

1.-INVITACION E INSCRIPCIONES

2.-ORGANIZACIÓN DE CARRERAS. PERSONAL

3.-FRECUENCIAS Y CAMBIOS DE FRECUENCIAS

4.-EMISORAS Y CONTROL DE EMISORAS

5.-FORMATO DE CARRERA.

- Entrenamientos
- Inspección Técnica
- Reunión de pilotos
- Mangas clasificatorias
- Sub finales y Final
- Procedimiento cuentavueltas
- Premios y Ceremonia de entrega de trofeos

6.-SANCIONES

7.-RECLAMACIONES

8.-BANDERAS

ANEXO 1.Promoción y Esponsorización

ANEXO 2.-Sistema puntuación

ANEXO 3.-Especificaciones de los circuitos

ANEXO 4.-REGLAMENTO ESPECIFICO FORMULA 1

1.- INVITACIÓN E INSCRIPCIÓN

1.1 Los Clubs organizadores deben enviar con antelación suficiente (mínimo 1 mes) a la celebración de la prueba, una invitación como mínimo a todos aquellos pilotos con licencia principal de la especialidad. Los Clubs deben solicitar a la Secretaría de AECAR un listado de etiquetas para poder enviar dicha invitación. Dicha Invitación DEBE enviarse mediante correo electrónico al e-mail declarado por el piloto al sacarse la licencia, o por correo en caso de carecer de él.

1.2 Esta invitación deberá incluir, cómo mínimo, la siguiente información:

- Nombre y situación del circuito, coordenadas GPS de localización, con indicaciones para facilitar el acceso al mismo, así cómo un plano del mismo y sentido de marcha de la carrera.
- Fecha de celebración y horario previsto.
- Nombre y situación de al menos dos hoteles situados en las inmediaciones del circuito, con todos los datos (Dirección, tfno, Fax, categoría, distancia al circuito y precios....).
- Persona/s de contacto para formalización de inscripciones (tfno, fax o correo electrónico).

1.3 Para poder competir es necesario estar en posesión de la LICENCIA AECAR correspondiente al año en curso en su categoría de Senior o Júnior, salvo en las copas mono marcas en la que se permite la de clase CLUB. El organizador registrará los números de licencia. Es obligatoria su presentación al formalizar la inscripción de la prueba. La Organización deberá solicitar a la Secretaría de AECAR una relación de Licencias actualizadas. En caso de duda, se deberá solicitar y COBRAR en el mismo momento de la inscripción la LICENCIA. Si posteriormente se comprobase que ya disponía de ella, se devolverá por parte de AECAR el importe de la misma.

La falta de licencia por parte de los pilotos acarreará la pérdida de los puntos de esa y de anteriores carreras que hubiera disputado en la temporada, y al club/clubes organizador/es la pérdida de la fianza y la posibilidad de organizar carreras de Campeonato de España en las dos siguientes temporadas.

1.4 El plazo de inscripción se cerrará el viernes de la semana anterior al de celebración de la prueba, y el importe de la misma deberá estar en la cuenta del club organizador ese mismo día. El piloto deberá formalizar su inscripción y acreditarse inmediatamente al llegar al circuito donde se celebre el evento. La organización podrá si así lo cree conveniente admitir inscritos si no ha llegado al tope impuesto por cada modalidad, o sustituir aquellos que no se hayan acreditado una hora antes del inicio de las mangas oficiales.

1.5 En ningún caso se podrá penalizar con multa el incumplimiento de un plazo de inscripción.

1.6 La inscripción de los pilotos debe implicar:

- El pago de los derechos de inscripción
- La verificación de la licencia de los pilotos;
- La confirmación a la organización de sus tres frecuencias (o en su caso de las siglas DSM ó 99999) y número de transponder.

1.7 Un piloto con plaza, inscrito y pagado, en el caso de no poder participar en la prueba, podrá reclamar a la organización la devolución de la inscripción, solamente si lo comunica antes del cierre de la inscripción de la misma. En los Campeonatos de España se entiende como cierre de inscripción el viernes de la semana anterior a la prueba.

1.8 En el caso de que un club no realizara la prueba de Campeonato de España por causas meteorológicas u otras de fuerza mayor, y no se designe nueva fecha en la misma temporada para realizarla, deberá devolver las cantidades cobradas a los pilotos por inscripción. Se de

1.9.- El importe de la inscripción para el año 2013 será de **45 €**

1.10.-DORSALES

1.10.1.-**Los números de los dorsales** de los vehículos deben tener al menos 50 mm. de altura y 6 mm. de grosor (mínimo). Los números deben ser de color negro sobre fondo blanco o blancos sobre fondo negro y estar realizados en material adherente de calidad. Deben ser utilizados tal y cómo se entregan por la Organización (salvo para los formula 1 que con las mismas características pueden ser confeccionados por los pilotos). En los turismos deben estar colocados en los laterales y capó delantero o techo del vehículo (**NO en el parabrisas**)

1.10.2.-SE UTILIZARAN **dorsales del 1 al 10** para cada manga, subfinal y final. **En FORMULA 1 SE UTILIZARÁ el sistema de numeración único**, es decir, un único dorsal para cada piloto a lo largo de toda la carrera y TEMPORADA(DORSAL que se corresponderá con la clasificación que el piloto haya obtenido en el Campeonato de España disputado el año inmediatamente anterior, los que no lo hayan disputado, la organización le otorgará un número correlativo que le servirá para el resto de pruebas que dispute).En Fórmula 1 se colocarán en los laterales de la carrocería o a ambos lados del alerón trasero.

2.- ORGANIZACION DE CARRERAS. PERSONAL

2.1.-Toda Organización estará compuesta, como **mínimo**, por los siguientes miembros:

-Director de Carrera

-Jefe de Cronometraje

-Inspector Técnico

-Arbitro

-Delegado de pilotos

2.2.-Los miembros de la Organización deben ser personas con experiencia en los puestos que cubran y conocedores del reglamento de AECAR.

2.3.-Todos los miembros de la organización, excepto del Árbitro, dependen del Director de carrera.

2.4.-Aunque se recomienda que sean 2 personas distintas, los puestos de Director de Carrera y Árbitro podrán ser cubiertos por la misma persona. En este caso, el Director/Arbitro debe tener como prioridad la observación de los coches durante el transcurso de todas las mangas, subfinales y final.

2.5.-Ningún miembro de la organización puede participar en la prueba. (Excepto el Delegado de pilotos).

2.6.-Funciones de los miembros:

2.6.1.-**Director de Carrera:** Su función es dirigir, coordinar y controlar la carrera. Será el máximo responsable del desarrollo de la prueba. Cumplirá y hará cumplir las normas.

Recibirá y procederá con las reclamaciones presentadas por los pilotos a través del Delegado de pilotos.

2.6.2.-Jefe de Cronometraje: Su función es controlar el equipo de cronometraje, y publicar los resultados. No puede imponer ninguna sanción directa, limitándose a notificar cualquier incidencia al Director de Carrera.

2.6.3.-Inspector Técnico: Su misión es realizar las inspecciones técnicas de los coches antes, durante y después de la carrera. Informará de cualquier infracción al Director de Carrera.

2.6.4.-Arbitro: Su misión es observar la carrera y en particular la deportividad de los participantes, aplicando y notificando las sanciones que sean necesarias. La persona propuesta como árbitro debe tener amplia experiencia en la organización de pruebas nacionales.

2.6.5.-Delegado de Pilotos: Su función es representar a los pilotos ante el Director de Carrera, recibiendo, tramitando y comunicando a éste cualquier reclamación o consulta que se plantee por los pilotos participantes. Será elegido por mayoría simple de los pilotos inscritos, durante la REUNION previa a la prueba.

3.- FRECUENCIAS Y CAMBIOS DE FRECUENCIAS

3.1 Los organizadores podrán rehusar las frecuencias no autorizadas siempre que hayan notificado a los participantes este hecho en las Invitaciones a la Prueba.

3.2 En caso de que dos pilotos utilicen la misma frecuencia durante los entrenamientos, el tiempo de cada piloto deberá ser dividido equánimamente.

3.3 En caso de que dos pilotos utilicen la misma frecuencia y se clasifiquen en la misma semifinal o final, el piloto más rápido mantendrá su frecuencia y el otro deberá cambiarla.

3.4 Cuando sea requerido un cambio de frecuencia, se dará hasta un máximo de diez minutos tras la notificación para facilitar el cambio.

3.5 Los pilotos clasificados más lentos que no puedan o no cambien sus frecuencias no tomarán parte en la semifinal o final en la que se hayan clasificado.

3.6 Si un piloto debe cambiar su frecuencia antes del comienzo de una semifinal o final y debido a un error de los organizadores no lo ha hecho, recibirá hasta diez minutos de tiempo para llevar a cabo el cambio.

3.7 Si un piloto sufre daños en su emisora o ha cometido un error en la selección de sus cristales, la carrera no será retrasada en el horario de competición.

