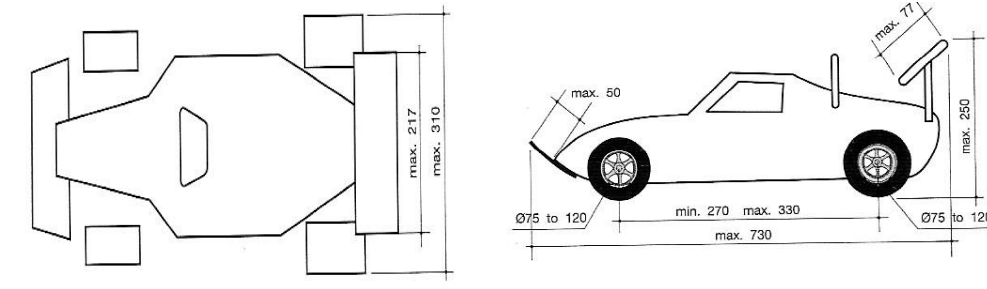


REGLAMENTO 1:8 TODOTERRENO GAS

1-ESPECIFICACIONES TECNICAS DE LOS VEHICULOS.

El club organizador deberá disponer de los utensilios necesarios para proceder a las verificaciones técnicas, consiste en tener cajón de medidas máximas, probeta calibrada y bomba de combustible.

1.1 DIMENSIONES.



1.2 CARROCERIAS.

Las carrocerías deberán estar pintadas, con los cristales transparentes o traslúcidos colocando los números en ella bien visibles, en el caso de pérdida de la carrocería en carrera deberá subsanarse o será retirado de la misma.

Las defensas serán de material plástico flexible para evitar daños a recogecoche. 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 peso del vehículo será mínimo de 3.200 g.

1.3 MOTORES.

Los motores serán monocilíndricos de como máximo 3'5 cm³ de cilindrada, debiendo funcionar con una mezcla de metanol, aceites y nitrometano. Cualquier otra clase de aditivo o sustancia está prohibida. 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.

1.4 DEPOSITOS.

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

1.5 VERIFICACIONES TECNICAS.

La verificación se realizará en un lugar cerrado habilitado para la misma. La organización podrá verificar tantas veces como lo desee cualquier coche participante, especialmente al inicio de carrera, tras las subfinales y la final. Se aconseja a los clubs 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 éste excede del máximo, se volverá a verificar pasados 10 minutos dejando el vehículo en parque cerrado.

Está prohibido tocar los vehículos en parque cerrado.

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

2- REGLAMENTO DE CARRERA.

2.1 FORMATO DE CARRERA.

El campeonato de Cataluña es formato Open, quiere decir que pueden participar en él todos los pilotos de otras regiones que estén en posesión de la licencia Aecar del año en curso.

2.2 CATEGORÍAS.

El campeonato está compuesto por categoría A, categoría B, junior y +35. Todas las categorías se corren el mismo día. Naturalmente cada piloto puntúa en la categoría que haya notificado al efectuar la inscripción, de no ser así puntúan todos en la categoría A.

-No podrán disputar la categoría B los 12 primeros clasificados del Campeonato A del año anterior.

-No podrán disputar la categoría B los 3 primeros clasificados del Campeonato B del año anterior.

-El Delegado Regional se reserva el derecho de sacar del Cto de Catalunya B a los pilotos de reconocida calidad. Esta exclusión será comunicada antes de empezar la carrera a que la se hayan inscrito, siendo un criterio único no modificable a lo largo del Campeonato. De esta manera el piloto que empiece corriendo el Cto. B terminará el año en esa categoría.

-Un piloto no puede cambiar de categoría a lo largo de la temporada en curso.

2.3 RANKING.

El campeonato se configurará según el ranking obtenido el año anterior.

2.4 ENTRENOS.

El circuito estará disponible el sábado y domingo sólo para dicho evento. Sólo podrán entrenar los pilotos inscritos en la prueba y en ningún caso se permitirá el entreno a pilotos de otra categoría. La carrera se celebrará tanto mangas clasificatorias, subfinales y finales el domingo, quedando el sábado desde las 10 horas hasta las 18 horas el circuito abierto para entrenos libres.

2.5 PREINSCRIPCIONES.

Las preinscripciones se realizarán exclusivamente por Internet a través de la página Web de la Asociación (www.aecar.org). Las preinscripciones se abrirán lo antes posible 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. La cantidad será de 30€.

2.6 RECOGECOCHEs.

Este año 2012 no habrá recogedores, tendrán que recoger los mismos pilotos. Si un piloto no se pone a recoger pierde su mejor manga y si en subfinales no recoge será descalificado directo. Si un piloto rompe y se marcha sin permiso, en la próxima carrera pagará el doble. Los clubs deberán tener bien señalizados, con el número correspondiente, los lugares donde se pondrán los recogedores.

