

# **REGLAMENTO 1:8 RALLY GAME**

- 1. INTRODUCCIÓN**
  - 2. FORMATO DE CARRERA PARA LOS CAMPEONATOS DE ESPAÑA DE RALLY GAME**
  - 3. OBLIGACIONES DE LOS PILOTOS**
  - 4. INSCRIPCIONES**
  - 5. EMISORAS**
  - 6. ENTRENAMIENTOS LIBRES Y CONTROLADOS**
  - 7. INSPECCIONES TÉCNICAS**
  - 8. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE LOS VEHÍCULOS**
  - 9. REUNION DE PILOTOS**
  - 10. MANGAS DE CLASIFICACIÓN**
  - 11. SUBFINALES Y FINAL**
  - 12. INFRACCIONES Y PENALIZACIONES**
  - 13. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DEL CIRCUITO**
- ANEXOS**

## 1. INTRODUCCIÓN

El presente Reglamento tiene como fin la homologación de normas de carácter competitivo y características y limitaciones técnicas de los coches de radio control que se utilizarán para las competiciones denominadas de "1/8 Rally Game". A continuación detallaremos el reglamento que se utilizara en dichas competiciones, si se produjera alguna circunstancia de carrera no determinada en el presente reglamento se utilizará tanto para el procedimiento de carrera como reglamento deportivo, técnico y sancionador se aplicará, primero, el Reglamento General de AECAR, en segundo lugar, el reglamento EFRA, y en tercero el uso y costumbre seguido hasta entonces.

**Las normas serán las mismas para todas las pruebas del campeonato, teniendo el tiempo entre campeonatos de años diferentes para realizar cambios.**

Cualquier duda que se pueda suscitar sobre la aplicación de normativas será planteada a la Junta de Delegados Regionales asistentes a la carrera. Los Delegados Regionales resolverán y procederán a dictar normas que enriquezcan este Reglamento.

## 2. FORMATO DE CARRERA PARA LOS CAMPEONATOS DE ESPAÑA DE RALLY GAME

### 2.1

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. Si aun así, persistiera el empate, **se aplicaría el número de poles conseguidas, segundos puestos de mangas, terceros, etc.**

### 2.2

Las competiciones de Campeonato de España o Copa de España se celebrarán en 2 días, utilizando para tal fin sábado y domingo consecutivos, teniendo el viernes para entrenamientos.

### 2.3

Se intentaran seguir los horarios, según **ANEXO 1**, pero pueden ser modificados por la organización, según la cantidad de pilotos inscritos o cualquier otra causa.

## 3. OBLIGACIONES DE LOS PILOTOS

Se estará a lo establecido en el Reglamento General.

### 3.1

En futuros campeonatos, las plazas serán limitadas, según volumen de pilotos. Los pilotos deberán tener ranking nacional o regional. Si no se tuviera ranking, las plazas serian adjudicadas por invitación. La organización, delegado regional y delegado nacional, dispondrán de un número limitado de plazas

## 4. INSCRIPCIONES

Se estará a lo dispuesto en el reglamento general.

## 5. EMISORAS

Se estará a lo dispuesto en el reglamento general.

## 6. ENTRENAMIENTOS LIBRES Y CONTROLADOS

### 6.1

Los pilotos deberán estar acreditados para poder entrenar.

## **6.2**

El circuito se abrirá el viernes de 9:00 a 13:00 para entrenos libres. A partir de las 14:00 se organizaran un máximo de cuatro tandas controladas de 10 minutos por serie. Al término de estas mangas, el circuito permanecerá cerrado.

## **6.3**

El orden de salida de los entrenamientos controlados será el de las mangas clasificatorias. La dirección de carrera se encargara de ordenar estos entrenamientos en mangas no inferiores a 10 minutos. La utilización del modulo de cronometraje en los entrenamientos controlados será decisión de la dirección de carrera. Darán comienzo a las 9 horas.

## **7. INSPECCIONES TÉCNICAS**

Se estará a lo dispuesto en el reglamento general.

### **7.1**

Durante esta inspección técnica previa a la carrera se revisará que el coche cumple con los reglamentos técnicos, incluyendo como mínimo las siguientes comprobaciones:

**7.1.1** Peso mínimo del coche.

**7.1.2** Carrocería y alerón.

**7.1.3** Escape.

**7.1.4** Ancho de vías.

**7.1.5** Capacidad del depósito de combustible.

## **8. 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.

### **8.1 Motor y Carburador**

#### **8.1.1**

El motor puede tener una capacidad total de no más de 3,5 centímetros cúbicos.

#### **8.1.2**

El diámetro máximo del carburador será de 9,0 milímetros.

#### **8.1.3**

Las modificaciones internas del motor están permitidas siempre y cuando no afecten a las otras especificaciones técnicas mencionadas

### **8.2 Depósito de combustible**

#### **8.2.1**

El depósito de combustible deberá tener una capacidad máxima, incluyendo todas las conducciones y filtros hasta el punto de entrada al carburador, de 125 mililitros. No se permiten elementos sueltos dentro del depósito que hagan posible variar el volumen de carga del mismo.