3.8 Todos los cambios de frecuencias deben ser autorizados por el Director de Carrera antes de ser llevados a cabo.

3.9 Ninguna frecuencia será publicada en los listados de los grupos o en cualquier otra información hecha pública. Las frecuencias utilizadas por los pilotos serán conocidas únicamente por los Jueces de Carrera.

4.- EMISORAS Y CONTROL DE EMISORAS

4.1 Se admitirán las siguientes clases de emisoras:

4.1.1 **Emisoras con cristales:** Son emisoras cuyo cambio de frecuencia se realiza cambiando cristales. Todos los participantes deberán tener al menos tres frecuencias alternativas disponible.

4.1.2 **Emisoras de frecuencias sintetizadas:** Son las que funcionan a base de potenciómetros. Sus frecuencias de utilización deben ser conocidas.

4.1.3 **Emisoras de sistema DSS o similar:** Son radios que transmiten usando un software digital y codificado, las cuales, automáticamente, buscan canales libres y se los asignan.

En los Campeonatos de España los transmisores deben ser comprobados mediante el uso de un frecuencímetro o un osciloscopio operado por un Juez de Carrera cualificado, salvo las emisoras recogidas en el 4.1.3.

4.2 Las emisoras de repuesto deberán tener los cristales quitados y, si es posible, deberán mantenerse fuera del recinto.

4.3 Los organizadores proporcionarán un lugar seguro y protegido para el almacenaje y control de emisoras, preferiblemente adyacente o en el mismo pódium de pilotos. Las emisoras serán depositadas en el Control de Emisoras inmediatamente después de la petición del Director de Carrera u otro Juez de Carrera.

La primera vez que se depositen en el Control de Emisoras o en las inscripciones, las radios serán marcadas con el número de la SERIE o con el número del piloto y almacenadas de acuerdo con este número.

Las emisoras estarán bajo el control de los Organizadores de la Prueba.

Opcionalmente, podrá retirarse la emisora, dejando el módulo de frecuencia en poder de la organización.

En caso de que algún piloto necesite su emisora durante el desarrollo de la carrera, puede solicitar al Director de Carrera disponer de ella. En caso de que no existan problemas, el Director de Carrera podrá permitir al piloto disponer de su emisora durante el menor tiempo posible, en las condiciones que él determine.

Queda a potestad de los clubes organizadores el admitir maletas de emisoras.

4.4 Las emisoras **deben ser depositadas** en el Control de Emisoras mientras el desarrollo de la prueba se encuentre en progreso.

4.5 Sólo serán entregadas en el Control de Emisoras las correspondientes a la manga siguiente después de que todas las emisoras utilizadas en la manga previa sean recogidas por los Jueces de Carrera. La entrega de la radio al Control de Emisoras deber realizarse inmediatamente después de que el piloto haya completado su carrera o finalizado su conducción y abandone el pódium de pilotos.

4.6. Durante la manga, Semi-final o Final un piloto podrá ir a los boxes con su emisora con el único propósito de comprobar o reparar su equipo de radio a menos que esto sea prohibido específicamente por el Director de Carrera durante la Reunión de Pilotos.

Las emisoras no deben llevarse nunca a la pista durante la carrera.

5.-FORMATO DE CARRERA

5.1.-Las pruebas de Campeonato de España estarán compuestas por **4 series** de MANGAS CLASIFICATORIAS, SUBFINALES y FINAL.

El Campeonato de España del año 2011, constará de 4 PRUEBAS, de las que se retendrán los 3 mejores resultados

5.2.-Horario: Las pruebas de Campeonato de España se disputarán en sábado y Domingo. El horario no debe ser rígido, sino adaptado al número de participantes. Como orientación, el esquema horario debería ser:

VIERNES: Circuito Abierto. Entrenamientos Libres

SABADO:

10:00 Circuito abierto
Apertura inscripciones
Verificaciones técnicas

12:00 Cierre Inscripciones
Reunión de Pilotos. Fotografía participantes

13:00 Comienzo Mangas Clasificatorias

13:00 Descanso COMIDA. **El circuito permanecerá ABIERTO o CERRADO, según se acuerde en la reunión de pilotos.**

16.00 Mangas Clasificatorias (**10** minutos en turismos)

DOMINGO:

10.00 Comienzo subfinales (**20** minutos).Semifinales (**30** minutos)

14.00 Comienzo FINAL (**30** minutos)

5.3.-ENTRENAMIENTOS

5.3.1 En los Campeonatos de España es obligatoria al menos una serie de entrenamientos libres por piloto.

Es obligatorio realizar una manga de entrenamientos controlados, que **podrán ser sustituidos por una tanda de 5 minutos previos a la salida de la primera clasificatoria.**

Cada especialidad podrá alterar el sistema, pero no anular la posibilidad de entrenamientos, ni del control de emisoras y transponders.

Todos los pilotos participantes deberán estar en esta manga controlada en el pódium cuando por su serie les corresponda con su emisora encendida.

A pesar de considerarse libres, en los entrenamientos controlados o libres, debe comprobarse cuidadosamente la identidad de cada piloto que acceda al pódium.

En caso de no hacerlo, el director de carrera podrá prohibir la participación de estos pilotos en el resto de clasificatorias. Un piloto que no haya tomado parte en los entrenamientos controlados, no podrá presentar reclamaciones más tarde al organizador en caso de interferencias de radio, etc.

5.3.2 Los resultados obtenidos durante los entrenamientos controlados pueden determinar el orden de salida (cuando se utilice salida retardada) en la manga 1 o A de las clasificatorias.

Los entrenamientos controlados deben considerarse como el último ensayo y test final, tanto para los organizadores **como para los pilotos, y desde ese momento todas las normas AECAR deben cumplirse.**

5.3.3 Una vez iniciada la carrera (primera clasificatoria), el circuito permanecerá cerrado para entrenamientos libres, salvo que las normas particulares de cada especialidad lo permita.

5.3.4 Otras normas: Las organizaciones de las pruebas podrán organizar los entrenamientos libres en grupos de pilotos, de acuerdo con su ranking y frecuencias.

De no hacerlo será obligatoria una tabla de frecuencia para que los pilotos puedan organizarse con facilidad.

5.4.-INSPECCION TECNICA

5.4.1 El marcaje de chasis y motores y la inspección Técnica debe llevarse a cabo antes del comienzo de la primera manga. Los coches deberán presentarse para su inspección técnica tras el requerimiento de los Jueces de Carrera.

La Inspección Técnica puede abarcar todos los puntos de control del coche

5.4.2 Sólo se aceptará un coche por piloto y por categoría.

5.4.3 Cuando en la verificación previa, un coche o una emisora no cumplan las normas, se advertirá al piloto, el cual de no efectuar los cambios podrá ser descalificado de la manga o subfinal, o final pasando a última posición.

La inspección técnica anterior a la carrera no exime al piloto de cualquier infracción posterior que se detecte en el coche. El único objetivo de esta inspección técnica es asegurarse de que todos los coches parten, en principio, cumpliendo los reglamentos técnicos.

5.4.4 La parte marcada del coche, normalmente el chasis principal, podrá ser cambiada únicamente con la aprobación del Director de Carrera, pero el chasis original marcado deberá custodiarse por los organizadores hasta que la prueba haya terminado.

5.4.5 El Inspector Técnico podrá requerir la inspección del coche de cualquier participante en cualquier momento antes, durante y acabada la carrera, sin mediación de razón alguna. Una vez llamado un coche a inspección técnica, este será llevado de forma inmediata, sin ningún tipo de manipulación, excepto el desconectar las baterías y llenar el depósito en los de explosión. Será potestad del Director de carrera considerar no pasada la inspección técnica si el coche no se entrega con la debida diligencia y prontitud o no se cumplen las instrucciones recibidas del Director de Carrera.

5.4.6 En los Campeonatos de España **todos los coches de los semifinalistas irán a “Parque Cerrado” inmediatamente después del término de su semifinal** y podrán ser inspeccionados. Los coches deben permanecer con los Jueces, no podrán ser manipulados por los pilotos o mecánicos. **Se entregaran todos los coches para la final a la vez.**

En caso de lluvia, se entregaran inmediatamente los coches de la primera semifinal, para poder ser limpiados y secados, y evitar problemas que no tendrían de haber corrido la segunda semifinal. El Director de carrera les dará el mismo tiempo que a los

de la otra semifinal para reparar y repasar el coche, por lo que deberán entregarlos a parque cerrado antes de la final, como máximo tanto antes como el de la duración de la entrega de los coches de la primera hasta el de entrega de los coches de la segunda semifinal. **El objetivo es conseguir que todos los coches finalistas disfruten del mismo tiempo para repaso y reparación.**

Acabada la final TODOS los coches irán a inspección técnica., INCLUSO los que no la hayan completado.

5.4.7 Cuando el coche no pase la verificación técnica en clasificatorias se le contara como si no hubiese corrido (0 vueltas) esa manga. En subfinal o final esta descalificación significará la última posición de esa subfinal o final.

