencia AECAR del año que corresponda, que pondrán a disposición, de así solicitarlo, del director de carrera, delegado de AECAR u otro cargo de carrera. Para facilitar esta tarea será obligatorio llevarla colgada y visible en todo momento.

Se recuerda a todos los pilotos que el hecho de no llevar en lugar visible la licencia vigente, tanto durante los entrenamientos, como durante la carrera, puede dar lugar a penalización.

El piloto que no ponga ranking y/o lo ponga de forma incorrecta en el momento de la inscripción, se sancionará con la pérdida del mismo.

El piloto es el responsable de la correcta colocación del transponder en el automodelo, siguiendo las especificaciones del fabricante del transponder. Si al inicio de las mangas, subfinales y finales cuentan OK y a lo largo de la misma dejara de contar el único responsable sería el piloto, perdiendo las vueltas que no fueran contabilizadas, salvo error generalizado de todos los pilotos participantes en dicha manga, subfinal y final. (no se pondrán vueltas a mano a ningún piloto).

El piloto deberá notificar y confirmar el número de transponder en el caso de que no lo haya hecho previamente en la inscripción y deberá hacerlo antes de salir a entrenar o antes del comienzo de la carrera. No es responsabilidad de caseta de cronometraje la búsqueda de un transponder mal puesto o incompleto.

7. CARRERAS REGIONALES:

7.1 Número de carreras:

Para el año 2019 se celebrarán 6 pruebas, además de contar con varias fechas alternativas para posibles suspensiones por causas meteorológicas.

7.2 Puntuación:

Todo evento AECAR será puntuado conforme al Reglamento General AECAR, así como los desempates, cogiendo los 5 mejores resultados obtenidos para elaborar la clasificación final.

Se premiará con **200 puntos** extra a todos los pilotos que asistan a todas las pruebas y 50 puntos de asistencia por cada una individual.

8. SISTEMA DE CARRERA:

8.1 Pilotos:

Los pilotos se obligan a conocer y respetar esta normativa. Para cualquier duda o reclamación se deberá dirigir al delegado de pilotos. Los pilotos deberán situarse siempre en la posición que por su numeración les corresponda en pódium. El podio estará numerado y con los espacios definidos para cada piloto.

En las finales se elegirá puesto en el podio según su ranking de clasificatorias (Ejemplo; primer clasificado elige primero, segundo después y así sucesivamente).

8.2 Entrenamientos:

Los entrenamientos se realizarán el sábado por la mañana de forma **libre** (En el caso de que el número de pilotos en el pódium supere más de 15 personas y suponga la incomodidad de todos, se harán entrenos controlados con el orden de mangas clasificatorias de 10 min). El número de series y mangas se hará en base al número de inscritos.

El domingo tendrán entrenamientos libres, los pilotos que no pudieron asistir el sábado.

8.3 Reunión de pilotos y elección de delegado de pilotos:

Antes del comienzo de la prueba, el director de carrera y el representante de AECAR convocarán reunión de pilotos. Es obligatoria para todos. Se recordarán las novedades y los posibles cambios. Así mismo se elegirá un delegado de pilotos a través del cual se realizarán las correspondientes reclamaciones. No podrán ser delegado de pilotos cualquiera de los miembros de la organización o de la junta de AECAR.

Si se diese la circunstancia de que el sistema de cronometraje no funciona, se avisaría en dicha reunión y se aplazaría la carrera.

8.4 Clasificatorias:

Se correrán 3 mangas de clasificación. Estas mangas de clasificación podrán reducirse en caso de lluvia por el Director de Carrera. Todas las clasificatorias serán de 6 minutos, más el tiempo necesario para completar la última vuelta, hasta un máximo del 150% de la vuelta calculada para el trazado. Las series serán de un mínimo de 6 a un máximo de 12 pilotos. Todas las series tendrán, a ser posible, el mismo número de pilotos.

La confección de las mangas se hará por la Organización, distribuyendo los pilotos según el palmarés del año anterior en la categoría o en su defecto de otras categorías a nivel de campeonato de España y de tal forma que coincidan los pilotos con similar palmarés, no confeccionándose por el sistema de “cabezas de serie”.

Los pilotos sin ranking anterior serán distribuidos por el ranking de las pruebas disputadas en 2018, con preferencia sobre los pilotos que no tengan ranking.