#### **8.2.2**

Cualquier depósito que se encuentre ilegal después de una, sub-final o final será inspeccionado una segunda vez tras un período de enfriamiento de 10 minutos.

### **8.3. Peso de los coches**

#### **8.3.1**

Se establece un límite de peso mínimo de 3.300 (tres mil trescientos) gramos para coches con tracción a las cuatro ruedas.

#### **8.3.2**

El límite de peso será comprobado con los coches en orden de marcha (incluyendo carrocería y baterías), con el depósito vacío y con transponder.

### 8.3.3

El peso será comprobado en una báscula digital con una precisión mínima de decenas de gramos

## 8.4 Dimensiones del coche

### 8.4.1

Distancia entre ejes: Mín. 270, Máx. 330 mm. (380 para los coches pertenecientes a la escala 1/7)

### 8.4.2

Anchura máxima total: 310 mm

### 8.4.3

Longitud máxima total: 730 mm.

## 8.5 Neumáticos

### 8.5.1

Solo se permitirá la utilización neumáticos que hayan sido fabricados para las escalas 1/8 Rally Game o 1/7 y que cumpla además con las siguientes medidas y características.

### 8.5.2

Están permitidos los neumáticos de goma, tanto natural como sintética. Está expresamente prohibida la utilización de ruedas de espuma.

### 8.5.3

Se permite la utilización de aditivos comercializados para automodelismo. Su aplicación, por motivos de protección a la salud de lo pilotos y mecánicos, deberá realizarse fuera de la zona de boxes, paddock o cualquier parte de la pista, incluido el carril de boxes.

### 8.5.4

Los neumáticos deben ser negros a excepción de lo escrito en sus laterales.

### 8.5.5

La anchura máxima de los neumáticos será de 45 mm.

### 8.5.6

Las llantas deberán tener un diámetro mínimo 75 mm y máximo 85 mm. No superando el conjunto llanta-goma un diámetro máximo de 110 mm.

### 8.5.7

El diámetro mínimo que deberá tener un neumático en cualquier momento de la carrera será de 85mm.

## 8.6 Frenos y embrague

### 8.6.1

Todos los vehículos deben estar equipados con frenos capacitados para parar el coche en cualquier circunstancia.

### 8.6.2

Todos los vehículos deben contar con un sistema de embrague, de modo que el vehículo pueda quedar estático con el motor en marcha.

## 8.7 Escapes

Solo estarán permitidos los escapes de 3 cámaras homologados por EFRA y otros organismos internacionales, publicados en handbooks o en website hasta la fecha.

Los escapes de serie 30xx del año 2008, NO serán obligatorios.

Listado preliminar de escapes para 2009:

EFRA 9901 Novarossi

EFRA 2015 NovaRossi

EFRA 2032 Radiosistemi

EFRA 2033 Picco / Mega

EFRA 2036 Max Power

EFRA 2037 ATS

EFRA 2040 AxeRossi

EFRA 2041 Mielke

EFRA 2042 OS Engines

EFRA 2043 OS Engines

EFRA 2045 R&B

EFRA 2046 Picco

EFRA 2047 Hong Nor

EFRA 2048 Radiosistemi

EFRA 2050 Axe Rossi

EFRA 2051R&R NonSoloRacing	EFRA 3009 GRP	EFRA 3028 OS
EFRA 2052 NovaRossi	EFRA 3011 BP	EFRA 3028 OS
EFRA 2053 GRP Gandini	EFRA 3012 Mielke	EFRA 3029 Team Orion
EFRA 2054 GRP Gandini	EFRA 3013 SPM	EFRA 3030 Team Orion
EFRA 2055 GRP Gandini	EFRA 3016 Hongnor	EFRA 3031 Picco
EFRA 2060 Shengine	EFRA 3017 Radio Sistemi	EFRA 3032 Picco
EFRA 2061 Mielke	EFRA 3018 Radio Sistemi	EFRA 3033 SH/Golden Lion
EFRA 2062 Hongnor	EFRA 3019 Radio Sistemi	EFRA 3034 RCE
EFRA 2063 LRP	EFRA 3020 Schepis	EFRA 3035 RCE
EFRA 2064 DI Monaco Model	EFRA 3021 Di Monaco	EFRA 3036 JP
EFRA 2065 Orion	EFRA 3023 VP Racing	EFRA 3037 LRP 36220
EFRA 2066 Orion	EFRA 3024 Max	EFRA 3038 LRP 36230
EFRA 3001 R&B	EFRA 3025 OS	EFRA 3039 LRP 36240
EFRA 3002 R&B	EFRA 3025 OS	EFRA 3043 OEM
EFRA 3003 R&B	EFRA 3026 OS	EFRA 3044 OEM
EFRA 3004 NovaRossi	EFRA 3026 OS	EFRA 3045 OEM
EFRA 3005 NovaRossi	EFRA 3027 OS	EFRA 3046 OEM
EFRA 3008 GRP	EFRA 3027 OS	

Los codos (colectores), son libres.