5.4.8.-La regla 5.4.6 **no será de obligado cumplimiento** para aquel piloto que compita en semifinales de FORMULA y TURISMOS, atendiendo al espíritu de la misma que es conseguir que todos los pilotos dispongan del mismo tiempo de preparación de sus coches para la final. En este caso, el piloto debe comunicar al Director de carrera su condición de semifinalista en ambas categorías y éste autorizar la retirada del vehículo del parque cerrado.

Durante la **inspección** se revisará que el coche cumple con los reglamentos:

CARROCERIAS:

Desde 1.1.2005 se permiten todas las carrocerías de TURISMO de 2 y 4 puertas que se comercialicen durante el año 2011, además de las homologadas hasta

31.12.10 (cuya lista tiene el Delegado Nacional).

-MEDIDAS CARROCERÍA:

-Ancho: Ancho máximo de **395 mmm**, sin tener en cuenta espejos retrovisores si los hubiese.

-Longitud: Con la Escala **+ / - 5%**. La longitud mínima será de 798 mm (incluyendo la tolerancia mínima).

-Altura: Con la Escala **+ / - 5%**, **incluyendo 6mm de altura mínima al suelo obligatoria**. La medición de la altura debe ser hecha con un mínimo de 6 mm. de altura de la carrocería al suelo ("ground clearance").

-Revisar estado carrocerías:

1.-Deben cubrir el punto exterior de las ruedas visto desde arriba, con la dirección en posición neutra. y estar firmemente fijadas al chasis.

2.-No se permite recortar el parabrisas. Las ventanas laterales y trasera pueden ser cortadas.

3.-Todas las partes del coche deben estar cubiertas por la carrocería, con excepción de la antena de radio y salida escape.

4.-No se permite moldear canales de aire dentro de las ventanas laterales para guiar el aire al interior.

5.-Deben estar pintadas, con excepción de todos los cristales.

6.-No puede recortarse la carrocería fuera de las líneas originales de corte ni modificar sus formas a través del calentamiento de ésta.

7.-Todas las aberturas que se realicen deben existir en el modelo a escala real.

-**Alerón:** Su perfil deberá entrar dentro de un CUADRADO de 60 x 60 mm incluidos los laterales, y no puede colgar sobre la trasera del coche (no sobrepasar el largo del coche), no pueden sobrepasar la anchura del coche. El alerón debe ser de UN SOLO PLANO.

-Revisar **BUMPER:** Deberá estar fijado al chasis, construido en material flexible como el purim, foam... Debe recorrer todo el frontal de la carrocería con una **altura mínima de 40 mm**. La parte flexible (foam, purim...) debe sobresalir de su soporte (bumper fijo al chasis), un mínimo de 35 mm. en todo el contorno.

-Cualquier material inflexible utilizado para fijar la carrocería no puede sobresalir de ésta más de 10 mm.

MECANICA:

Sólo 1 motor marcado por la organización está permitido. El Director de carrera podrá decidir acerca del reemplazo por otro del mismo tipo o la reparación en caso de avería.

Los pilotos que soliciten y le sea autorizado el cambio de motor serán colocados al final de la parrilla de salida de la primera prueba que vayan a disputar.

-El motor debe ser monocilíndrico, de 2 o 4 tiempos, de un **máximo de 26 c.c.** y arranque por tirador

-Los motores turbo, inyección, sobrealimentados, tipo Wankel o de válvulas rotativas no están permitidos.

-El sistema de retardo de encendido debe ser ajustado sólo mecánicamente, sólo se permiten ajustes manuales estáticos.

-No se permiten arranques por batería, sólo se admiten sistemas de encendido cuyo único parámetro sean las RPM del motor.

-Sólo se permiten lumbreras de admisión **abiertas y fijas**. Sus paredes laterales deben ser paralelas sin variación de distancias en todo su recorrido..

-El bloque del cilindro debe **ser fundido en una sola pieza, no se permiten camisas independientes ni deslizantes**, pero si se permiten los motores con culata separada del cilindro.

-El cigüeñal debe ser de configuración split (partido), con el cuerpo final cerrado, no se permiten medios cigüeñales

-Máximo de 4 transfers de admisión.

-El motor debe ser refrigerado por aire y éste debe ser dirigido por el volante de inercia.

-**El diámetro** máximo del venturi del **carburador será de 13 mm**.

-El filtro de aire debe ser fijado al carburador

-Los cambios y los variadores de velocidad no están permitidos

-Sólo se permiten coches con tracción a dos ruedas (trasera).

-Todos los coches deben disponer de frenos y embrague, de tal manera que puedan permanecer parados y con el motor en marcha.

-El interruptor de apagado de motor debe estar situado en el lugar en que originalmente venga situado en el motor, estando accesible a través del corte practicado en la ventana lateral, alejado de fuentes de calor y partes móviles y debe estar señalizado en la carrocería con una E de 20 mm de tamaño en color negro dentro de un círculo con fondo blanco cuya circunferencia será de color rojo.

- Los frenos hidráulicos están permitidos.
- Los coches deben disponer de un dispositivo mecánico en el carburador (muelle...), que haga que éste retorne a la posición de CERRADO en caso de radio interferencia.
- Ninguna función distinta a la dirección y acelerador/freno podrá ser operada por radio control .Con excepción de un failsafe electrónico y el sistema de frenos, no está permitido ningún otro sistema electrónico o hidráulico.
- Todos los coches deben estar equipados con una **cámara de aire-filtro**, para reducir el ruido de admisión. Es recomendable utilizar los comercializados por los fabricantes al objeto de disipar interpretaciones subjetivas acerca de su validez
- El combustible debe ser gasolina comercial expendida en las Estaciones de Servicio.
El único aditivo permitido es el aceite.

-Capacidad máxima del depósito combustible: 700 c.c.

En el caso de detectar un **depósito ilegal**, éste debe ser retirado del coche y guardado por la organización para realizar una segunda comprobación pasado un tiempo aproximado de 15 minutos.

-Escapes: Los escapes serán obligatoriamente de **3 cámaras**. El ruido total (de todas las partes mecánicas) producido **no puede exceder de 81db.**, medidos a 10 metros y 1 metro por encima de la pista. El total del escape debe estar dentro de la carrocería, con la excepción de la salida del mismo, que podrá salir de la carrocería un máximo de 10 mm.

El diámetro interior máximo de la salida de escape es de 13 mm.

RUEDAS: Sólo se permiten las de goma, el diseño del perfil es libre.

Se permite la utilización de aditivos para ruedas comercializados para automodelismo. Su aplicación, por motivos de protección a la salud de los pilotos y mecánicos, tendrá que realizarse **FUERA de LA ZONA DE BOXES (Bajo pódium y carril de boxes) y FUERA DEL PADOCK (Mesas de trabajo) y nunca sobre la pista..**

Diámetro Max. De llantas.....100 mm

Anchura llanta y rueda delant.....75 mm máx.

Anchura llanta y rueda y trasera.....80 mm máx.

Diámetro máx. de llanta y rueda.....136 mm

-PESO MINIMO del coche (con el depósito vacío).....**10.000**

grs.

Cuando a raíz de una inspección técnica el peso no llegase al mínimo, el piloto será descalificado de la clasificatoria en donde la inspección fuese llevada a cabo. Si es en subfinales o Final, el piloto pasará a ocupar la ultima posición.

-PESO MÁXIMO del coche (con el depósito vacío).....**12.000**

grs.

5.5.-REUNION DE PILOTOS

La reunión de pilotos debe celebrarse previamente al inicio de cada carrera

. Se llevará al menos en el idioma nacional. El director de Carrera deberá convocar la reunión.

Todos los pilotos, Árbitros y resto de Jueces deberán estar presentes.

5.5.1 La reunión de pilotos se celebrará entre 30 y 15 minutos antes de la salida de la primera manga. Se tratarán los siguientes puntos:

- seguridad y medidas de seguridad;
- procedimiento de salida, explicación;
- cuestiones disciplinarias.
- otros temas de interés para los participantes;
- cambios en la organización o procedimientos;
- presentación de los Jueces y Árbitros principales.
- detalles del cumplimiento de las penalizaciones y las circunstancias que implicarán su imposición
- detalle del número de mecánicos, etc. autorizados a invadir la línea de boxes -pit lane- durante la carrera.

5.5.2 En la reunión de pilotos se elegirá al delegado de pilotos mediante mayoría simple de los pilotos presentes en la reunión.

Que deberá ser quién se dirigirá al director de Carrera para cualquier reclamación o decisión del Jurado de Carrera.

5.5.3 Las decisiones votadas por unanimidad respecto a los Reglamentos Deportivos en las reuniones de pilotos de cada especialidad serán soberanas.

5.6 MANGAS DE CLASIFICACION

5.6.1.-La Organización de carrera agrupará a los pilotos inscritos en grupos de HASTA 10 pilotos (denominados **mangas**), en función del número de inscritos y características de la pista.

5.6.2.- Los pilotos se distribuirán en SERIES según el ranking que para cada prueba proporcionará el Delegado Nacional de Gran Escala.

EL RANKING para las pruebas del campeonato de España de 2011 se establecerá de la siguiente manera:

1.-Para la primera prueba será la clasificación obtenida en el campeonato de España de 2010.

