

REGLAMENTO TOURING MODIFICADOS 2013

1. ORGANIZACIÓN

En cada una de las pruebas a celebrar, el Club Organizador, dispondrá de un director de carrera y un cronometrador, además de un sistema de cronometraje por transponder compatible con el decodificador AMB que permita la gestión de las carreras de una forma fiable e informatizada.

2. INSCRIPCIONES

Podrán inscribirse a las pruebas del Campeonato todos los pilotos que lo deseen y estén en posesión de la licencia AECAR del año en curso.

Las preinscripciones se realizaran a través de la página web oficial de AECAR destinada a tal efecto y dentro del periodo de tiempo indicado en cada caso.

El precio de la inscripción será de 10 € para cualquier piloto y circuito, además, en esta cantidad, estará incluido un verificador oficial, y derecho a entrenar el sábado anterior a la carrera. En caso de que un piloto que no sea del club organizador se disponga a entrenar el sábado, deberá hacer efectiva la inscripción en ese mismo momento.

Cada club organizador se reserva el derecho de cobrar por la inscripción de sus correspondientes socios/abonados una cantidad inferior si lo estima oportuno.

3. FORMATO DE CARRERA

Las carreras se resolverán por el sistema denominado de finales, es decir, tres mangas clasificatorias de 5 minutos y tres finales de 5 minutos.

Para confeccionar las Finales, se cogerá la suma de las dos mejores clasificatorias.

Se establece un tiempo mínimo entre mangas de 45 minutos, es decir, un piloto debe de tener 45 minutos desde el comienzo de su manga hasta el comienzo de su siguiente manga. Ejemplo:

Grupo 1 Clasificatoria 1: hora inicio 9:00; hora final 9:05.

Grupo 1 Clasificatoria 2: Hora inicio 9:45; Hora final 9:50.

Para las finales se actuará de la misma manera, la organización ajustará los tiempos entre mangas o finales para adaptarse lo mejor posible a este horario.

4. PUNTUACIÓN

Para la elaboración de la clasificación final de la carrera se utilizará el sistema de puntos de AECAR es decir, 640 para el primero, 613 para el segundo, 587 el tercero etc. (ver la tabla de puntos completa en la Web de AECAR)

Para el campeonato puntuarán todas las carreras descartándose los dos peores resultados más de manera automática.

5. MANGAS DE CLASIFICACIÓN

La Organización de la Carrera agrupara a los pilotos inscritos (por ranking del año anterior en la primera carrera, y por el actual del campeonato en el resto) en grupos de 10 pilotos.

En el caso de que hubiese pilotos sueltos como para no poder hacer la última Serie de 8 pilotos, se podrán hacer series de hasta 12 pilotos.

Si no hubiera número suficiente de pilotos para que todas las series tengan el mismo número, estas se realizaran de manera que se intente tener el menor número posible de series.

La salida de las clasificatorias se hará desde el lugar habitual marcado en cada pista para tal fin. El método de salida será escalonada, es decir, la salida de los coches será de uno en uno, con un tiempo entre cada coche de 1 segundo aproximadamente. El sistema de cronometraje comenzara a contar para cada coche de manera individual al pasar por la línea de salida/llegada.

Se avisara del final de carrera para cada coche al pasar por la línea de meta. El coche nombrado deberá volver inmediatamente a boxes y no puede estorbar a otros coches que aún permanecen en carrera.

Nada más terminar una manga, la organización publicara el resultado de dicha manga, y al finalizar una serie completa, la clasificación general hasta ese momento.

6. FINALES

La Organización de la Carrera agrupara a los pilotos utilizando sus dos mejores mangas de clasificación, en grupos de hasta 10 pilotos. Se ordenarán por letras siendo la Final A la de los más rápidos, la B la siguiente, y así hasta completar con todos los pilotos de la carrera.

