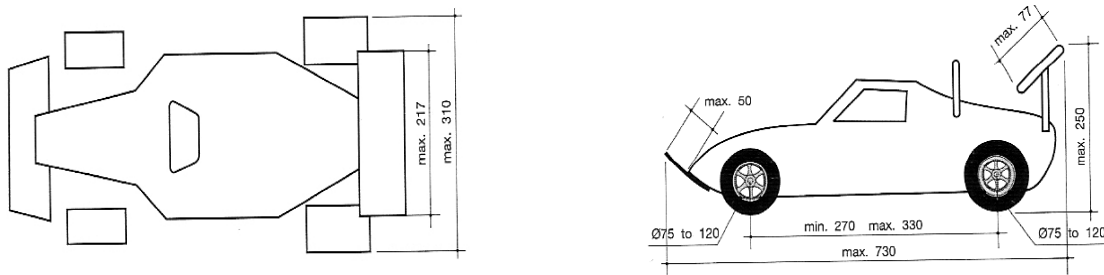


REGLAMENTO 1:8 TODOTERRENO GAS 2.015

1. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE LOS VEHÍCULOS

El Club organizador deberá disponer de los artilugios necesarios para proceder a las verificaciones técnicas necesarias, consistentes principalmente en las siguientes cosas: cajón de medidas máximas, jeringa y probetas calibradas, peso y cinta métrica.

1.1 Dimensiones



Las carrocerías deberán estar pintadas, con los cristales transparentes o traslucidos colocando los números en ella bien visibles, en el caso de pérdida de la carrocería o de los números en carrera deberá subsanarse o será sancionado con la pérdida de la manga, únicamente podrán seguir en caso de lluvia o barro comunicándose por megafonía.

Las defensas serán de material plástico flexible para evitar daños a terceros.

Una vez verificado el vehículo, se podrá cambiar el chasis por defecto, siempre que sea de la misma marca o para el mismo modelo.

El uso de aditivos para los neumáticos y para la reparación de los circuitos será libre.

El peso del vehículo será mínimo de 3.200 g.

1.2 Motores

Los motores serán monocilíndricos de como máximo 3'5 cm³ de cilindrada, debiendo funcionar con una mezcla de metanol, aceites y nitrometano otra clase de aditivo o sustancia esta prohibida, el porcentaje de nitro será libre. El escape estará convenientemente homologado por Efra, u otra federación supranacional y no podrá exceder el nivel sonoro de 80 db medidos en el suelo a un metro de distancia, queda en potestad del director de carrera obligar al cambio de escape por exceso de ruido o falta de homologación.

1.3 Depósitos

Estarán situados en el interior del coche y su capacidad máxima, incluidos tubos y filtros, será de 125 cc. No se permiten objetos sueltos en el interior para conseguir la capacidad nombrada.

1.4 Verificaciones técnicas

La verificación se realizará en un lugar CERRADO habilitado para la misma. Los mecánicos podrán pedir a los verificadores ver el resultado de su verificación.

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

Será obligatorio marcar los chasis de los vehículos participantes por cualquier medio indeleble (etiqueta, grabado o pintura). Se permite cambiar cualquier pieza del coche, excepto el chasis.

Una vez verificado el vehículo, se podrá cambiar el chasis por defecto o rotura, siempre que sea de la misma marca y para el mismo modelo. En el caso de rotura del mismo, el piloto deberá llevar a la organización el chasis verificado, y el que lo sustituya deberá ser verificado de acuerdo a esta misma norma. El chasis anterior permanecerá bajo custodia de la organización hasta final de carrera.

Una vez verificado el depósito y si este se excede del máximo, se volverá a verificar pasados 10 minutos dejando el vehículo en parque cerrado. El piloto podrá pedir la presencia del Delegado para verificar la correcta medición, producto de la posible sanción.

Esta prohibido tocar los vehículos en parque cerrado

Con supervisión del Director de carrera se podrá enfriar el depósito con combustible. (Prohibidos los Spray).