2.-Para las siguientes pruebas el RANKING comenzaría por los **5** primeros clasificados del campeonato 2010, y los puestos siguientes se **determinan** en función de la clasificación en la prueba inmediatamente anterior. Este Ranking será proporcionado por el Delegado nacional a los organizadores de cada prueba.

5.6.3.-Cada MANGA se denominará con una LETRA, siguiendo el orden alfabético

5.6.4.-Los pilotos con mejor RANKING correrán en la MANGA A, los siguientes en la MANGA B.....

5.6.5.-Cada MANGA disputará un total de **4 SERIES** (Serie 1,2,3,4,) de **10 MINUTOS** de duración. (mas la última vuelta y el tiempo de la última vuelta).

5.6.6.-Se comenzará la carrera corriendo la MANGA MÁS LENTA (los de peor ranking).P.e: Si hubiese 4 mangas (A,B,C y D), se comenzaría por la D.

5.6.7.-Antes del comienzo de la serie 1 de cada manga se realizará una comprobación de frecuencias.

5.6.8.-Nada mas terminar una MANGA, la Organización publicará el resultado de esa manga. Al terminar una SERIE completa, se publicará la CLASIFICACION GENERAL hasta ese momento.

5.6.9.-Los pilotos se colocarán en el pódium según el número de dorsal. Si el pódium no estuviese numerado, el número 1 se colocará a la derecha del pódium, visto desde la posición de conducción. El cambio de posición es posible, siempre y cuando los pilotos involucrados estén de acuerdo. Los mecánicos deben situarse bajo el piloto al que asisten.

5.6.10.-**NO SE PERMITEN RECOGECOCHE**S, los mecánicos pueden entrar a la pista a salvar el coche de su piloto, puede re-arrancar el motor junto a la pista, pero **NO REPARAR** el coche, siempre sin entorpecer el tráfico en la pista. Si el mecánico o los espectadores entran a salvar el coche desde fuera de los boxes se producirá UNA PENALIZACION para ese coche. Si lo salva un espectador, el coche deberá quedarse quieto hasta que lo toque su mecánico (salvando así la penalización).

5.6.11.-Desde el momento de anunciarse la SALIDA de la manga y hasta el final de la misma, los vehículos no podrán ser repostados de combustible.

5.6.12.-**PROCEDIMIENTO de SALIDA de las MANGAS:**

Se utilizará el SISTEMA de **SALIDA ESCALONADA EFRA**(uno por uno).Cuando la Organización lo anuncie los coches que vayan a disputar la manga saldrán a la pista a calentar antes de la salida (WARMING UP) rodando hasta que la Organización a través de megafonía y BANDERA anuncie el comienzo de los 10 minutos. En este momento, cada uno de los coches se encontrará en lugares distintos de la pista, pudiendo ocurrir que alguno de ellos se encuentre también en boxes (en este caso comenzará la Manga cuando el Juez de boxes se lo ordene).

El tiempo comenzará a contar a coche individualmente una vez pase por primera vez por la línea de salida

5.6.13.-**El Final de la MANGA** se anunciará por megafonía, COCHE a COCHE. Los coches retornarán inmediatamente a boxes sin entorpecer a coches que todavía no hayan finalizado la carrera. En caso de duda, el coche debe completar la vuelta y entrar en boxes. Una vez que el coche regresa a boxes, el motor debe ser apagado y la emisora entregada.

5.6.14.-Entre el final de una manga y el comienzo de la siguiente deben transcurrir un **MINIMO de 5 minutos**. (se contabiliza ya el tiempo de calentamiento previo).

5.6.15.-Después de disputadas las 4 SERIES de clasificación, **LA CLASIFICACION GENERAL de las MANGAS** se establece tomando el **MEJOR RESULTADO** de cada piloto. En el caso de que hubiese que hubiese más de un piloto con las mismas vueltas y tiempo se vería quien tiene el siguiente mejor resultado y así sucesivamente.

5.6.16.-PROCEDIMIENTO EN CASO DE LLUVIA:

1.- El Director de carrera y el Árbitro son los responsables de tomar la decisión de parar una carrera en caso de lluvia.

2.-Cuando se publican los resultados de las MANGAS se debe marcar la carrera como HUMEDA (“WET”) cuando la pista estuviere mojada. En caso de duda, se considerará una serie húmeda cuando el promedio de los tiempos por vuelta es un 20 % superior a los conseguidos con la pista seca.

3.-Cuando **TODOS LOS PILOTOS** han tenido al menos la oportunidad de disputar una serie en seco, **TODOS los RESULTADOS** serán tenidos en cuenta(los realizados en seco y en mojado).

4.-Si las inclemencias lo permiten y **hubiese tiempo**, el Director de carrera **podrá** ofrecer una serie extra a todos aquellos pilotos de una manga que no hayan tenido la oportunidad de correr en seco.

5.-**Cuando no todos los pilotos** han tenido la oportunidad de correr una serie en seco, sólo se tendrán en cuenta los resultados en mojado.

5.6.17.-**INTERRUPCIONES DE CARRERA:** En el caso de que el Director de Carrera o el Árbitro tomen la decisión de interrumpir una serie de clasificación, la serie debe repetirse desde el inicio.

5.6.18.-**ACCIDENTES:** Cuando ocurra un accidente la organización debe mostrar la dar una señal audible para todos los pilotos, indicando el lugar del circuito en donde este se ha producido, especialmente en las RECTAS. Durante este periodo los pilotos deben conducir con la máxima precaución. Cuando la pista queda libre, debe anunciarse “PISTA LIBRE” por megafonía.

5.7.-SUB-FINALES y FINAL:

5.7.1.-Las Subfinales y Final se forman según el esquema de **Árbol de Navidad** de EFRA:

1.-Del puesto 1º en clasificatorias .al puesto 14º pasan a disputar SEMIFINALES:
Semi A (impares).**Semi B** (pares).

2.-Del puesto 15º al 28º disputarán CUARTOS de FINAL (1/4 A y 1/4 B):
A: Impares **B:** pares

3.-Del puesto 29º al 42º disputarán OCTAVOS de FINAL (1/8A y 1/8 B):
A: Impares **B:** pares

4.-Del puesto 43º al 56º disputarán DIECISEISAVOS DE FINAL(A y B):

A: Impares **B:** Pares

FORMA DE ESCALAR POSICIONES:

1.-De Semi finales pasan a la Final el primer clasificado de cada SEMI FINAL junto con los 8 siguientes pilotos con **mejores tiempos combinados** de las dos semifinales. Si las condiciones de las dos semifinales son diferentes (una SECA y otra HUMEDA) o las dos son HUMEDAS, pasarán a la FINAL los **5** primeros de cada semifinal. En caso de lluvia los dorsales de la final se establecerán de la siguiente forma: Dorsal 1 será el primer clasificado de la Semifinal A, Dorsal 2 el primer clasificado de la Semifinal B, Dorsal 3 segundo clasificado de la Semifinal A y así sucesivamente hasta el Dorsal 10.

2.-De una Sub-final (1/4,1/8...)progresan a la siguiente subfinal los 3 primeros clasificados. P.E: pasarán los 3 primeros clasificados de 1/ 4 A a la SEMI FINAL A.

3.-En el caso de pilotos con el mismo número de vueltas y tiempo en Sub finales y Final, se clasificará por delante el piloto que haya tomado la salida con el dorsal mas bajo. P.e: Si empatan el 5 y el 2, se clasificará delante el 2, después el 5.

5.7.2.-DURACION DE LAS SUB FINALES y FINAL:

SUBFINALES: 20 minutos (mas la última vuelta y el tiempo de ésta).

SEMIFINALES: 30 minutos (mas la última vuelta y el tiempo de ésta)

FINAL: 30 minutos (mas la última vuelta y el tiempo de ésta)

5.7.3.-El **número máximo de pilotos** en sub-finales y final será de 10.

COMIENZAN a correr primero LAS SUBFINALES B (pares).

1/8 B1/8 A.....1/4B.....1/4 A.....SEMI B.....SEMI A

5.7.4.-PROCIMIENTO de SALIDA en SUB FINALES y FINAL

Antes de cada Subfinal y Final, la Organización debe realizar una **comprobación de frecuencias**, de todos los coches, delante del pódium.

Antes de la FINAL, y una vez comprobadas las frecuencias, debe realizarse una presentación al público de los finalistas.

Para las subfinales y Final deberá **usarse la parrilla FORMULA 1**:Se recomienda que la parrilla esté situada en una de las rectas del circuito, que la separación entre coches sea de entre 3 y 4 metros y que el vehículo situado en la posición 1º se encuentre cómo MINIMO a una distancia de 4 metros de la primera curva.

1.-Cuando la Dirección de carrera avise por megafonía coches a LINEA de SALIDA, los coches se trasladarán a su lugar en la parrilla, y pueden hacerlo con los mecánicos. En este momento, **los coches no pueden ser repostados** de combustible (ANTES de esto si podrán hacerlo, pero EXCLUSIVAMENTE en la zona de boxes).