El tiempo entre mangas será de 20 minutos, desde que se termina una hasta que se empieza la siguiente, pudiendo la organización recortar ese tiempo con el visto bueno de todos los pilotos.

Queda a disposición de la organización que en el caso de que una manga no pueda ser terminada por algún motivo en alguna de las series, se repita la manga completa o sólo la que no se haya podido correr.

El orden de salida de cada serie dentro de las mangas dará preferencia a los pilotos con ranking, saliendo esta serie en último lugar.

La salida de clasificatorias será volante, saliendo todos los coches desde boxes; el circuito estará abierto 3 minutos antes de que empiece la clasificatoria que se iniciará en el momento en el que se indique desde la caseta. Se avisará a los tres minutos de inicio de manga y cada 30 segundos.

El tiempo máximo transcurrido desde que el primer coche inicie el crono hasta que los demás coches inicien sus cronos individuales será el tiempo que tarde el primer coche en pasar por segunda vez por la línea de salida o por el tiempo máximo que se acuerde en la reunión de pilotos.

Las clasificatorias serán por tiempo, y contará la mejor puntuación, salvo en el caso de sólo poderse disputar una manga completa de una clasificatoria, en cuyo caso dará el resultado final de la carrera.

En caso de empate a puntuación, para determinar la TQ (“Top Qualifying” o mejor piloto clasificado), se comparará la mejor posición de esas dos mejores (1º+3º gana a 2º+2º), si persiste el empate se compararán el tercer mejor resultado y, si el empate continúa, las vueltas y el tiempo de la mejor posición de cada piloto.

Los resultados obtenidos en las clasificatorias se usarán para determinar las posiciones en las finales. El corte de las finales, será la división del número de participante equitativamente en las distintas finales. Siempre se verá beneficiada la final A

Los horarios de clasificatorias quedarán establecidos, siempre que sea posible, de la siguiente manera:

Los horarios para la temporada 2019 son:

Sábado 08:00h: Apertura de Instalaciones

Sábado 10:00h: Inicio entrenamientos libres/Regulados

Sábado 17:00h: cierre de Instalaciones

Domingo 07:30h: Apertura de Instalaciones

Domingo 08:00h a 08:50h: Entrenamientos libre

Domingo 08:50h: Reunión de Pilotos

*Los Horarios podrán ser modificados por elección de la Organización, por el número de inscritos o por horas de luz solar.

La Organización irá distribuyendo los pilotos equitativamente entre las finales, completando parrillas de 10 pilotos, pudiéndose llegar a 14. Todas las finales serán de 10 minutos, más el tiempo necesario para completar la última vuelta, hasta un máximo del 150% de la vuelta rápida en clasificatorias.

La salida se realizará de la mejor forma posible para motivar las salidas limpias. La formación de salida, se realizará en formato Fórmula 1 con 4 metros de distancia entre piloto y piloto, siendo el primer clasificado de cada final, el que elegirá si quiere la parte interior o exterior de la trazada.

Saldrán desde parado, a la orden de un sistema audible y/o de la bandera de salida. Se realizará un conteo de menor a mayor desde el 10 al 5 dejando en silencio la megafonía después de oír el número

8.5 Puntuación

Las finales serán por puntos, y contarán las 2 mejores puntuaciones para las finales con 3 mangas. En caso de lluvia, en el caso de sólo poder disputar 1 ó 2 mangas de las finales, contarán todas las puntuaciones. El ganador de una final consigue 1 punto, el segundo 2, y así hasta el decimocuarto, que consigue 12 puntos.

En el supuesto de un empate, el piloto con la mejor posición individual en cualquiera de las 2 finales que le cuentan, será el ganador del empate. Si todavía persiste el empate, ganará el que tenga las mejores vueltas y tiempos de la mejor posición final. En caso de que continúe el empate, se compararán las vueltas y tiempo de la segunda mejor posición. Los

coches que no pasen la línea de meta al final del tiempo fijado para la carrera se clasificarán de acuerdo con el número de vueltas obtenidas. No obtener resultados en la final significa 12 puntos.

8.6 Reparaciones y Averías:

Las reparaciones se realizarán siempre en boxes.

La solicitud de tiempo por avería no está contemplada.