2. REGLAMENTOS DE CARRERA

El Campeonato de España se divide en dos categorías: A y B:

- a) El Campeonato A tendrá un máximo de 108 pilotos, de los que 60 serán los primeros clasificados del Campeonato de España del año anterior, (si faltase uno de los 60 primeros, podría participar el nº 61 y así sucesivamente), mas otros 15 a criterio del delegado regional de la zona de acuerdo con el Club organizador, 5 plazas para los primeros del Campeonato B del año anterior y 8 plazas a criterio del delegado nacional. Los pilotos sin ranking mas lejanos de la prueba tendrán preferencia en asignar las realocaciones.
- b) Las pruebas A se celebrarán el viernes, sábado y domingo. El viernes se llevarán a cabo cuatro mangas de entrenamiento de 12 minutos, a partir de la 12'00 horas. El sábado una manga de éntrenos y las 4 mangas clasificatorias, siendo el domingo cuando se celebren las subfinales y finales.
- c) El circuito permanecerá cerrado **mínimo 14 días antes de la prueba** y en él no podrá rodar ningún coche de ninguna categoría, en este periodo se deberá reparar y acondicionar el circuito para la misma, presentándose en perfectas condiciones.
- d) Se celebrarán cuatro pruebas y a efectos de clasificación se contarán las tres mejores. La cuarta se tendrá en cuenta a efectos de desempate, en caso de persistir el empate se tendrán en cuenta la mejor posición obtenida en el Campeonato y en caso de seguir empatados se tendrá en cuenta el nº de ranking.
- e) En el B, el número máximo será el que permita las instalaciones entre 90 y 120. En este Campeonato podrá participar cualquier piloto que no esté entre los **60 primeros** clasificados del Cto. España A y los **3 primeros del B anterior**. **Cualquier piloto sin Ranking pero con sobrada experiencia a propuesta del delegado no podrá participar en el Cto. B**, Un piloto, que corre el B puede participar por realocación en una prueba del A pudiendo seguir participando en el B.
- f) El Campeonato B se realizará a dos días, el sábado por la mañana se realizaran 2 o 3 mangas de éntrenos y a continuación 3 mangas clasificatorias que contarán por puntos las dos mejores. Disputándose el domingo las subfinales y final.
- g) Se realizarán 4 pruebas del Campeonato de España B, de la cuales a efectos de clasificación puntuará la suma de las dos mejores. La tercera prueba contará a efectos de desempate. En caso de persistir el empate se tendrán en cuenta la mejor posición obtenida en el Campeonato y en caso de seguir empatados se tendrá en cuenta el resultado de la última prueba.

- h) Las series en las mangas clasificatorias serán de 12 pilotos, igual que en las subfinales y final. Los clubes organizadores tendrán las instalaciones preparadas para los pilotos y mecánicos en boxees. Para el Cto. B se podrán realizar de 10 o 12 Pilotos teniendo en cuenta las instalaciones y siempre a criterio del Delegado Regional o del Director de Carrera, se comunicara a la hora de realizar las mangas.
- i) El acceso a las plazas del Campeonato B será por Ranking de los Campeonatos Regionales. Al final de este reglamento se especifica relación provisional de plazas por Regiones, a falta de confirmar por la junta de Delegados Regionales en las reuniones que se celebran en cada una de las pruebas del presente año.

2.1 Inscripciones

Las preinscripciones se realizaran exclusivamente por Internet a través de la página Web de la Asociación (www.aecar.org). Las preinscripciones se abrirán un mes antes de la prueba y para que se puedan confirmar llevarán aparejado el pago previo de la misma, por medio de ingreso en una cuenta del Club que se especificará.

Los precios serán: 45 € para el A y 35 € para el B y Copa de España. La inscripción se aceptará una vez que el Club haya confirmado el pago de la misma.

El cierre de las inscripciones será a las 22,00 horas del viernes, siete días antes de la prueba.

Los derechos de carrera serán fijados en la reunión anual de AECAR. En el Campeonato A, de los 45 € de inscripción, la organización cederá 10 € por piloto a AECAR en concepto de derechos de carrera. En el Campeonato B de los 35 € de inscripción, 6 € serán cedidos a AECAR.

Solo recibirán los puntos de la prueba los Pilotos que participen al menos en un Manga.

2.2 Requisitos

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. Los precios de las licencias se aprueban anualmente en la Asamblea Ordinaria.

Pilotos extranjeros: Podrán participar siempre obteniendo la licencia Aecar de año en curso y recibirán los puntos correspondientes, nunca obtendrán plaza para campeonatos internacionales.