2.-Cuando la parrilla esté formada, el Director de carrera dará la salida ordenada, uno a uno, a todos los coches para realizar **la vuelta de reconocimiento (para chequear los**

módulos). En esta vuelta, los coches deben **mantener las posiciones** de salida (Si algún piloto no lo hiciese, saldrá desde la última posición)

3.-Una vez completada la vuelta de reconocimiento, todos los coches se colocarán **SIN AYUDA** de MECANICOS **en sus posiciones de parrilla.**

4.-Si un piloto **no sale o no completa la vuelta de reconocimiento**, saldrá desde Boxes una vez lo hayan hecho el resto.

5.-Si la parrilla está formada correctamente, y pasados como máximo **15 segundos** desde que el último coche se colocó en su correcta posición, ningún otro coche puede acceder a la parrilla. El coche que no se haya situado en ésta correctamente deberá salir de boxes.

6.-Con los coches en parrilla, comenzará la **CUENTA ATRÁS** (La Bandera de Salida será bajada lentamente) de **5 segundos**, audible por megafonía, hasta el **SEGUNDO TRES (en que deja de escucharse por megafonía)** en el que el Director de Carrera, con la Bandera de Salida tocando la pista, mentalmente tiene un período de 5 segundos para **IZAR DEFINITIVAMENTE LA BANDERA**, que es el momento efectivo de la Salida. (Los pilotos deben obedecer única y exclusivamente a la bandera)

7.-Las salidas anticipadas (salir antes de que el director levante la Bandera) serán penalizadas.

8.-Bajo ninguna circunstancia puede repetirse una Salida por haberse adelantado algún coche.

9.-El director de carrera puede anular y repetir una Salida solamente cuando considere que el procedimiento de salida no ha sido el correcto.

10.-**Antes** de que el Director de carrera llame a los coches a la línea de salida, cualquier participante de SEMI FINALES o FINAL **puede pedir un aplazamiento de 10 MINUTOS** en la Salida para reparar su coche. SI EL APLAZAMIENTO SE SOLICITA POR CUALQUIER PROBLEMA QUE NO SEA ATRIBUIBLE A LA DIRECCION DE CARRERA, **el piloto solicitante deberá salir de la línea de BOXES.**

Sólo se podrá conceder un aplazamiento por cada Semi Final y Final.

Desde el momento en que es concedido, **los otros coches** deberán permanecer en la línea de boxes (fuera de la pista) bajo la supervisión de los organizadores, **pudiendo únicamente** realizar las operaciones de cambio de ruedas y repostaje.

Durante estos 10 minutos el vehículo que pide el aplazamiento **podrá reparar y probar** el coche en la pista, mientras el resto continuará en boxes.

5.7.5.-Durante las SUB FINALES y FINAL sólo se permitirá la estancia en la zona de BOXES de 1 mecánico por piloto. Deben situarse bajo el piloto al que asisten.

5.7.6.-Los pilotos podrán elegir su posición en el pódium. El primero en elegir será el piloto con el dorsal nº 1, luego el nº 2 y así sucesivamente.

5.7.7.-El horario para las SUBFINALES y FINAL no debe alterarse por la presencia de lluvia.

5.7.8.-En el caso de que una **carrera sea interrumpida** por mas de 60 minutos, por razones fuera del control de los organizadores, la Organización podrá decidir si continúa o cancela la carrera.

En el caso de interrupción de una SUBFINAL o FINAL, se utilizará el siguiente procedimiento:

-Si han transcurrido menos de 10 minutos, los resultados se anularán y una nueva salida será dada, corriéndose el total del tiempo fijado. Los vehículos podrán ser reparados y repostados de combustible antes de la nueva salida.

-Si han transcurrido más de 10 minutos, los resultados hasta la interrupción serán retenidos. Los coches no podrán ser reparados ni repostados. Una nueva salida será dada, corriendo el tiempo que falta para completar el tiempo total fijado. Los dos resultados serán sumados para obtener la clasificación. Si la segunda salida, por cualquier razón, no pudiera tener lugar los resultados de la primera parte serán los que determinen la clasificación.

-Cuando la interrupción se produzca transcurrido el 75% o más del tiempo fijado para la prueba, el resultado hasta el momento de la parada será el definitivo. En el momento de la interrupción los coches deben permanecer en la línea de salida, con los motores apagados, bajo la supervisión del Director de carrera(el incumplimiento de este apartado significa la descalificación del piloto).

5.7.9.-**LOS RECOGECOHES** no están permitidos: Procederán igual que en las mangas.

5.7.10.-**NO SE PERMITE el repostaje** de combustible en el transcurso de las Sub finales y Final. El incumplimiento de este punto significa la retirada del vehículo de la subfinal o final.

5.7.11.-Cuando se cumpla el tiempo de las Sub finales o Final, éste será anunciado por megafonía, indicando FINAL coche 1, FINAL coche 3... hasta que no queden coches en la pista, en que se anunciará FINAL de CONTROL de CARRERA.

5.7.12.-Completado el tiempo, los resultados deben ser publicados en el menor espacio de tiempo posible.

5.8- PROCEDIMIENTO DE CUENTAVUELTAS

5.8.1 Durante las carreras sancionadas por AECAR, el conteo de vueltas se llevará a cabo de forma automática a través de un sistema informático de conteo.

AECAR dispone de sistemas de cronometraje, que serán prestados a los Clubes organizadores que lo soliciten. Dicha solicitud debe remitirse a AECAR por escrito, con un mes como mínimo de antelación. AECAR deberá atender estas solicitudes con suficiente antelación, quedando la Organización de Carrera obligada a devolver el equipo a AECAR el día siguiente a la finalización de la carrera mediante mensajería urgente a portes pagados y en buenas condiciones

5.8.2 En las carreras de Campeonato de España de todas las categorías será **obligatorio el uso de transponders personales**.

5.8.3 La colocación de los transponders en el coche es responsabilidad del piloto.

5.8.4 Si un piloto olvida colocar o conectar el transponder no se le contarán las vueltas. Si un piloto pierde su transponder durante la carrera, o si un transponder no funciona correctamente durante la misma, el Cronometrador debe:

1.-Avisar al Director de Carrera: éste o el propio Cronometrador, por megafonía, avisarán al Piloto o a su Mecánico de esta circunstancia para que la subsanen.

Intentar contar las vueltas manualmente.

2.-Para que las vueltas puedan ser contadas manualmente deberán darse estas circunstancias:

*Que el transponder inicie el reloj de carrera de la Manga o Final.

*Que el Director de Carrera o Referee(s) confirmen que el coche estaba circulando durante las vueltas perdidas.

*Si la última vuelta no puede ser contabilizada manualmente con precisión, entonces se utilizará el tiempo máximo de vuelta de ese piloto en esa manga o final.

Este procedimiento será adoptado **sólo una vez para un competidor** en una misma prueba. **No hay apelación posible contra esta decisión.**

5.8.5 Si se detecta un problema de cronometraje, entonces el transponder deberá ser ubicado en una mejor posición en el coche siguiendo las instrucciones del Director de Carrera o del Jefe de Cronometraje. No llevar a cabo estas instrucciones significará que las siguientes vueltas perdidas no serán contabilizadas.

5.8.6 Es responsabilidad de cada competidor asegurarse de que ninguna parte de su equipo de carreras genere cualquier tipo de señal que de alguna manera interfiera en el sistema automático de cronometraje. Si se comprueba que se están causando interferencias, el Director de Carrera deberá advertir al piloto para que modifique el punto causante del problema, y si esto se prueba que no es posible el piloto será excluido de la prueba.

5.9.- PREMIOS Y CEREMONIA DE ENTREGA DE TROFEOS

5.9.1 Inmediatamente después de publicarse los resultados oficiales, deberá tener lugar la ceremonia de entrega de trofeos.

5.9.2. Los premios en metálico o cualquier otro medio de pago (billetes o monedas con un obvio valor de intercambio) están estrictamente prohibidos.

Pueden hacerse regalos que no excedan del precio de un kit de coche escala 1:8.

5.9.3.-Se entregarán **trofeos a los 10 finalistas**, trofeos de calidad acorde a la categoría de un Campeonato de España. Es recomendable entregar recuerdos de participación a todos los inscritos así cómo **tres botellas de cava** para los 3 primeros clasificados.

5.9.3.-Los pilotos que deban recoger trofeo **están obligados a recogerlos**, salvo impedimento de fuerza mayor que deberá ser comunicado y aprobado por el Director de Carrera. Su incumplimiento dará lugar a la descalificación del piloto en la carrera.

6.SANCIONES:

6.1 Las infracciones se dividen en leves, graves y muy graves. Las infracciones las pondrá el árbitro o el director de la carrera.

Antes de la aplicación de las sanciones se podrá comunicar al piloto un pre-aviso de la siguiente manera: Por ejemplo: “Atención, piloto número..., cuide su conducción”, o “Atención, piloto número... no recorte”, etc.

6.1.1.- Se sancionaran con “stop & go” O “Pass Thru” las siguientes infracciones leves:

Recorte de curva, obstrucción a ser adelantado, golpear por detrás, retención en la salida, salida adelantada, saltarse la bandera de pitlane, ocupar carril de pitlane, emitir fuera de pódium, etc.