2.7 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.

2.8 PROHIBICION.

Queda totalmente prohibido que pueda participar en la prueba cualquier miembro que esté en la organización de la carrera.

3.SISTEMAS DE CARRERA

3.1 VELOCIDAD.

Cada piloto dispondrá de 2 mangas clasificatorias de 5 minutos para acceso a subfinales. Contará la mejor manga de cada piloto, valiendo para el piloto a efectos de clasificación en subfinales, sirviendo la segunda 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.

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 09.00 horas se realizará la reunión de Pilotos.

El orden y el horario de las mangas clasificatorias, subfinales y finales se colgarán el sábado en el tablón, el horario puede variar según los pilotos inscritos.

Realizadas 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 empezará a correr desde 1/64 serie A, siguiendo por 1/64 serie B. Todas las subfinales tendrán una duración de 15 min. La Final A será de 45 minutos y la final B de 30 minutos.

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 pasarán 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 ordenarán según el resultado por vueltas y tiempo obtenido en semifinales.

Si se disputan las semifinales en desigualdad manifiesta (Lluvia etc.) se ordenará 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.

Durante el espacio de tiempo existente entre la última semifinal y la final se correrá la Final B, de 30 minutos. El orden de salida de esta Final B vendrá determinado por la clasificación general de carrera hasta semifinales.

Se entregaran trofeos, como mínimo, a los 5 primeros clasificados tanto de final A como final B.

4. NORMATIVA COMUN

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 recortar, ni alargar el tiempo de la salida.

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 boxes, una vez le hayan rebasado todos los coches.

Cronometraje contará desde 10 a 3, llegado a este número los mecánicos colocarán 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 boxes, donde los mecánicos los recogerán y esperarán la orden del Director de carrera para dirigirse a los cajones de salida.

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

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.

4.2 REPARACIONES Y AVERIAS.

Las reparaciones se realizarán siempre en boxes.

En semifinales y en la final, los pilotos tendrán derecho a un tiempo de 10 minutos por avería producida antes del aviso de 30 segundos. Este derecho caduca para los demás pilotos de esa semi o final en el momento en 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.

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, y de ser mecánica se mantendrá abierto.

Se permite cambiar cualquier pieza del coche, excepto el chasis.

4.3 MECANICOS.

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

Deberán reparar siempre en boxes. Para repostar podrán coger el vehículo en el carril de desaceleración, entrar en boxes, 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 boxes 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.

4.4 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 el pódium.

4.5 REUNION DE PILOTOS Y 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 podrá 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.

4.6 RESULTADOS.

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

Los resultados serán definitivos si sobre ellos ha recaído resolución de la Junta de Apelaciones.

En cualquier caso una manga clasificatoria sólo 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 anulará la misma, siendo válidas todas las demás.

Cualquier subfinal, una vez transcurridos cinco minutos de su inicio, tendrá validez, siendo cual fuere la causa de la interrupción, siendo el resultado la última clasificación provisional existente.

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.

4.7 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.

4.8 PROCEDIMIENTO PARA ANULACIONES, SUSPENSIONES O APLAZAMIENTOS PARA LAS PRUEBAS DEL CAMPEONATO DE CATALUÑA.

La suspensión de una prueba de forma anticipada únicamente se podrá realizar con la autorización del delegado, juntamente con el club organizador y la aprobación de la junta del ttc.

Dado que la Junta del ttc. no se puede reunir para tomar la determinación anterior (cada uno está en su zona y atendiendo sus obligaciones) se dará por válida la consulta telefónica realizada por el Delegado, el club y el ttc., siendo el ttc quien deberá hacer público el resultado de las consultas realizadas. También se anunciará la suspensión en los medios electrónicos (Internet), siendo publicado como mínimo en la Web de Aecar (<http://www.aecar.org>).

Si se anulara la prueba, la nueva fecha también se notificaría vía web.

Si se tuviera que anular la prueba el mismo día de la carrera la decisión la tendrán que tomar el director de carrera, el delegado regional, delegado de pilotos y ttc.

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.

En el caso de poder continuar, la Organización 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.

Una vez parada la carrera el Director se reunirá con la organización (Director de carrera – Organizador – Delegado Pilotos – Delegado regional- ttc.) En el caso de suspensión por lluvia la carrera se reanudará automáticamente en el caso de una mejora manifiesta.

En el caso contrario se volverán a reunir pasada **mínimo una hora** desde la suspensión, en ese momento se decidirá si se continúa o se suspende definitivamente.

Si se suspende valdrían los resultados hasta el momento como especifica nuestro reglamento.

Una vez decidido suspender la carrera se realizará una reunión con los delegados presentes y éstos comunicarán la decisión tomada a los pilotos.