2.3 Entrenamientos

Los entrenos se realizaran el viernes y sábado en el mismo orden que las mangas clasificatorias. Los participantes deberán dirigirse al tablón de anuncios para verificar su serie de entrenos, que será la misma que la de las series clasificatorias y comprobar su frecuencia. En el caso de aviso por coincidencia o proximidad de frecuencia deberá ir a la caseta de verificación, para poder efectuar el cambio.

No se podrá entrenar sin haber obtenido antes la acreditación y depositar la emisora en el lugar indicado por la organización (normalmente el podium). Se sancionara con la perdida de la **mejor** manga al piloto que encienda la radio antes de tiempo o sin permiso en el padock.

La organización colocara un tablero con la ubicación de las mesas en el padock en el cual los pilotos se apuntaran con su apellido, siendo el sitio ocupado el mismo para toda la prueba, se marcara con una etiqueta la reserva en la mesa.

La verificación de los coches se hará a lo largo de los entrenos del viernes o sábado. Deberán estar todos verificados antes del comienzo de la reunión de Pilotos.

Cada piloto contara con 4 tandas de éntrenos de 12 minutos (incluyendo el tiempo de subida y bajada al podium) el viernes a partir de las 12'00 horas y una tanda de éntrenos de 10 minutos el sábado por la mañana. Solo la falta de luz solar, autorizaría a empezar a las 11:00.

ENTRENOS CONTROLADOS VIERNES									
	Serie 1	Serie 2	Serie 3	Serie 4	Serie 5	Serie 6	Serie 7	Serie 8	Serie 9
1ª manga	12'00	12'12	12'24	12'36	12'48	13'00	13'12	13'24	13'36
2ª manga	13'48	14'00	14'12	14'24	14'36	14'48	15'00	15'12	15'24
3ª manga	16'00	16'12	16'24	16'36	16'48	17'00	17'12	17'24	17'36
4ª manga	17'48	18'00	18'12	18'24	18'36	18'48	19'00	19'12	19'24

ENTRENOS CONTROLADOS SABADO									
	Serie 1	Serie 2	Serie 3	Serie 4	Serie 5	Serie 6	Serie 7	Serie 8	Serie 9
5ª manga	09'30	09'40	09'50	10'00	10'10	10'20	10'30	10'40	10'50

El sábado de 8'00 a 9'00 horas, los pilotos que no entrenaron el viernes, podrán realizar solo 2 mangas de 15 minutos (incluyendo el tiempo de subida y bajada del podium) siempre que lo permita la capacidad del mismo y la coincidencia de frecuencias. Estos pilotos se apuntaran el mismo sábado a partir de las 7'30 h, no pudiendo reservar entrenos con antelación, los recogecoche serán sus mecánicos.

En el caso de igualdad de frecuencias en una serie de entrenos nunca se parara dicha serie, los pilotos implicados apagarán la radio y se dirigirán al director de carrera para ver el problema, el mismo le asignara otra serie distinta, siempre volviendo a su serie original. En el caso de error del piloto (mala comunicación de frecuencia) este perderá su manga de entreno.

3. SISTEMAS DE CARRERA

3.1 Velocidad

Cada piloto dispondrá de 4 mangas clasificatorias de 5 minutos, para acceso a subfinales. La suma de los puntos de las dos mejores de cada piloto, valdrá al piloto a efectos de clasificación en subfinales, sirviendo la tercera a efectos de desempate.

La ubicación de los pilotos en las distintas series se hará por ranking del año anterior. Los doce primeros del año anterior se ubicarán en la serie 3, los doce siguientes en la serie 4 y así sucesivamente. Si algún piloto no se inscribiera, se correrán los correspondientes puestos.

Esta ubicación de los pilotos será la misma tanto para las series de éntrenos como las clasificatorias, o sea que el piloto que por ranking le corresponda el número 5 de la serie 5 en clasificatorias, tendrá el mismo número y serie en las de éntrenos.

Se realizarán las mangas, subfinales y final con 12 pilotos pudiendo ser superior dependiendo de la capacidad del podium.

El orden de las series será igual en todas, será de la Serie 1 a la Serie 9.

A las 11'10 horas se realizara la reunión de Pilotos.