Stop & go: 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 (según especialidad), por personal destinado a este efecto y permanecerá en dicho lugar durante el tiempo señalado **por el director de carrera o arbitro**, pasado el cual se reincorporará a la carrera.

Pass Thru: El coche sancionado tendrá que hacer un paso por el carril de boxes a marcha lenta y después volver a incorporarse a la carrera.

La sanción deberá cumplirse dentro de las tres 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 en la **última vuelta** la sanción será de 15 segundos más.

Las infracciones leves no son acumulativas.

6.1.2.- Infracciones graves:

Se consideran infracciones graves, castigadas con una vuelta, cualquier comportamiento extra-deportivo, relativo a la conducción: conducción anti-deportiva, 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 boxes, 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.

6.1.3.- Se consideran infracciones muy graves, y se sancionaran con la descalificación:

En el caso de dos graves.

En el caso de comportamiento incorrecto y grave hacia los recogecoche, personal de la organización o delegados de AECAR, o terceros.

El tener el emisor consigo, cuando debería estar custodiado, o el cambio del coche.

6.2 La mala conducta o comportamiento de cualquier competidor o sus mecánicos con otro competidor o sus mecánicos, con los miembros de la organización, o con el público durante toda la prueba que puedan dañar la imagen del deporte podrán ser objeto, además, de una sanción disciplinaria.

6.3 Los pilotos responden de las acciones y omisiones de las personas que le acompañan, actúen o no como mecánicos.

6.4. Todos los avisos y penalizaciones deben ser registrados en las hojas de resultados y en el tablón de resultados de los pilotos.

6.5 Todas las penalizaciones deben ser comunicadas inmediatamente a través de megafonía.

6.6 Otras penalizaciones:

Perdida de la manga: Cuando el piloto, o se salta o el coche no pasa la verificación técnica.

Perdida de la mejor manga: Cuando el piloto no acuda a su puesto de recoge-coches.

6.7 Se prohíbe de forma expresa el consumo de sustancias estupefacientes. Cualquier piloto podrá ser expulsado de cualquier instalación si se le sorprende en su consumo. De negarse a abandonarlo, podrá ser excluido de la carrera.

7.- RECLAMACIONES

7.1 Sólo los pilotos participantes en la carrera podrán presentar una reclamación, a través del delegado de pilotos.

7.2 Las reclamaciones deben basarse en la mala aplicación de los reglamentos, Resultados o contra otros competidores (actuación contraria a las normas que causen la desventaja del que presenta la protesta).

7.3 Sólo se tendrán en cuenta aquellas reclamaciones presentadas por escrito y entregadas en mano al Director de Carrera durante los diez minutos siguientes a la publicación de los resultados de la manga o del hecho al que concierne. **El arbitro o el director de carrera no podrá sancionar una vez acabada cualquiera de las mangas, subfinales o final por lances de carrera ocurridos durante las mismas, excepto que los hechos sucedan en la última vuelta.**

7.4 Se pagará como fianza la cantidad que se apruebe en la Asamblea Ordinaria de AECAR. Se devolverá si es aceptada. La hora de aceptación de la reclamación debe ser registrada.

7.5 El Director de Carrera junto con el delegado de pilotos y el Delegado Nacional discutirán la reclamación y decidirán. En el caso de que alguno de ellos este directamente implicado, se sustituirá por un delegado regional.

7.6. La decisión deberá tomarse durante los 30 minutos posteriores a la aceptación de la reclamación.

7.7 Cuando la reclamación concierna a un Semi o finalista la decisión deberá ser tomada 10 minutos antes de la salida su Semi o final o la salida deberá ser retrasada 10 minutos tras la toma de la decisión.

7.8 Tras el final de carrera habrá un “periodo de protesta” de 10 minutos tras la publicación de los resultados provisionales por escrito en el tablón de anuncios.

Con este propósito, se anotará la hora de publicación de los resultados provisionales en el tablón de anuncios.

Durante esos 10 minutos, las reclamaciones contra los resultados pueden presentarse al Director de Carrera quien actuará de acuerdo con lo apartados anteriores.

Si durante los diez minutos del “periodo de reclamación” no se presenta ninguna reclamación los resultados provisionales pasarán a ser oficiales y finales y podrán ser anunciados.

Las apelaciones a AECAR contra las decisiones del Jurado de Carrera podrá efectuarse sólo al Director de Carrera, por escrito, con una fianza adicional de **100 Euros** (o su equivalente) antes del final de la prueba.

Sólo se permiten apelaciones contra decisiones vinculadas a la interpretación de las normas o contra decisiones efectuadas por el Jurado tras una reclamación y no contra el hecho contemplado en las normas.

En los casos en los que el Jurado de Carrera haya dictaminado, en casos de reclamación, las decisiones del jurado se mantienen hasta la vista de la apelación.

7.9 El Director de Carrera puede, sin que se haya efectuado una reclamación, corregir los resultados que considere necesarios, tras la consulta a los miembros de su organización y a los Árbitros.

7.10 Las reclamaciones contra las decisiones de los Árbitros, relativas a la carrera, no son posibles. Las decisiones de los Árbitros son inapelables

8.- BANDERAS

8.1 Es obligatorio el uso de las siguientes banderas:

Bandera de Salida: bandera nacional donde se lleve a cabo la prueba.

Bandera de Final: bandera a cuadros.

Bandera negra: el coche involucrado debe parar inmediatamente en el box para recibir instrucciones.

Bandera amarilla: situaciones momentáneas de peligro. Es sustituible por una bocina.

8.2 Se podrá usar la bandera Negra cuando exista alguna de las siguientes condiciones:

- conducta antideportiva grave.
- participantes con una conducción considerada peligrosa.
- los Vehículos juzgados como inconducibles o en condiciones peligrosas; en este caso una vez reparados podrán continuar su carrera;
- que el vehículos haya perdido su carrocería u otras partes que obligatoriamente deba llevar. Una vez reparada podrá seguir en carrera.

La no respuesta a la bandera negra durante la vuelta siguiente conllevará la descalificación del participante implicado.

Las banderas podrán ser sustituidas por cualquier tipo de señal audible en pódium y boxes.

ANEXO 1.PROMOCION y ESPONSORIZACION

1.-Las carreras deben estar organizadas de tal forma que el deporte sea bien presentado, tanto a los espectadores como a los competidores. Debe hacerse hincapié en publicitar la carrera en la zona geográfica de influencia del circuito para atraer espectadores a las pruebas.

2.-Cuando haya sponsors, solamente puede ofrecérsele espacio para anuncios en los coches o en los pilotos (camisas, chaquetas...), siempre y cuando el nombre del anunciante no sea el de un fabricante de artículos del hobby (coches, emisoras, motores...)

3.-En cualquier caso, esta publicidad en coches y vestuario se limitará a un espacio máximo de 40 cm² en los coches, y a la publicidad que aparezca en los distintivos de acreditación que se entreguen a los pilotos y mecánicos.

4.-Los pilotos y mecánicos están obligados a lucir, en sus coches y vestuario, la publicidad contratada por la organización, siempre y cuando se cumplan los requisitos anteriores.

ANEXO 2. SISTEMA de PUNTUACION

1.-Finalizada una prueba se establecerá la clasificación de la misma, según es siguiente baremo:

Posición	Puntos	Posición	Puntos
1º	640	46º	86
2º	613	47º	79
3º	587	48º	75
4º	562	49º	71
5º	538	50º	68
6º	515	51º	65
7º	493	52º	62
8º	472	53º	59
9º	452	54º	56
10º	433	55º	53
11º	414	56º	50
12º	396	57º	47
13º	379	58º	45
14º	363	59º	43
15º	347	60º	41
16º	332	61º	39
17º	318	62º	37
18º	304	63º	35
19º	291	64º	33
20º	278	65º	31
21º	266	66º	29
22º	254	67º	27
23º	243	68º	25
24º	232	69º	23
25º	222	70º	22
26º	212	71º	21

27°	203	72°	20
28°	194	73°	19
29°	185	74°	18
30°	177	75°	17
31°	169	76°	16

32°	161	77°	15
33°	154	78°	14
34°	147	79°	13
35°	140	80°	12
36°	134	81°	11
37°	128	82°	10
38°	122	83°	9
39°	116	84°	8
40°	111	85°	7
41°	106	86°	6

**Del puesto 73 (19), hasta el 91 (1), baja un punto cada puesto (19,18.....1)
Del puesto 92 al 103 la puntuación es 1.**

2.-Con el objeto de incentivar la participación en las pruebas, a cada uno de los pilotos que hayan participado en las 4 pruebas del campeonato, al final de temporada y una vez descontado el peor resultado se le sumarán al cómputo total 35 puntos

ANEXO 3.-ESPECIFICACIONES DE LOS CIRCUITOS.

1.- Para que un Club pueda realizar una prueba del campeonato de España, deberá contar con la preceptiva homologación del circuito, que será extendida por la comisión deportiva de AECAR, o por el delegado regional por delegación de la comisión deportiva.