La última final, podrá tener hasta 13 pilotos, para permitir a los rezagados correr sus tres finales. En el caso de que los pilotos rezagados sean ya 4, disputarán su final independientemente.

Ejemplo con inscripción de 33 pilotos en una carrera: los pilotos de la Final C serán 13 y podrán participar en la Final C y disputarán los puntos con todos sus compañeros de Final.

Ejemplo con inscripción de 44 pilotos en una carrera: los pilotos de la Final D serán 10 y se añadiría la Final E en la que participarán los 4 pilotos rezagados y disputarán los puntos con todos sus compañeros de la Final E.

Tanto en uno como en otro caso, los pilotos que no deseen participar en su final, -por querer marcharse, o simplemente no salir-, están obligados a ocupar su puesto de recogida de coches para no perjudicar a sus compañeros de carrera.

En caso de no hacerlo, los puntos conseguidos en esta carrera quedarán a cero, es decir, como si no hubiera participado.

La salida de las Finales se hará EN LINEA, desde el lugar marcado en cada pista para tal fin.

7. PARQUE CERRADO

Antes de cada salida y llegada de cada manga -Clasificatoria o Final-, los pilotos pueden ser requeridos para la Verificación de cualquier componente del coche.

Se puede verificar el Voltaje de la batería (que no debe superar los 8,40 volts. en ningún caso) y ese coche no puede salir a la pista con voltaje superior.

No existe Ratio Controlado.

Cualquier coche puede ser verificado si el director de carrera lo estima oportuno. La legalidad del vehículo es responsabilidad del piloto.

REGLAMENTO TÉCNICO

General

Igual al vigente del Nacional excepto en los siguientes puntos:

Neumáticos

En las pruebas correspondientes al Regional de Touring Modificado, se utilizará el formato de CONTROL TYRE, tanto si es en seco como en mojado.

La rueda se adquirirá por los pilotos a través de la organización el día de la prueba. Se solicitarán al hacer la inscripción a través de la web de inscripciones, y se especificará en el apartado de "Otros Datos".

En ella los pilotos deberán elegir el número de coches de ruedas que desean (2 como máximo) pudiendo utilizar en carrera solo uno de los juegos.

También se permite la utilización de un juego usado en una carrera anterior, siempre que sea verificado y marcado, pero en ese caso solo podrá utilizar ese juego en concreto, sin poder utilizar uno nuevo posteriormente.

Los aditivos y calentadores están permitidos.

El modelo de rueda para la temporada 2013 es: RIDE Re34

El precio del primer juego (4 ruedas) es de 20 € por coche, montado y pegado.
El precio de un segundo juego es de 23,50 € por coche, montado y pegado.
El precio oficial por juego es de 26,15 € por coche, montado y pegado.

Las ruedas del Control Tyre, podrán ser lijados y/o rayados los neumáticos, pero no se podrá, en ningún caso, manipular la llanta.

En el caso de rotura de una rueda por golpe, el piloto podrá adquirir un neumático nuevo, marcado previamente, a un precio de 7 € la unidad.

Variador y motor

Se establece la utilización de un conjunto de variador y motor LIBRE.

BATERÍAS

Las baterías permitidas son las formadas por como máximo 6 elementos de 1,2 voltios de Ni-Cd (Níquel-Cadmio) o Ni-MH (Níquel-Metal-Hidruro), y las de 2 elementos de 3,7 Voltios de Li-Po (Polímetro de Litio) con un máximo total de 7,4 Voltios de voltaje nominal.

No se pueden utilizar baterías en la pista con un voltaje superior a 8,40 Volts.

NOTAS: Las normas reflejadas aquí son aclaratorias o específicas solo para el Certamen Regional de Touring Modificados 1/10 Eléctricos Zona Centro.

Las carreras de esta modalidad están basadas en las mismas normas técnicas que se utilizan en las carreras del Nacional y Europeos. Cualquier aspecto no detallado aquí, se puede extraer del Reglamento nacional o Handbook de EFRA.