## 8.8 Parachoques

### 8.8.1

El frontal del vehículo debe estar equipado con un parachoques de modo que se minimice el riesgo de daños en el caso de que entre en contacto con otros participantes, recoge coches o miembros del público.

### 8.8.2

El parachoques debe estar fabricado con un material flexible, con todas las esquinas redondeadas y deberá ir recubierto con algún tipo de material blando y flexible (tipo espuma) que sobresalga como mínimo 1cm del parachoques de plástico en todo su contorno y con un grosor mínimo de 2cm en dicha zona. **Ver ANEXO 2.**

## 8.9 La antena del receptor

La antena debe ser de un material flexible.

## 8.10 Carrocerías

### 8.10.1

Las carrocerías serán libres, pero deben ser una reproducción a escala 1/8 o 1/7 de un modelo real. Habrá una tolerancia en todas las dimensiones, siempre y cuando cumplan las dimensiones máximas establecidas por la categoría. En caso de reclamación sobre la validez de la carrocería, se procederá a decidir mediante votación entre el Delegado Nacional, director de carrera y delegado de pilotos.

### 8.10.2

En todos los casos el parabrisas y las ventanas laterales deben ser traslúcidos.

### 8.10.3

Todas las carrocerías deben tener los pasos de rueda delantero y trasero cortados si el original fue diseñado así.

### 8.10.4

Las carrocerías deberán cubrir todas las partes mecánicas del vehículo.

## 8.11 Cortes en las carrocerías

### 8.11.1

El parabrisas delantero no puede ser recortado. Se permite un agujero de un máximo de 60 milímetros de diámetro para refrigeración.

### 8.11.2

Las ventanas laterales y otros orificios de ventilación pueden eliminarse siempre y cuando el modelo de la carrocería original contemple dichas ventanas. En modelos 4 puertas, solo se permite el recorte de las ventanas delanteras. No se permite recortar y doblar hacia el exterior o interior las ventanas laterales.

### 8.11.3

**Nota:** Este punto entrará en vigor la temporada 2010.

La parte trasera de las carrocerías deberán tener una distancia mínima de 50mm desde la parte más alta de la trasera de la carrocería.

### 8.11.4

Todas las piezas del coche deben estar cubiertas. Se permitirán los siguientes agujeros en la carrocería:

#### 8.11.4.1

La cabeza refrigeradora del motor, para poder acceder a la bujía y medir temperatura del motor. (Máximo 60mm)

#### 8.11.4.2

Salida del escape

#### 8.11.4.3

La antena (máximo 10 mm.)

#### 8.11.4.4

Para los reglajes de carburación (máximo 15 mm.)

#### 8.11.4.5

Para el repostaje un agujero concéntrico con el tapón del depósito de combustible que no podrá superar los 50 milímetros de diámetro ni afectar al parabrisas delantero.

## 8.12 Alerones

### 8.12.1

Solo están permitidos los alerones de una sola aleta, las dimensiones del mismo no deberán sobrepasar la anchura ni longitud del coche.

### 8.12.2

El alerón no podrá nunca sobrepasar la parte mas alta de la carroceria, ya sea el techo de la misma, o su parte trasera. Siempre respecto al chasis. **Ver ANEXO 3.**

### 8.12.3

La anchura máxima del alerón no sobrepasara los 65 mm.

## 8.13 Transmisiones

### 8.13.1

Los coches podrán ser de tracción a las 4 ruedas. No existiendo clasificación independiente para las dos ruedas motrices. En los coches de tracción a las 4 ruedas es obligatorio disponer de los diferenciales delanteros y traseros. Se permite la sustitución de la diferencial central por "eje rígido".

### 8.13.2

Los cambios de marcha y variadores de velocidad quedan absolutamente prohibidos, ya sean manuales o automáticos. Así mismo está prohibida la incorporación de elementos que permitan la relación de transmisión variable.

#### **8.14 Combustible**

Contendrá solamente metanol, aceite lubricante y nitro metano. La proporción de nitro metano es libre.

#### **8.15 Sistema de mediciones**

##### **8.15.1**

Para comprobar la anchura del coche, éste será medido mediante su colocación sobre una base equipada con 2 raíles de 20 mm de alto separados 310 mm., construida de tal modo que el coche pueda rodar libremente entre ellos. La base y los raíles deben estar contruidos en material de alta calidad y diseñado para prevenir la distorsión. El coche debe rodar libremente entre los raíles laterales con la dirección en la posición recta, sin que ninguna parte de las ruedas, paragolpes, o cualquier otra parte del coche toque los raíles laterales con independencia de la compresión o extensión de la suspensión. Esta medición se realiza sin carrocería.

##### **8.15.2**

La medida de la distancia entre ejes podrá ser hecha por simple medida de la distancia entre los centros de los ejes.

##### **8.15.3**

Si se encuentra un coche que infringe las dimensiones máximas en una comprobación inmediatamente posterior a una carrera, la existencia de daños causados durante la carrera puede evitar la descalificación del piloto.

##### **8.15.4**

La infracción de cualquiera de los puntos detallados en este apartado supondrá la pérdida de todas las vueltas del piloto infractor de la manga, subfinal o final en la que se haya descubierto la infracción.