2.- Longitudes, anchos y diámetros.

Para especialidades de 1:8 o escalas superiores:

Longitud mínima: 200 metros. Aconsejable entre 240 y 300 metros. Ancho mínimo 4 metros. Se aconseja 4'5 o 5 metros para gran escala. Distancia máxima entre el centro del pódium y el punto más alejado 60 metros. El trazado deberá estar delimitado por cualquier sistema válido para ello.

Podrá existir material que evite el recorte, pero no podrá impedir la visibilidad de los pilotos.

Debería habilitarse una zona dentro del circuito, preferentemente antes de la antena, para el cumplimiento de las infracciones de "Stop & Go".

3.- Pódium, boxes y espectadores.

3.1 Pódium: Para especialidades 1:8 o superiores: La altura del pódium de pilotaje en su base será superior a los 2,5 metros e inferior a los 5 metros. El largo mínimo será de 8 metros, aconsejando 10 m., por 1'5 m. mínimo de ancho.

Sera aconsejable que el pódium este separado de la pista 3 o 4 metros para facilitar la visión de los pilotos a derecha e izquierda. **Se prohíbe fumar en el pódium** de pilotos. Se recomienda la creación en boxes de una zona de fumadores y de no fumadores.

3.2 Boxes: Se situaran con prioridad debajo del pódium, debiendo existir como mínimo 1 m por coche participante. El carril de entrada y salida a los mismos se diseñará de manera que obliguen a ralentizar la marcha de los participantes. Se habilitaran y numeraran 10 huecos o cajones para situar a los mecánicos que serán como máximo 2 por piloto.

3.3 Cierres y espectadores: Los circuitos deberán contar alrededor del trazado de una valla de una altura no inferior al metro, que garantice la seguridad de pilotos, Mecánicos y espectadores.

3.4 Paddock: El paddock es la **zona de trabajo** de pilotos y mecánicos. Deberán ser suficientes para acoger a los participantes previstos. Deberán ser cubiertos, con suficientes mesas y sillas de calidad adecuada para soportar el trabajo a que están destinadas. Como mínimo cada piloto deberá de disponer de un metro de largo por 50 cm de ancho.

Deberá tener puntos de luz a 220 v, agua, compresor de aire comprimido e iluminación.

3.5 Megafonía. Es obligatoria para cualquier prueba de Campeonato de España, debiendo oírse con claridad en la zona de paddock, boxes, y pódium.

3.6 Caseta cronometraje. Es obligatoria la existencia de un local cerrado a las inclemencias del tiempo, situado justo enfrente de la línea de meta, que dispondrá de toma de corriente a 220 v., así como vista sobre la línea de meta, y comodidades para los cronometradores. Deberá existir un tablero de anuncio para los resultados.

3.7 Instalaciones mínimas:

- .- Circuito con las especificaciones indicadas.
- .- Aseos, agua, luz y botiquín.
- .- Compresor suficiente para los días de la prueba y mínimo dos pistolas.
- .- Servicio de Bar.

- .- Equipo de **extinción de fuegos**.

3.8 **Tablón de resultados:** La Organización debe habilitar una zona para publicar los resultados de todas las mangas, subfinales y final. Debe ser de libre acceso a pilotos y mecánicos, y se situará en la zona de boxes.

3.9 **Otras:** Debe existir una zona de aparcamiento para coches en las inmediaciones del circuito.

ANEXO 4. **REGLAMENTO FORMULA 1**

1.-El presente reglamento será de aplicación para las pruebas del Campeonato de España de Fórmula1. Se disputarán **CUATRO** pruebas durante 2011, **reteniéndose los 3 mejores resultados, siguiendo el mismo sistema de puntuación de los turismos.**

2.-Los puntos no contemplados en este reglamento de F.1 se regirán por las **NORMAS GENERALES** del Reglamento AECAR para los Campeonatos de España de Gran Escala.

3.-**PROCEDIMIENTO GENERAL de CARRERA:**

3.1. **Entrenamientos Libres:** Se estará a lo dispuesto en el Reglamento General.

3.2. La **Inspección Técnica** se regirá por las normas dictadas para los turismos

En cuanto a los demás puntos de la Inspección Técnica, se estará a lo determinado en los Reglamentos AECAR.

3.3.-Reunión de Pilotos: ver Reglamento AECAR

3.4.-**MANGAS de CLASIFICACIÓN:**

3.4.1.-La organización agrupará a los pilotos inscritos en grupos de **HASTA 8 PILOTOS** (denominados Mangas).

3.4.2.-Para agrupar a los pilotos se seguirá la máxima de NO COLOCAR en la misma manga a pilotos de diferentes niveles de conducción, para ello se tendrá en cuenta el RANKING confeccionado de acuerdo a la clasificación obtenida en el Campeonato de España 2010 de Fórmula 1.

3.4.3.-Cada MANGA disputará un total de **5 series de clasificación de 5 minutos** de duración.

La clasificación se establecerá por **el número de vueltas en los 5 minutos (teniendo en cuenta la última vuelta y el tiempo de ésta),**

3.4.4.-Nada mas terminar de correr una MANGA, la Organización publicará el resultado de esa manga con el **número de vueltas y el tiempo invertido.**

3.4.5.-**EL SÁBADO** se disputarán las **5 series**, la primera inmediatamente después de finalizada la primera serie de TURISMOS, y antes del descanso para la comida, las otras se correrán a lo largo de la tarde acordándose por la organización su distribución en el tiempo.

3.4.6.-Cuando se completen las CINCO series, se establecerá la CLASIFICACION GENERAL de todos los pilotos reteniendo su mejor resultado.

3.4.7.-**Recogecoche:** ver Reglamento AECAR

3.4.8.-Procedimiento de Salida de las Mangas: ver Reglamento AECAR. **Se aplicará el mismo procedimiento que para los turismos (SALIDA LANZADA).**

3.4.9.-SUB FINALES y FINAL

3.4.9.1.- TODOS los pilotos clasificados en las mangas, pasan a disputar 1 ó 2 SEMIFINALES

3.4.9.2.-Se disputará una SOLA SEMIFINAL si el número de **pilotos clasificados NO EXCEDE** de 12.

3.4.9.3.-Cuando el número de pilotos exceda de 12, se disputarán 2 semifinales. Los que hayan terminado en la clasificación general en lugar IMPAR, disputarán la **SEMI A**, pasando a la **SEMI B** los pares. Si el número de pilotos excediese de 24, se Disputarán **CUARTOS de FINAL**.

3.4.9.4.-Saldrá en primer lugar la SEMI B, posteriormente lo hará la SEMI A.

3.4.9.5.-La/s SEMIFINALES comenzarán cuando los TURISMOS hayan finalizado la primera sub-final (1/16,1/8 ó 1/4).

3.4.9.6.-Cuando se disputen 2 SEMIFINALES, pasarán a la FINAL los CUATRO primeros clasificados de cada una, junto a los 2 siguientes pilotos con mejores resultados combinados de las 2. Si las condiciones de las 2 semifinales son DIFERENTES (una HUMEDA, otra SECA ó las 2 HUMEDAS), pasarán a la FINAL los 5 primeros clasificados de cada una de ellas.

3.4.9.7.-Duración de las SEMI-FINALES y FINAL:

-SEMI-FINALES: **20 minutos** (mas la ultima vuelta y su tiempo)

-FINAL: **40 minutos** (mas la ultima vuelta y su tiempo)

3.4.9.8.- En los Campeonatos de España **todos los coches de los semifinalistas irán a “Parque Cerrado” inmediatamente después del término de su semifinal** y podrán ser inspeccionados. Los coches deben permanecer con los Jueces, no podrán ser manipulados por los pilotos o mecánicos. **Se entregaran todos los coches para la final a la vez.**

En caso de lluvia, se entregaran inmediatamente los coches de la primera semifinal, para poder ser limpiados y secados, y evitar problemas que no tendrían de haber corrido la segunda semifinal. El Director de carrera les dará el mismo tiempo que a los de la otra semifinal para reparar y repasar el coche, por lo que deberán entregarlos a parque cerrado antes de la final, como máximo tanto antes como el de la duración de la entrega de los coches de la primera hasta el de entrega de los coches de la segunda semifinal. **El objetivo es conseguir que todos los coches finalistas disfruten del mismo tiempo para repaso y reparación.**

3.4.9.9.-La Final comenzará una vez finalizadas las SEMIFINALES de turismos.

3.4.9.10.-El número máximo de pilotos en la FINAL es de 10.

3.4.9.11.-Atendiendo a las características propias de cada circuito y al número de pilotos inscritos y siempre que así se acuerde en la reunión previa a la carrera, podrá alterarse el número de pilotos que disputen la SEMIFINAL y la FINAL.

3.4.9.12.-Procedimiento de Salida en Semi-finales y Final. Ver Rgto. AECAR

3.4.9.12.-Los "VACIOS" de este Reglamento o aspectos del mismo que puedan dar lugar a controversias serán resueltos con lo dispuesto en los Reglamentos vigentes de AECAR y EFRA para la GRAN ESCALA.