El orden y el horario de estas clasificatorias serán como sigue:

MANGAS DE CLASIFICACION

	Serie 1	Serie 2	Serie 3	Serie 4	Serie 5	Serie 6	Serie 7	Serie 8	Serie 9
1ª manga	11'30	11'40	11'50	12'00	12'10	12'20	12'30	12'40	12'50
2ª manga	13'10	13'20	13'30	13'40	13'50	14'00	14'10	14'20	14'30
3ª manga	14'50	15'00	15'10	15'20	15'30	15'40	15'50	16'00	16'10
4ª manga	16'30	16'40	16'50	17'00	17'10	17'20	17'30	17'40	17'50

Realizada las clasificatorias, los pilotos clasificados en posición impar correrán las subfinales A y los que lo hayan hecho en posición par, correrán las subfinales B. Los 16 primeros pilotos correrán semifinales, los 16 siguientes cuartos de final, los 16 siguientes 1/8 de final, y así hasta 1/64. No habrá paso directo a la final.

Se empezara a correr desde 1/64 serie A, siguiendo por 1/64 serie B. Estas subfinales serán de 14 pilotos y el resto de 12. Todas las subfinales tendrán una duración de 20 min. La Final será de 45 minutos.

Se realizaran antes de cuartos de final dos practicas de 10 minutos una para los pilotos de semi A y otra para los de semi B, los recogecoche serán sus mecánicos.

En las subfinales remontarán al siguiente escalón los cuatro primeros clasificados por subfinal y serie, excepto en semifinales que serán los seis primeros clasificados de cada una los que pasaran a la final. Los coches clasificados para la final de la semifinal A, permanecerán en parque cerrado desde la finalización de la misma, hasta la finalización de las verificaciones de la Semifinal B. De esta forma tendrán el mismo tiempo para prepararlos para la Final que los participantes de la semifinal B.

Los pilotos de la final se ordenaran según el resultado por vueltas y tiempo obtenido en semifinales. Dispondrán de 10 minutos de entrenos antes del comienzo.

Si se disputan las semifinales, una de las dos en desigualdad manifiesta (Lluvia etc.) en estos casos se ordenara la final por orden natural y no por tiempos, 1º A - nº 1, 1º B - nº 2, 2º A - nº 3, 2º - B nº 4 y sucesivamente. El Director de carrera decidirá si entrega los vehículos antes, en el caso de lluvia.

Durante el espacio de tiempo existente entre la última semifinal y la final se correrá la Final +40 - Júnior, a 30 minutos. El orden de salida de esta Final +40 y Júnior vendrá determinado por la clasificación general de carrera hasta semifinales, si participa un piloto +40 o júnior en la final absoluta solo recibirá el trofeo de esa final.

Se entregaran trofeos, como mínimo, a los 12 primeros de la final absoluta mas los 3 de +40 y 3 para Júnior, en la última prueba se entregaran trofeos a los tres primeros más los tres de +40 y tres Júnior de la general a cargo del Club Organizador.

3.1.1 Campeonato + 40 - Júnior.

Se disputaran en el Campeonato de España A y B.

Participaran juntos los +40 y los pilotos Júnior, se clasifican en la final los 12 mejores desde semifinales o mas según la capacidad del podium, en la reunión de pilotos el director de carrera comunicara cuantos pilotos de +40 y cuantos Júnior participan juntos de cada categoría, siempre que sean más los inscritos que la capacidad del podium. (Ejemplo: 7 de +40 y 6 de Junior).

Las puntuaciones serán independientes para cada categoría.

Puntuaran todos los pilotos inscritos en la carrera que tengan cumplidos los 40 años o más y que se hayan inscrito para esta clasificación. Si un piloto los cumple, disputando las 2/3 partes del campeonato podrá puntuar en el mismo.

Puntúan todos los pilotos Júnior inscritos en la carrera que tengan **MENOS DE 16 AÑOS**. En el caso de cumplirlos en 2/3 partes del campeonato no puntuaran.

De las cuatro pruebas puntuaran los tres mejores resultados, siendo en el B de las 3 los dos mejores. En el caso de no poderse realizar la final, se puntuará según sus posiciones en la clasificación general de carrera hasta semifinales.

Puntuaran por separado los +40 y los Júnior y todos los inscritos que no participen en la final según el orden general después de semifinales.