### **9. REUNION DE PILOTOS**

Se estará a lo dispuesto en el reglamento general.

### **10. MANGAS DE CLASIFICACIÓN**

#### **10.1**

La Organización de la Carrera agrupará a los pilotos inscritos en grupos de hasta 10 pilotos denominados "Series". En caso de no haber un número suficiente de pilotos para que todas las series tengan 10 pilotos, éstas se realizarán de manera que se intente tener el menor número posible de series y que nunca exista una diferencia mayor a uno (1) entre la serie con el mayor número de pilotos y la serie con el menor número de pilotos.

#### **10.2**

Las series se confeccionarán siguiendo como único criterio el RANKING de la clasificación del Campeonato de España absoluto del año anterior, colocando en la PRIMERA serie a los 10 primeros y en la siguiente a los otros 10 y así sucesivamente. Iniciando las clasificatorias, por la SERIE de mayor numero, hasta llegar a la SERIE 1, así sucesivamente.

#### **10.3**

**Nota:** Este punto entrará en vigor la temporada 2010.

Para obtener dicho Ranking, se debe de haber participado como mínimo en dos de las cuatro pruebas del año anterior.

#### **10.4**

La Organización de Carrera publicará como muy tarde las series de clasificación al finalizar la reunión de pilotos.

## **10.5**

Las clasificatorias se disputan por el sistema de tiempo más última vuelta. La duración será de 5 minutos.

## **10.6**

La salida en las mangas clasificatorias será volante, y 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. Cualquier coche que se detenga junto a la antena de AMB, o reduzca su velocidad en exceso para llegara a tiempo a la zona de antena, será sancionado con un DRIVE THRU o Stop & Go.

## **10.7**

En el podium de pilotos, éstos se colocarán en el orden correspondiente a su dorsal (el podium debe estar numerado; en caso de no estarlo, el número 1 se supondrá situado a la derecha del podium, visto desde la posición de conducción). Es posible el cambio de posición en función del dorsal de cada piloto, es decir que el piloto con el dorsal Nº 1 podrá decidir su posición en el podium, el dorsal Nº 2 podrá escoger su posición en el podium a excepción de la posición elegida por el piloto con dorsal Nº 1, y así sucesivamente.

## **10.8**

Sólo se permite un mecánico por piloto en la línea de boxes, situados bajo el piloto al que asisten, quedando terminantemente prohibido que ningún mecánico este en el podium cuando se este disputando la manga clasificatoria. La dirección de carrera deberá penalizar esta infracción con un aviso al piloto.

## **10.9**

La Dirección de Carrera avisará del final de carrera para cada coche al pasar por la meta. El coche debe volver inmediatamente a boxees y no puede estorbar a otros coches que aún corren. En caso de duda, se permite terminar una vuelta más. Si había acabado o no cuando pasó la línea de meta es decisión del equipo de cronometraje, y no es discutible. Después de volver a los boxees, el motor debe ser parado inmediatamente y la emisora apagada y entregada en la zona determinada.

## **10.10**

Habrà un lapso mínimo de 5 minutos entre el final de una manga y el comienzo de la siguiente. Las emisoras se entregarán nada más finalizar la manga en curso, una vez se recojan las emisoras de esta manga. En cualquier caso, deben transcurrir un mínimo de 5 minutos desde la entrega de las emisoras y / o módulos y el comienzo de la manga.

## **10.11**

Nada más terminar una manga, la Organización de Carrera publicará el resultado de dicha manga en la zona designada. Al terminar una serie completa, la Organización de carrera publicará la clasificación general hasta ese momento.

## **10.12**

Situación de lluvia durante las mangas clasificatorias:

### **10.12.1**

Una carrera no debe interrumpirse a causa de lluvia. En caso de tormenta con aparato eléctrico, la carrera se interrumpirá hasta que la tormenta finalice. Sólo en caso de condiciones atmosféricas extremas, el Director de Carrera, una vez oídos al Árbitro y al Delegado de Pilotos tendrá la decisión de parar una carrera. En caso de cancelarse una prueba de Campeonato de España por este motivo, se contabilizaran los resultados obtenidos hasta el momento siempre y cuando se hayan completado las mangas clasificatorias, sub-finales. Si se suspendiera la final antes de haber disputado 20 minutos,



el resultado de la carrera será la clasificación de las sub-finales, si se suspende pasados 20 minutos el resultado será el de la final en el momento de la suspensión.

#### **10.12.2**

El sistema de clasificación en las mangas es por manga mas rápida, en caso de que el director de carrera declarara “carrera en mojado” se utilizara el sistema de puntuación de cada serie; utilizando para la clasificación final de las mangas la suma de las dos mejores puntuaciones obtenidas.

#### **10.12.3**

Si mientras la disputa de una manga clasificatoria en seco 1 o más series por circunstancias meteorológicas deben correr en “húmedo”, la manga se declarara nula por completo, siendo potestad de la dirección de carrera y del tiempo disponible volver a repetirla y declararla “húmeda” o anularla por completo.