Se permite cambiar cualquier pieza del coche, excepto el chasis. En el caso de rotura del mismo, el piloto deberá llevar a la organización el chasis verificado, y el que lo sustituya, que deberá ser verificado. El chasis anterior permanecerá bajo custodia de la organización hasta final de carrera.

8.7 Resultados:

Transcurridos diez minutos desde la publicación de cualquiera de los resultados, estos serán definitivos de no haber reclamación sobre ellos. En cualquier caso, serán definitivos si sobre ellos ha recaído resolución de la Junta de Apelaciones. En cualquier caso, una manga clasificatoria solo tendrá validez cuando se hayan corrido todas las series. En el caso de circunstancias que alteren, dentro de una manga, las características de la pista (lluvia torrencial, oscuridad, terremoto, etc.) se anularán la misma, siendo válidas las demás.

9. PROCEDIMIENTO EN CASO DE FUERZA MAYOR.

Si en los días previos se observa que las previsiones meteorológicas son negativas, comparando 3 webs diferentes, se aplazará la prueba.

En el caso de aplazarse la prueba, la Organización se compromete a disputar la prueba de esa categoría en las fechas reservadas a tal efecto. Los pilotos que no asistan a la prueba aplazada podrán solicitar la devolución del importe de la inscripción; los pilotos que ya estaban inscritos inicialmente no deberán pagar importe alguno por asistir a la prueba aplazada; los pilotos no inscritos en la prueba inicial, podrán inscribirse en la prueba aplazada, pagando el importe de la inscripción, para lo cual se abrirán nuevamente las inscripciones,

incluyendo los pilotos inicialmente inscritos (los cuales deberán confirmar su inscripción por correo electrónico o teléfono)

Durante la celebración de las pruebas, el Director de carrera, tras oír a los árbitros, es el responsable de la decisión de parar la carrera en caso de condiciones adversas: lluvia, granizo, nieve, tormenta eléctrica, fallo del suministro eléctrico.

En caso de suspensión, la carrera se reiniciará cuando el clima o la causa mayor lo permitan, con la misma manga que se interrumpió.

Podrá reducirse el número de mangas clasificatorias o de finales, para cumplir con los horarios. La final A tiene prevalencia sobre el resto de finales.

El Director de carrera debe esforzarse (en caso de interrupción por lluvia, granizo, etc.) en hacer las reparaciones necesarias en la superficie del circuito, antes de reanudar la carrera. Cuando la continuación se juzga imposible, el Director de carrera, tras oír a los Árbitros y al Delegado Regional, puede decidir anular la carrera.

Se declarará la carrera nula cuando no exista, al menos, el resultado de una manga clasificatoria completa.

Será válido el resultado de una carrera en el caso de tener que suspenderla cuando exista, al menos, el resultado de una manga clasificatoria completa. En el caso de haber llegado a finales, el resultado será el obtenido de las tandas de finales que se hayan disputado completas. Ejemplo: si se suspende la carrera por fuerza mayor cuando se está disputando la 2ª final B, el resultado de la carrera será el obtenido de la disputa de la 1ª final A, B, C....

En el caso de que el sistema de cronometraje no funcionase por cualquier circunstancia se daría por suspendida la carrera, aplazándose a la fecha alternativa más próxima. Si los fallos se produjeran durante el transcurso de la prueba se procederá de igual manera que en el caso de suspensión por meteorología.

10. DISCIPLINA

Queda terminantemente prohibido el consumo de estupefacientes en todo el recinto. Toda persona que no cumpla las normas, será sancionada por un comité disciplinario pudiendo ser expulsado inminentemente de la prueba.

Está prohibido fumar en zona de pit-line tanto los pilotos que estén rodando en el pódium, como los mecánicos que estén manipulando coches o nitrometano.

Está prohibido el uso del móvil, así como también fumar o comer cuando los pilotos estén ejerciendo de recogecoche.

Quedan totalmente prohibidas las faltas de respeto tanto de los pilotos encima del pódium, mecánicos y personal de la organización pudiendo ser sancionado con la expulsión inmediata del recinto. Las sanciones de mecánicos y pilotos las llevará a cabo el Director de carrera y las sanciones del personal de la organización, las llevará a cabo un comité disciplinario o en su defecto, la junta de Aecar Madrid.