- Los Pilotos que participen en las semifinales o final absoluta recibirán los siguientes puntos: 1º 640 - 2º 613 - 3º 587 - etc...y a continuación correlativamente todos los pilotos participantes en la final, mas el resto.
- Una vez finalizada la carrera se entregaran trofeos a los 3 primeros de +40 y 3 para los Júnior Solo para los que disputan la final.

3.2 Resistencia

La modalidad consistirá en una carrera de 4 horas tipo OPEN.

Sistema de salida: Los mecánicos con sus vehículos parados, solo uno por equipo en el centro del circuito, a la orden de salida del director de carrera todos se dirigen a boxees, dándose la salida conforme se pongan en marcha y saliendo del carril de boxees.

La organización, en caso de más de 20 pilotos, actuará de la siguiente manera:

- Los diez primeros clasificados del año anterior, siempre que mantengan el mismo equipo estarán clasificados de oficio.
- Para las otras 10 plazas, se realizará, el sábado, manga clasificatoria de 30 minutos de duración con un cambio de piloto a los 15 minutos, clasificándose los diez mejores.
- Cada equipo pagara 100 € de inscripción pudiendo ser formado por 2, 3 o máximo 4 pilotos.

3.3 Copa de España.

Cada delegado regional realizará una selección de 6 pilotos de su región. El número de inscritos máximo será de 90 Pilotos. Los diez mejores pilotos del Campeonato de España actual están clasificados de oficio. El sistema de carrera será a dos días sábado y Domingo igual sistema que el del Cto. De España B.

El sábado por la mañana se realizaran dos o tres mangas de éntrenos según la participación; a continuación 3 mangas clasificatorias que contarán por puntos las dos mejores. Disputándose el Domingo las subfinales y final. Las Mangas y finales serán de 10 o de 12 pilotos según criterio de la organización.

3.4 Normativa común

3.4.1 Salida

La salida en las **series** clasificatorias será volante, es decir el cronometraje será individual. Los coches irán rodando desde que se abra el circuito, sin que se pare a realizar la formación de salida. Se avisará por megafonía cuando falten 3 minutos, 1 minuto, y 30 segundos. Cumplido el tiempo, y con una señal audible, se dará la salida. No se podrá acortar, ni alargar el tiempo de la salida. A la señal de 1 minuto no se podrá recortar el circuito, siendo sancionado con un stop & go.

Cada uno correrá contra su propio crono. El tiempo total será de 5 minutos, y comenzará a correr cuando el coche pase por primera vez por línea de salida.

El Director de Carrera establecerá el tiempo (que no será inferior a la vuelta rápida, más 15 segundos) que transcurrirá entre que el primer coche pase por línea de salida y los cronos de los demás coches, que aún no hayan pasado por línea de salida, se pongan en marcha.

Las salidas de las **subfinales y la final** será tipo Le Mans.

Los vehículos en la parrilla de salida estarán separados, mínimo, por 3 metros.

En las salidas Le Mans ningún mecánico podrá cruzar el circuito, una vez se inicie la cuenta atrás, debiendo tomar la salida desde boxees, una vez le hayan rebasado todos los coches.

Cronometraje contara desde 10 a 3, llegado a este número los mecánicos colocaran el coche en el suelo, sin sujetarlos, en los lugares marcados con un ángulo de 45º junto al eje de la pista, se dará la salida mediante una bocina o por megafonía.

En las subfinales y final, el director de carrera, cumplido el tiempo de calentamiento, llamará los coches a boxees, donde los mecánicos los recogerán y esperaran la orden del Director de carrera para dirigirse a los cajones de salida.

Una vez dada la salida permanecerán en su lugar hasta que todos los coches les hayan sobrepasado.

En semifinales y final, una vez avisado, coches a boxees ya no se podrá pedir tiempo por avería.

En el caso de avería de embrague u otra, que impida la inmovilidad del coche, el mecánico se mantendrá claramente de pie con el coche en la mano, depositándolo en el suelo una vez todos los demás vehículos lo haya sobrepasado. En cualquier caso avisará al director de carrera de este procedimiento.

No se podrá llevar mesas de arranque a la línea de salida, al menos que lo decida el Director de carrera en la reunión de pilotos.