## **11. SUBFINALES Y FINAL**

### **11.1**

Una vez finalizadas las series de mangas de clasificación, se establece el orden de clasificación tomando el mejor resultado de cada piloto o la suma de las dos mejores puntuaciones en caso de lluvia.

### **11.2**

En caso de que haya más de un piloto con idéntico mejor resultado, se toma el siguiente mejor resultado de cada piloto para resolver el empate.

### **11.3**

Los 14 primeros clasificados (es decir, hasta el nº 14 incluido) pasan a semifinales, de manera que los clasificados en posiciones impares pasan a semifinal ‘A’ y los pares a semifinal ‘B’. Los 14 siguientes clasificados pasan a cuartos de final, siguiendo el mismo criterio para asignar los pilotos a los cuartos ‘A’ y ‘B’. Se procederá así sucesivamente hasta completar todas las subfinales. En caso de existir subfinales en las que el número de pilotos de la subfinal ‘A’ y la ‘B’ juntas sea igual o inferior a 10, estas dos subfinales se unirán para pasar a formar una única subfinal.

### **11.4**

La clasificación final de las mangas de clasificación y la composición de las subfinales se publicarán el sábado, como máximo 45 minutos después de acabar la última manga. Al publicarse la composición de las subfinales, se publicarán con la hora prevista de comienzo. La hora real de inicio de una subfinal nunca podrá adelantarse a la hora prevista, quedando a decisión de la dirección de carrera el retrasarla por cualquier motivo.

### **11.5**

En todas las subfinales, saldrá en primer lugar la subfinal ‘B’, y a continuación la subfinal ‘A’.

### **11.6**

Todas las subfinales y la final se disputan por el sistema de tiempo más última vuelta. Todas las subfinales se disputan a 20 minutos. La final se disputa a 45 minutos.

### **11.7**

Durante las subfinales y final se permitirán dos mecánicos por piloto en la zona de boxes.

### **11.8**

Para todas las subfinales y la final, los pilotos pueden elegir su posición en el podium. El primero en el elegir será el piloto con el dorsal nº 1, luego el nº 2 y así sucesivamente. Los mecánicos deben situarse bajo el piloto al que asisten.

### **11.9**

Las salidas de las subfinales y la final serán de tipo parrilla “Formula 1”, con el clasificado más rápido delante del más lento.

### **11.9.1**

Antes de cada sub-final, habrá un tiempo estipulado en no menos de 3 minutos, ni más de 5, para calentamiento y comprobación para cronometraje.

### **11.9.2**

Durante dicho tiempo, los boxes permanecerán abiertos.

### **11.9.3**

30 segundos antes del inicio, el director de carrera llamara a todos los coches a boxes. Momento en el que los boxes quedaran cerrados, y ningún coche podrá salir a pista, si algún coche saliese a pista, este seria sancionado con un STOP&GO. Solo los coches en pista, deberían entrar a boxes.

### **11.9.4**

Una vez todos los coches estén fuera del carril de boxes, el director de carrera, les llamara a línea de SALIDA o PARRILLA.

### **11.9.5**

Una vez iniciada por el director de carrera la cuenta atrás con "10", ningún mecánico podrá atravesar la parrilla, ni dirigirse a Boxes.

### **11.9.6**

En caso de parada de motor o avería, el mecánico se mantendrá claramente de pie con el coche en la mano, fuera de la trazada del resto de vehículos, hasta que los demás vehículos lo hayan sobrepasado. En ese momento podrá ir a Boxes para arrancar o reparar el coche.

### **11.9.7**

La mala realización de este procedimiento supondrá un Stop & Go.

## **11.10**

El horario previsto para las subfinales y finales no debe alterarse por la presencia de lluvia.

## **11.11**

La Dirección de Carrera avisará del final de carrera por megafonía. Tras pasar por la meta, el coche debe volver inmediatamente a Parque Cerrado y no puede estorbar a otros coches que aún corren. Inmediatamente después el motor debe ser parado y la radio apagada y entregada en la zona determinada.

## **11.12**

Entre el final de una subfinal y el comienzo de la siguiente deberán transcurrir mínimo 5 minutos. Las emisoras se entregarán nada más finalizar la subfinal anterior, una vez que los pilotos que están corriendo entreguen sus emisoras. Los coches participantes de la semifinal B, que se clasifiquen para la final, permanecerán en parque cerrado hasta el final de la semifinal A. Entre la semifinal 'A' y la final deben transcurrir como mínimo 30 minutos, desde la entrega de los coches de parque cerrado, una vez verificados los coches de la semifinal A.

## **11.13**

El Director de Carrera avisará frecuentemente por megafonía a los pilotos del tiempo restante para el comienzo de cada subfinal. Avisará cuando falte un minuto, y llamará a los pilotos a línea de salida cuando falten 30 segundos. Los mecánicos se situarán en la posición que les corresponda en parrilla. En los diez últimos segundos, el Director de Carrera realizará una cuenta atrás audible por megafonía a la vez que va descendiendo la bandera de salida. A falta de tres segundos, el Director de Carrera pondrá la bandera de salida en el suelo. En este momento, los mecánicos deben dejar el coche en el suelo sin sujetarlo, y retirarse de la pista. En ese momento la cuenta atrás por megafonía termina, y el Director de Carrera dispone de entre 3 y 5 segundos para levantar la bandera y dar comienzo a la carrera. Al llegar a tres la cuenta atrás, aquellos coches que no estén en la línea de salida no podrán tomar la salida desde la parrilla. Sí podrán hacerlo desde boxes, una vez que todos los pilotos hayan pasado por la línea de boxes.