3.4.9.13.-**REPOSTAJES: Se permite el repostaje de combustible en el transcurso de cualquier clasificatoria, Semi final ó final, pero éste tendrá que ser realizado en la zona de BOXES (carril de boxes) o PADOCK, nunca en otro lugar de la pista. El incumplimiento de esta norma será penalizado con la pérdida de 1 VUELTA en la carrera en que este se produzca.**

REGLAMENTO TÉCNICO FORMULA 1

1-CARROCERÍAS PERMITIDAS: Solamente las carrocerías de los Fórmulas reglamentados por la FIA en los años 2000/2001 y POSTERIORES

-Todos los cortes que se realicen en la carrocería deben existir en el modelo real. No se pueden recortar las carrocerías fuera de las líneas originales de corte, ni modificar sus formas a través de su calentamiento.

-Los recortes están permitidos alrededor del tapón de llenado, tirador de arranque del motor, interruptor de apagado del motor, salida antena equipo RC, soportes de carrocería y los tornillos de ajuste del carburador. Cualquiera de estos elementos, con la excepción del tirador de arranque y la antena, pueden **sobresalir** de la carrocería **un máximo de 10 mm.**

-El interruptor de apagado, señalizado al igual que en los TURISMOS, puede situarse tanto en su posición original en el motor como en un lugar en la zona trasera de la carrocería, detrás del filtro de aire.

2.-PESOS/MEDIDAS:

-**Peso mínimo con el coche en orden de marcha y el depósito vacío: 10.Kg.**

-**MEDIDAS:**

Ancho máximo **450 mm** (desde el exterior de los neumáticos)

Altura máxima **240 mm**

Anchura entre ejes (Batalla) 620 mm +/- 15 mm.

Neumáticos delanteros **142 mm +/- 5%.**(134,9 – 149,1 mm.)

Neumáticos traseros **142 mm +/- 5%.**(134,9 - 149,1 mm.)

Los neumáticos **delanteros y traseros** deben ser del **mismo diámetro.**

Ancho neumáticos delanteros: Mínimo 60 mm. Máximo 75mm.

Ancho neumáticos traseros: Máximo 85 mm. Como **MINIMO** deben ser **5 mm. más anchos** que los delanteros.

Llantas (diámetro exterior) 80 mm +/- 5 mm

No está permitido jugar con las tolerancias +/-, siempre debe tomarse el + ó el –

3.-NEUMATICOS:

- Los neumáticos tiene que ser de **goma, rayados** con **4 canales** que deben tener un mínimo de 1mm de profundidad en el momento de la salida.
- En caso de lluvia, la utilización de **neumáticos para agua** puede ser permitida por el Director de Carrera. Los neumáticos de **perfil bajo** de los turismos están estrictamente **prohibidos**.

4,ADITIVOS:Se permiten los aditivos para los neumáticos comercializados para automodelismo, La aplicación de éstos al neumático debido a los posibles daños que estos productos puedan causar a la salud de los competidores, sólo podrá realizarse FUERA de la zona de boxes y FUERA del Padock. Su incumplimiento será penalizado con 1 VUELTA.

5.-MECÁNICA:

-A partir de **1.1.2005** los motores utilizados en FORMULA 1 deben ser MONOCILINDRICOS (con cilindro fundido en 1 sola pieza) de 2 o 4 tiempos y una **cilindrada máxima de 30 c.c.** En cuanto al resto de normas referentes a MOTORES, CAPACIDAD de DEPOSITOS, FILTRO de AIRE y ESCAPES se estará lo dispuesto para los TURISMOS.

-A partir de 1.1.2006 sólo se permiten los chasis con suspensiones in-board, mediante sistema de reenvíos a los trapecios.

-El tubo de escape debe situarse dentro de los pontones laterales y con la salida orientada hacia abajo.

-En cuanto al número de motores utilizados se estará a lo dispuesto para los TURISMOS.

-Alerón delantero:

-Ancho máximo de **450 mm**, con una cuerda máx. De **120 mm**.

-Debe estar **fijado al chasis** y construido en material flexible. Cómo su finalidad es proteger a las personas **no podrán utilizarse elementos metálicos y/o otros elementos no flexibles** que contribuyan a darle rigidez.

LOS ALERONES SON PARTE DE LA CARROCERÍA, Y DEBEN SER REPARADOS INMEDIATAMENTE SI RESULTAN DAÑADOS o PERDIDOS.

-El frontal del coche no puede sobresalir más de 230 mm del eje de las ruedas delanteras.

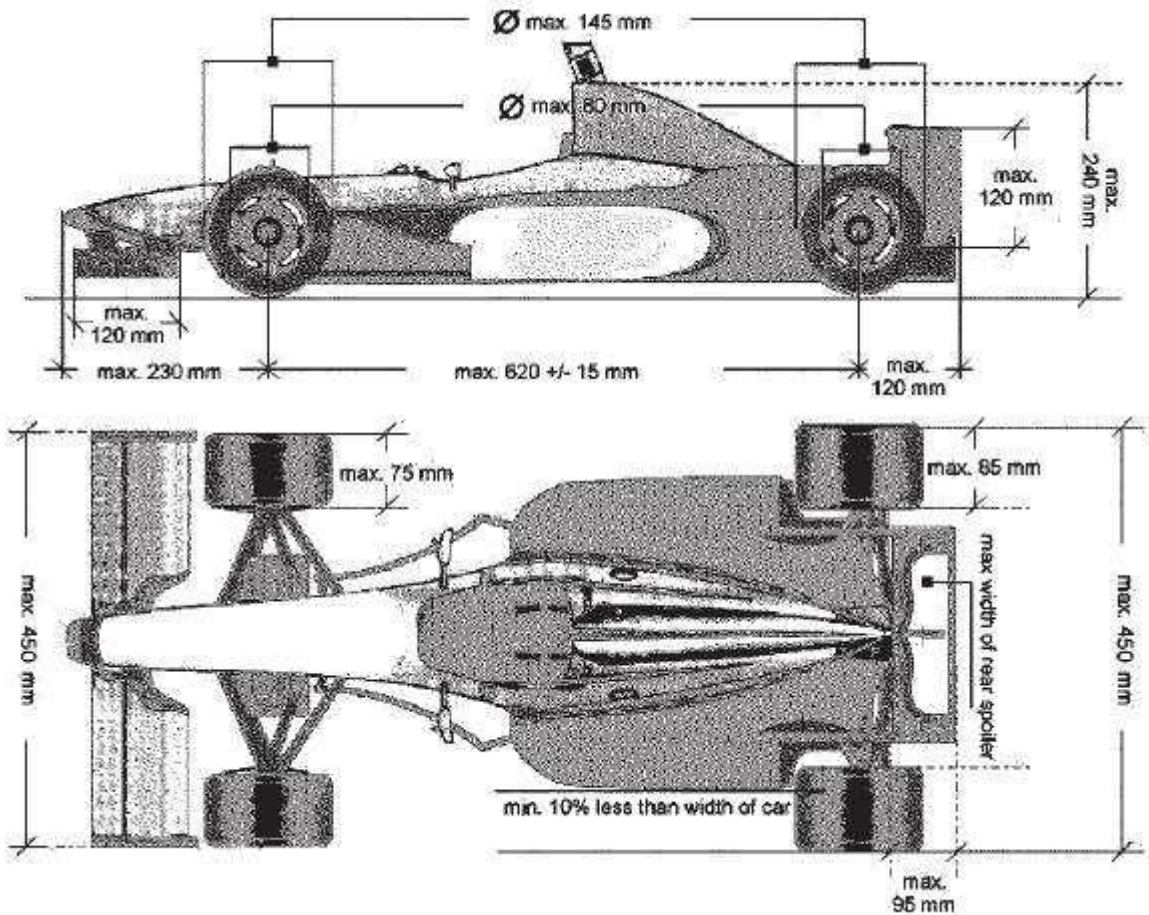
-Alerón trasero:

-Debe entrar dentro de un “cajón” de 95 x 120 mm.

-El número de alerones que se coloquen dentro de este “cajón” es libre.

-No puede sobresalir del espacio entre los neumáticos traseros.

-El alerón trasero y el difusor no pueden sobresalir mas de 120 mm del eje de las ruedas traseras EL ANCHO de los pontones laterales debe ser como MINIMO un 10% menor que el ancho total y no pueden ser superar la ALTURA de las ruedas.



ANEXO REGLAMENTO PARA LA CATEGORIA 4WD

- El depósito de combustible podrá ser de un máximo de 800cc
- El ancho de vía trasero pasará a ser de 400mm.
- En cuanto al bumper se mantiene el reglamento con la única diferencia de que la parte de la espuma que debe sobresalir del plástico será de 10mm.
- En la carrocería de Mini Cooper el alerón podrá estar mas alto que la carrocería ya que también es así en la carrocería original 1:1. Cualquier problema con el alerón en otras carrocerías quedaran a decisión de la organización.
- Estarán permitidos los motores hasta 29cc