3.4.2 Reparaciones y averías

Las reparaciones y arranque se realizaran siempre en boxees nunca en el Pit-line.

En semifinales y en la final, los pilotos tendrán derecho a un tiempo de 10 minutos por avería producida antes del aviso: coches a padok. Este derecho caduca para los demás pilotos de esa semi o final en el momento de que lo solicite uno cualquiera. El piloto que lo solicite podrá renunciar al tiempo que le quede, una vez haya realizado la reparación. El director de carrera podrá llegar a completar esos diez minutos si lo cree conveniente por haber uno o más pilotos realizando reparaciones.

La avería eléctrica o mecánica será verificada por el Director de Carrera, el piloto que solicite tiempo por avería y no sea real, será sancionado con una vuelta menos esta sanción la realizara al comienzo de la subfinal una vez dada la salida cumplirá la sanción en boxes.

El Piloto que solicite el tiempo por avería saldrá detrás de la última posición (13).

Si la avería es eléctrica (interferencias), se cerrará el circuito, que de ser mecánica se mantendrá abierto.

Se permite cambiar cualquier pieza del coche, excepto el chasis. En el caso de rotura del mismo se actuará de acuerdo a la norma 1.4.

3.4.3 Llegadas

En las **mangas clasificatorias**, la última vuelta de cada coche se dará, como máximo, en el tiempo que el Director de Carrera asigne, este tiempo no será inferior a la vuelta rápida, más 15 segundos, este tiempo siempre lo inicia el primer coche que termina.

En las **subfinales y final**, una vez finalizado el tiempo de duración de las mismas, los coches tendrán el cronometraje abierto para finalizar, el tiempo que el director de carrera asigne. Este tiempo no será inferior a la vuelta rápida, más 15 segundos.

Tanto en mangas como en subfinales o Final, el Director de Carrera tendrá potestad para dar por finalizado el cronometraje, si no hay coches en pista.

Una vez finalizado el primer coche en mangas o finalizado el tiempo en Subfinales y Final, ningún coche podrá salir de boxees.

3.4.4 RECOGECOCHEES.

Los recogecochees serán los propios Pilotos participantes en la prueba.

En el caso de avería, el recogecochees llevará el vehículo averiado hasta los boxees o la zona puesta para tal efecto.

Los pilotos en funciones de recogecochees deberán estar en el puesto asignado tres minutos antes del inicio de la serie.

Durante esta misión no podrán comer, fumar, hablar con otros o por teléfono, consultar el Móvil, ni realizar ninguna acción que distraiga su función. Su objetivo es controlar su parte del circuito y poner en la dirección correcta la marcha de los coches accidentados.

SISTEMA DE RECOGECOCHEES PARA ENTRENOS VIERNES Y SABADO:

Pilotos de la última serie recogen la manga 1

Los pilotos de la serie 1 recogen la serie 2, los de la 2 recogen la 3 y así sucesivamente.

En los éntrenos del sábado libres serán los mecánicos de los pilotos.

MANGAS CLASIFICATORIAS SABADO:

Los recogecochees serán los pilotos, Igual que los éntrenos

SUBFINALES y FINALES DOMINGO:

Los recogecochees serán puestos por el club organizador en número y experiencia suficiente para toda la carrera.

El club organizador deberá enviar días antes de la prueba, los datos de cada uno de los recogecochees a la secretaria de Aecar, para realizar un contrato laboral por horas, este será valido únicamente para la prueba y estarán cubiertos con el seguro de Aecar.

El coste del mencionado contrato será sufragado por el club organizador.

Sistema de recogecoche- Pilotos para las Sufinales y Finales 2014:

1/64 A	Recogen los 8 clasificados de 1/16 B
1/64 B	Recogen los 8 eliminados de 1/64 A
1/32 A	Recogen los 8 eliminados de 1/64 B
1/32 B	Recogen los 8 eliminados de 1/32 A
1/16 A	Recogen los 8 eliminados de 1/32 B
1/16 B	Recogen los 8 eliminados de 1/16 A
1/8 A	Recogen los 8 clasificados de SEMI B
1/8 B	Recogen los 8 eliminados de 1/8 A
Entrenos de Semi A-B recogecoche los mecanicos.	
¼ A	Recogen los 8 eliminados de 1/8 B
¼ B	Recogen los 8 eliminados de ¼ A
SEMI A	Recogen los 8 eliminados de ¼ B
SEMI B	Recogen los 6 eliminados de SEMI A mas voluntarios.