#### **11.14**

Cualquier coche que se adelante a la salida en subfinales o final, será penalizado con **UNA VUELTA MENOS**, que se restará de su resultado en la subfinal o final en la que se adelante a la salida. En caso de sancionarse a algún piloto por este motivo, la penalización se anunciará inmediatamente por megafonía y se anotará en la hoja de resultados.

#### **11.15**

Bajo ningún concepto se repetirá una salida porque algún piloto se adelante. El único motivo para suspender el comienzo de una subfinal o final será por fallo del sistema de cronometraje.

#### **11.16**

En caso de avería, cualquier piloto puede solicitar el retraso del comienzo de su semifinal o final, siempre y cuando se notifique al Director de Carrera o al Jefe de Cronometraje antes de que los pilotos sean llamados a la línea de salida. En caso de avería mecánica, la pista permanecerá abierta. Se permite cambiar cualquier pieza del coche, excepto el chasis. En el caso de rotura del mismo, el piloto deberá llevar a la organización el chasis verificado, y el que lo sustituya, que deberá ser verificado. El chasis anterior permanecerá bajo custodia de la organización hasta final de carrera. En caso de avería eléctrica, la pista permanecerá cerrada y las emisoras apagadas. En cualquier caso, la salida a la subfinal o final se retrasará 10 minutos. El piloto que ha pedido tiempo se retrasará en la parrilla de salida justo detrás del piloto que salga con el nº 10. Deberá haber una marca habilitada para que dicho piloto se coloque. El resto de participantes no verá alterado su puesto en la parrilla. El Director de Carrera avisará frecuentemente por megafonía a los pilotos del tiempo restante. Una vez finalizados los 10 minutos, la salida se dará en 3 minutos. Para cada sub-final o final sólo se puede conceder el retraso de la salida una única vez.

#### **11.17**

En todas las subfinales excepto en semifinales, los tres primeros clasificados pasan a la siguiente subfinal de la misma letra. El primer clasificado pasa con el dorsal nº 8, el segundo clasificado con el nº 9, y el tercer clasificado con el dorsal nº 10. En caso de que una subfinal cuente con 10 o menos pilotos entre la serie A y la serie B, se disputará una única serie y se clasificarán para la siguiente subfinal los 6 primeros clasificados, de manera que el primer clasificado pasaría con el número 7 a la subfinal A, el segundo clasificado pasaría con el número 7 a la subfinal B, y así sucesivamente. Si dicha subfinal estuviese formada por 6 o menos pilotos, no se disputaría, clasificándose para la siguiente subfinal según el orden conseguido en las mangas de clasificación.

#### **11.18**

En las semifinales, los cinco primeros clasificados de cada semifinal pasan a la final. El número de dorsal para la final depende del número de vueltas y tiempo de cada piloto en las semifinales, de manera que el más rápido pasa con el dorsal nº 1, el siguiente con el nº 2, etc. Con independencia de los dorsales utilizados durante las clasificatorias, en la final los coches irán numerados del 1 al 10 teniendo en cuenta el orden de clasificación para la final.

#### **11.19**

Situación de lluvia durante las subfinales y finales:

##### **11.19.1**

El horario previsto para las subfinales y finales no debe alterarse por la presencia de lluvia.

##### **11.19.2**

En caso de suspensión de la carrera por causas meteorológicas, solo serán válidos los resultados de subfinales (A y B) que se hayan corrido bajo las mismas condiciones meteorológicas.

**11.20. Interrupciones de carrera:** En caso de interrupción de una subfinal o final se aplicará el siguiente procedimiento:

##### **11.20.1**

Al momento de la interrupción de la carrera, los pilotos dejarán sus vehículos en Parque Cerrado bajo el control del Director de Carrera. Deberán apagar los motores y podrán

desconectar las baterías. No se permitirá ninguna reparación ni manipulación en el vehículo. El coche de cualquier piloto o mecánico que no observe esta regla será inmediatamente descalificado.

#### **11.20.2**

Si se han corrido menos de 10 minutos de la subfinal o 20 de la final, los resultados se cancelarán y se dará una nueva salida para correr de nuevo el tiempo total de la subfinal o final. Los vehículos pueden ser reparados antes de la nueva final. Se darán 10 minutos para la nueva salida.

#### **11.20.3**

Si se han corrido más de 20 minutos de la final, y hay datos de cronometrage hasta el momento de la interrupción, los resultados al momento de la interrupción se conservarán. Los resultados de la primera parte serán usados como resultado final y definitivo.

## **12. INFRACCIONES Y PENALIZACIONES**

Se estará a lo dispuesto en el reglamento general.

### **12.1**

Debe seguirse en todo momento el principio de “Coche alcanzado, coche adelantado”, en el caso de coches doblados. El incumplimiento de este principio supondrá un aviso para el piloto. La Organización de Carrera velará por el cumplimiento de esta norma.

### **12.2**

Para facilitar el cumplimiento del punto anterior, los árbitros deben alertar de forma verbal a los pilotos más lentos o a aquellos que no están dentro de la misma vuelta del coche que les va a pasar, para facilitar el camino y no obstruir a los coches que adelantan. Este aviso debe ser anunciado por megafonía de la siguiente forma: “Atención piloto (número de dorsal), facilite el adelantamiento”.

### **12.3**

Esperar deliberadamente a otros coches será tratado como una falta y el piloto involucrado será penalizado con un aviso.

### **12.4**

La obstrucción deliberada a otros coches en un intento de influir en el resultado de la carrera supondrá la inmediata descalificación de la carrera.

### **12.5**

Además de lo indicado en el punto 9. “**PENALIZACIONES**” del reglamento general, se sancionara con Stop & Go cualquier golpe con beneficio de posición, indiferentemente de su posición real de carrera.

### **12.6**

Durante la vuelta en que se realice una sanción, no se podrá repostar ni reparar nada del coche, incluido la carrocería. Si cumpliendo una sanción, se produjera una avería o parada de motor, la sanción quedaría inmediatamente cumplida.

## **13. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DEL CIRCUITO**

Además de lo establecido en el punto 15 del reglamento general, el circuito deberá cumplir los siguientes requisitos:

### **13.1**

La superficie de la pista debe ser asfalto, con cualquier junta suavizada.

### **13.2**

Las líneas que marcan los límites de la pista deben ser de entre 8 y 10 cm. de anchura, de color blanco o amarillo. Estas deberán estar aproximadamente a 20 cm. del borde de la superficie de carrera.

### **13.3**

Se puede pintar una línea discontinua en el centro de la recta para facilitar la visión; no se puede pintar ninguna otra línea en la superficie de carrera aparte de las líneas que marcan el circuito mencionadas en el punto 13.2 y 13.10.

### **13.4**

Las zonas de repostaje y de boxes deben ser claramente diferenciales de la pista principal y lo más cercanas posible al podium de pilotos. Se recomienda que la salida y la entrada a la pista principal estén en una parte lenta de la pista.

### **13.5**

El diseño de la pista debe incluir curvas a derecha e izquierda, y tener una recta, la cual se recomienda que no exceda de 70 metros.

### **13.6**

Las barreras exteriores deben proporcionar de manera efectiva la detención de un coche que se sale de la pista o corre sin control. La primera consideración para la elección de las barreras exteriores será la protección de los espectadores, no de los coches.

### **13.7**

Las zonas interiores y exteriores de la pista deben ser de hierba u otro material apropiado como el cemento o el césped artificial. El objetivo de estas zonas es ralentizar la marcha de cualquier coche que abandone la superficie de carrera. El coche debe ser capaz de abandonar estas zonas interiores y exteriores por sí mismo para minimizar la asistencia de los recoge coches.

### **13.8**

Se debe colocar un puesto de recoge coches cada 30 metros alrededor de la pista. Estos puestos no deben obstruir la visión de los pilotos, y deben estar numerados. Cuando un puesto esté situado en una parte peligrosa de la pista (p.e. en la recta o una curva rápida) este puesto deberá tener protección para el recoge coches (un muro, ruedas, una verja, etc.).

### **13.9**

Se debe pintar una línea de salida / llegada en la pista, preferiblemente frente al puesto de cronometraje.

### **13.10**

Para las salidas tipo parrilla 'Fórmula 1', se pintará una parrilla en la pista, preferiblemente en la recta. Esta parrilla constará de dos filas de 5 cajas cada una, que se colocarán en la pista con aproximadamente 3 metros de distancia entre cada fila. Las cajas se numerarán, con los números pares en una fila y los impares en la otra. El nº1 estará por delante del nº2, nº2 estará por delante del nº3, etc. El primer cajón de salida debe estar a más de 10 metros de la siguiente curva.

### **13.11**

A parte de todas estas características sobre el trazado, el circuito deberá contar con un compresor suficiente para los dos días de la prueba y mínimo dos pistolas.

### **13.12**

**Será responsabilidad del club la presencia de un mínimo de 4 recoge coches mas 1 de reserva.**

### **13.13**

Los responsables de la organización de la prueba estarán obligados a facilitar la información completa de la prueba. Plano de situación, hoteles, hoja de inscripción y al posterior envío de los resultados por correo electrónico.

Una vez la comisión deportiva de AECAR, o el delegado regional por delegación de la comisión deportiva hayan homologado el circuito atendiendo a todas estas normativas y a su propio criterio, no se aceptaran reclamaciones sobre el circuito y sus instalaciones.