FINAL JUNIOR y + 40

Recogen los pilotos de la Final absoluta o sustitutos con licencia.

FINAL ABSOLUTA

Recogen los pilotos de la (FINAL JUNIOR) y (+ 40), o sustitutos con licencia.

El Piloto que por causas justificadas no pueda ejercer de recogecoche y los menores de 16 años deberán nombrar a otro con licencia para sustituirle, siempre con el beneplácito del Director de Carrera.

El piloto que no ejerza de recogecoche en una manga o entreno perderá el resultado de la manga.

El piloto que no ejerza de recogecoche en una subfinal o final será descalificado de la prueba

El piloto en funciones de recogecoche que conscientemente abandone o no la realice correctamente será sancionado con la pérdida de los puntos de la prueba, en incluso se podrá proponer otra sanción e incluso la pérdida de la licencia.

Cualquier cambio o sustitución se comunicara con suficiente antelación al Director de Carrera.

3.4.5 Mecánicos

Deberán situarse en boxees, y no podrán salir al circuito, excepto por interferencia de radio.

Deberán reparar siempre en boxees. Para repostar podrán coger el vehículo en el carril de desaceleración, entrar en boxees, repostar, y dejar el vehículo otra vez en el carril de aceleración, vigilando que en dicha maniobra no se estorbe la entrada o salida de otro vehículo. En ningún caso se podrá repostar, ocupando aunque sea con un pie, el carril de desaceleración.

Como máximo puede haber en boxees dos mecánicos por vehículo.

El piloto es absolutamente responsable de la actuación y comportamiento de sus mecánicos.

Todos los mecánicos deberán tener la licencia en curso.

3.4.6 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 pueden reclamar tantas veces como crean necesario usando el procedimiento correcto que se especifica más adelante. Los pilotos deberán situarse siempre en la posición que por su numeración les corresponda en podium. Por causa justificada solo se podrá cambiar de posición por autorización del Director de Carrera.

3.4.7 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. Las decisiones adoptadas en la reunión de pilotos, por mayoría de $\frac{3}{4}$ de los pilotos presentes, pasan a formar parte del reglamento, por el tiempo y forma allí decidida.

3.4.8 Resultados

Transcurridos diez minutos desde la publicación de cualquiera de los resultados, estos serán definitivos de no haber reclamación sobre ellos.

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, tormenta eléctrica, terremoto, etc.) El Director de Carrera anulará la misma, siendo válidas las demás.

Una Manga no tendrá validez cuando el Director de carrera anule una serie dentro de la manga y esta no se pueda repetir, solo se repetirán las series afectadas.

Una vez completada la Manga el resultado será válido. Al menos que exista una reclamación por la diferencia de tiempos entre series, solo si la diferencia es superior a más del 10% por VUELTA de los tiempos de las otras series. La decisión será tomada por la junta de apelaciones formada por: (Director de Carrera, Delegado Aecar y Delegado Pilotos.)

Cualquier subfinal, 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.

En el caso de no poder disputar la prueba el sábado por problemas muy graves esta se realizara el Domingo haciendo únicamente 2 mangas clasificatorias, puntuando la mejor a continuación se realizaran las subfinales comenzando por 1/16 según el horario establecido hasta disputarse la final.

En el caso de interrupción de la final los resultados provisionales son definitivos si han transcurrido 10 minutos desde el inicio de la misma. De no poderse disputar la Final, la posición final de carrera de los pilotos de la final será la que determine el número de dorsal que tienen asignado para esa final.

4. CLÁUSULA DE REMISIÓN

En todos aquellos apartados no dispuestos en el presente reglamento, se aplicará, primero, el reglamento general de AECAR, en segundo lugar, el reglamento EFRA, y en tercero el uso y costumbre seguido hasta entonces.