### **13.14**

**Se recomienda la colocación de mesas para calentar y carburar motores cerca de pódium y alejadas en lo posible de la zona de Padock. En la zona de Padock, está totalmente prohibido arrancar motores.**

## **IMPORTANTE PARA LOS CLUBES**

La falta de alguno de los siguientes medios, posibilita la pérdida de la fianza.

- Correcta megafonía
- Aseos
- Compresor con 2 pistolas
- Sillas, en numero como mínimo para los participantes
- Servicio de BAR para los dos días.
- 4 recoge coches más 1 de reserva.

## ANEXO 1

### HORARIOS PARA PRUEBAS NACIONALES DE RALLY GAME

#### Viernes

9:00 a 13:00 Entrenamientos libres  
Control de frecuencias a cargo del piloto  
Acreditaciones de pilotos

	<b>Grupo 1</b>	<b>Grupo 2</b>	<b>Grupo 3</b>	<b>Grupo 4</b>	<b>Grupo 5</b>
<b>Libre 1</b>	14:00	14:15	14:30	14:45	15:00
<b>Libre 2</b>	15:15	15:30	15:45	16:00	16:15
<b>Libre 3</b>	16:30	16:45	17:00	17:15	17:30
<b>Libre 4</b>	17:45	18:00	18:15	18:30	18:45
Duración	10'	10'	10'	10'	10'

#### Sábado

Para pilotos que no se acrediten en viernes

	<b>Grupo 1</b>	<b>Grupo 2</b>	<b>Grupo 3</b>	<b>Grupo 4</b>	<b>Grupo 5</b>
<b>Libre 5</b>	9:00	9:15	9:30	9:45	10:00
<b>Libre 6</b>	10:15	10:30	10:45	11:00	11:15
Duración	10'	10'	10'	10'	10'

#### Reunión de pilotos

	<b>Grupo 1</b>	<b>Grupo 2</b>	<b>Grupo 3</b>	<b>Grupo 4</b>	<b>Grupo 5</b>
<b>Manga 1</b>	12:30	12:40	12:50	13:00	13:10
<b>Manga 2</b>	13:20	13:30	13:40	13:50	14:00
Duración	5'	5'	5'	5'	5'

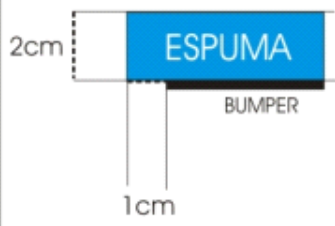
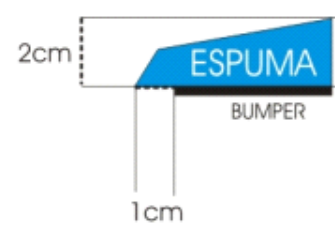
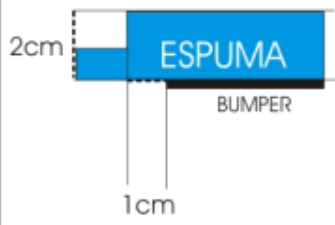
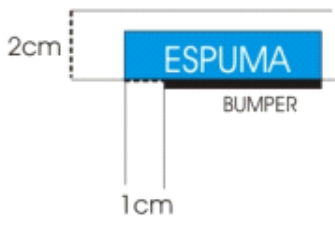
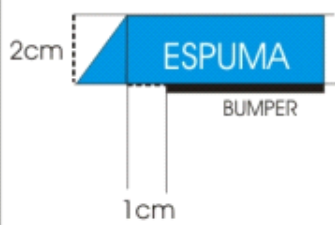
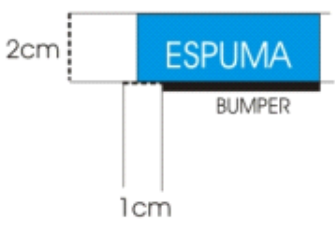
#### Pausa Comida

	<b>Grupo 1</b>	<b>Grupo 2</b>	<b>Grupo 3</b>	<b>Grupo 4</b>	<b>Grupo 5</b>
<b>Manga 3</b>	15:30	15:40	15:50	16:00	16:10
<b>Manga 4</b>	16:20	16:30	16:40	16:50	17:00
Duración	5'	5'	5'	5'	5'

#### Domingo

	<b>1/16</b>	<b>1/8</b>	<b>1/4</b>	<b>1/2</b>	<b>Final</b>
<b>B</b>	9:30	10:30	11:30	12:30	14:30
<b>A</b>	10:00	11:00	12:00	13:00	
Duración	20'	20'	20'	20'	45'

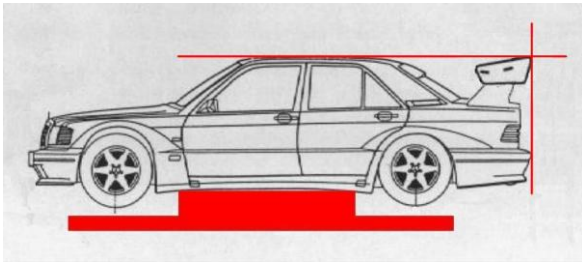
## ANEXO 2

CORRECTO	INCORRECTO
	
	
	



# ANEXO 3

CORRECTO



INCORRECTO