5. PROCEDIMIENTO PARA ANULACIONES, SUSPENSIONES O APLAZAMIENTOS PARA LAS PRUEBAS DE CAMPEONATO DE ESPAÑA.

- a) La suspensión de una prueba de forma anticipada únicamente se podrá realizar con una anticipación mínima de 48 horas antes del inicio de los entrenamientos oficiales viernes y siempre que se cumpla lo que se indica en el apartado b).
- b) La suspensión anticipada será propuesta por el Delegado Nacional a la Junta Rectora y únicamente será efectiva si al menos la apoyan la mitad más uno de los miembros de dicha Junta.
- c) Dado que la Junta Rectora no se puede reunir para tomar la determinación anterior (cada uno esta en su zona y atendiendo sus obligaciones) se dará por valida la consulta telefónica realizada por el Delegado Nacional, el cual deberá hacer publico el resultado de las consultas realizadas.
- d) Una vez aprobada la suspensión de forma anticipada esta será comunicada a los Delegados Regionales, quienes serán los encargados de trasladar esta decisión a todos los socios de su zona y en la forma que ellos estimen conveniente. También se anunciara la suspensión en los medios electrónicos (Internet), siendo publicado mínimo en la Web de Aecar (<http://www.aecar.org>).
- e) La suspensión o finalización de una prueba que no cumpla con el plazo La fecha para la ubicación de una prueba suspendida será propuesta por el Delegado Nacional con el Club Organizador a los Delegados Regionales y para ser valida esta deberá ser aprobada por al menos el 50% de los Delegados Regionales que representen a su vez al menos el 60% de las licencias de la modalidad.
- f) La fecha para la ubicación de una prueba suspendida será propuesta por el Delegado Nacional con el Club Organizador a los Delegados Regionales y para ser valida esta deberá ser aprobada por al menos el 50% de los Delegados Regionales que representen a su vez al menos el 60% de las licencias de la modalidad.
- g) Sistema de suspensión o finalización de carrera no cumpliendo lo indicado en el apartado (a), se realizara de la forma siguiente:
 - 1.- El organizador de la prueba en el caso de que se prevea lluvia, deberá estar preparado para poder subsanar los desperfectos con elementos como (serrín - cepillos - bombas de agua y personal).
 - 2.- En el caso de poder continuar, la Organizador tendrá siempre en cuenta el tiempo necesario para poder terminar la carrera, pudiendo cambiar los horarios o acortar el tiempo de las subfinales si es necesario.
 - 3.- El club organizador podrá disponer de los pilotos participantes para ejercer de recogecoche, solamente en caso de lluvia y que el terreno este malas condiciones, esta decisión será tomada por los delegados regionales presentes.

- 4.- Un a vez parada la carrera el Director se reunirá con la organización (Director de carrera – Organizador – Delegado Pilotos – Delegado de Aecar). En el caso de suspensión por lluvia, la carrera se reanudara automáticamente en el caso de una mejora manifiesta. En el caso contrario se volverán a reunir pasados **mínimo una hora** desde la suspensión, en ese momento se decidirá si se continua o se suspende definitivamente, si se suspende valdrían los resultados hasta el momento como especifica nuestro reglamento.
- 5.- Una vez decidido suspender la carrera se realizara una reunión con los delegados presentes y estos comunicaran la decisión tomada a los pilotos.

6. Sistema de Puntos por participación clasificación final.

Al formato de puntos general establecido para el Cto. de España A y B se le sumaran los siguientes puntos por participación en los campeonatos dando así el total y el resultado final.

A y B - 4 pruebas + 150 puntos, 3 pruebas + 100 puntos, 2 pruebas + 50 puntos.

Se sumara en todas las categorías al final del Cto. Al Total -1 de la general.

Solo recibirán los puntos de la prueba los Pilotos que participen al menos en un Manga.

ANEXO I: DISTRIBUCION DE PLAZAS POR REGIONALES PARA EL CAMPEONATO DE ESPAÑA (B)

En el caso de saturación en este campeonato se aplicara esta tabla teniendo derecho a participar los pilotos que obtengan mejor resultado en sus regionales, siempre teniendo en cuenta que se descuentan los pilotos que tienen plaza en el Campeonato de España A.

REGION	PLAZAS	REGION	PLAZAS
Andalucía	13	Euskadi	4
Aragón	3	Extremadura	2
Asturias	2	Galicia	4
Baleares	2	La Rioja	4
Canarias	2	C. Valenciana	10
Castilla-LaMancha	5	Madrid	8
Castilla-León	5	Murcia	5
Cataluña	10	Navarra	2