

1:10 PISTA GAS 200 MM (ver 19)

1. PRUEBAS

Se realizarán un total de 5 pruebas de las que puntuarán solamente las tres mejores. Los pilotos podrán participar en un máximo de 4 pruebas elegidas libremente.

2. SOLICITUD DE PRUEBAS

Los clubes que deseen solicitar prueba, a parte de los requisitos mínimos expuestos en los estatutos de Aecar, deberán cumplir además los específicos de la categoría que son:

- Disponer de boxes cubiertos con corriente, luz, mesas y sillas para 108 pilotos.
- Servicio de aseos y compresor con dos pistolas a partir de las 12:00 del mediodía del viernes.
- Servicio de bar a partir de las 14:30 h del mediodía del viernes, hasta las 15h del domingo.
- Parking en las inmediaciones del circuito para albergar los vehículos de los participantes.
- Lavadero de carrocerías con agua corriente y jabón.
- Mesas para calentar y carburar motores cerca del podium y alejadas de los boxes desde el viernes.

3. FORMATO PARA LA ASIGNACION DE CINCO PRUEBAS

Antes de final de junio de cada año, los Delegados Regionales una vez comprobadas las instalaciones, presentarán al Delegado Nacional, la candidatura de su región y circuito elegido.

Sólo las tres regiones que tengan el mayor número de licencias de sus pilotos en el año anterior, tendrán prueba asegurada el año siguiente. Pudiendo repetir año tras año. En el caso de un empate en el número de licencias entre varias regiones, el desempate se decidirá por el número de participaciones. (a mayor número de participaciones de una Región mejor)

Al finalizar la última prueba del año, el Delegado Nacional elegirá de entre el resto de los circuitos y zonas que lo hayan solicitado las dos pruebas restantes, teniendo en cuenta que hayan obtenido prueba el año anterior y en función de las instalaciones y del estado general del circuito. Si se diese el caso de no tener suficientes candidatos, podrán repetir prueba todas las regiones. El Delegado Nacional podrá solicitar una encuesta de valoración entre los pilotos a través de los Delegados Regionales.

Los circuitos deben de estar homologados e incluidos en la lista de circuitos de Aecar. Deben cumplir las especificaciones Efra, cuerda mínima 200m, 4m de ancho mínimo entre dos líneas de 10 cms y otros 20 cms hasta el final de la pista. La distancia máxima desde el centro del podium hasta cualquier punto del trazado será de 60 m. La recta será como mínimo de 45 m. Los puestos de los recoge coches estarán en zonas que no obstruyan la visión de los pilotos y protegidos con barreras o ruedas en caso de ser posiciones peligrosas. La zona de público estará debidamente protegida y separada de la pista para evitar daños.

Una vez adjudicadas las pruebas tras la reunión de Aecar en Noviembre y con las fechas establecidas, los clubes deberán enviar una fianza de 200 € antes del 30 de enero a la cuenta de Aecar y además de proporcionar los datos mínimos exigidos por el Reglamento General.

4. INVITACIONES

Los Clubes organizadores deben enviar con antelación suficiente (mínimo 2 meses) a la celebración de la prueba, una invitación en formato pdf al Delegado Nacional para su publicación en la web de Aecar, con un máximo de 1 mega. Esta invitación deberá incluir, toda la información exigida por el reglamento general de Aecar, Nombre, dirección, coordenadas GPS, planos de cómo llegar, hoteles cercanos con sus teléfonos, direcciones y precios además de lo que el club estime de interés. Se deberá de nombrar un organizador y su teléfono figurará en la invitación.

5. INSCRIPCIONES

Es imprescindible tener en vigor la licencia de Aecar y disponer de transponder personal. El total de inscritos máximo de una carrera será de 108 pilotos, elegidos primero por ranking del año anterior y después por orden de ingreso o transferencia. El importe de la inscripción será de 40€.

El cierre de inscripciones se realizará el viernes de la semana anterior a la prueba. Los que paguen por transferencia deberán hacerlo antes del miércoles de la semana anterior para que el viernes cierre de inscripciones el dinero esté ya en las cuentas del club. Todas aquellas inscripciones que no estén abonadas el viernes a las 15:00 h de la semana anterior a la prueba o que hayan sido abonadas antes de abrir las inscripciones quedarán anuladas, creándose una lista de espera es caso de sobrar plazas.

Los pilotos con ranking que no se inscriban o no paguen a tiempo pasarán a las lista de espera perdiendo su ranking y su posición en las series, pasando a formar parte de series más lentas. El miércoles anterior a la prueba se publicarán las listas definitivas y el horario estimado. Los pilotos que habiendo pagado a tiempo y que por falta de ranking no puedan correr recuperaran su dinero.

Los clubes deberán admitir a cualquier piloto hasta el viernes de la prueba siempre colocándole en las series más lentas, tenga ranking o no, hasta el tope de 108 plazas.

Los pilotos que quieran cancelar su preinscripción lo podrán hacer antes de que se cierren las inscripciones hayan pagado o no, sin más requisito que comunicarlo a la organización que les devolverá el dinero de la inscripción. Esa prueba no les contará ya que han comunicado su baja dentro del plazo de inscripción.

Si un piloto que ha pagado continúa inscrito al cierre de las inscripciones esa prueba le contará y el dinero no se devolverá aunque lo comunique antes del comienzo de la prueba, quedando el dinero en poder del club, además sumará cero puntos ya que al no ir no podrá acreditarse.

El piloto que no acuda a la prueba y además no lo comunique a la organización perderá el derecho de participar en la siguiente prueba salvo causa justificada enviada por mail al Delegado Nacional en un plazo no superior a dos semanas tras la prueba.

Los pilotos que se acrediten en el circuito pero por cualquier causa no rueden sumarán los puntos de la posición 108 (1 punto), independientemente de los inscritos que haya y la carrera les contará.

6. ACREDITACIONES

Desde el viernes a primera hora la organización dispondrá de al menos una persona que abra el circuito, que entregue las acreditaciones y que publique las series. Antes de empezar a rodar y desde el mismo viernes los pilotos deben de acreditarse ante él, enseñando su licencia y DNI, confirmar transponders y frecuencias. El viernes los entrenos son libres de verificaciones. En el caso de que un piloto no tenga la licencia en vigor podrá abonarla a la organización en el momento de la acreditación. No se aceptará el pago en efectivo de la inscripción salvo a los pilotos admitidos de la lista de espera en el último momento. Una hora antes del entreno controlado obligatorio de la mañana del sábado y según el reglamento general, todos los pilotos deberán de estar acreditados, el club organizador podrá en ese momento adjudicar las plazas no acreditadas a los pilotos de la lista de espera. Será responsabilidad del club verificar que todos los pilotos tengan la licencia en vigor para esa carrera pudiendo ser sancionados si no lo hacen según el reglamento general.

7. COLOCACION EN SERIES

Habrà un máximo de 10 series, 8 de 11 pilotos y 2 de 10 pilotos. **Las series se irán llenando por riguroso orden de clasificación del año anterior, de tal manera que si algunas series han de quedar con menos pilotos serán las que contienen a los pilotos con mejor ranking.** Las serie con mejor ranking correrá en último lugar **con el número 1.** Los pilotos sin ranking se colocarán de forma que las frecuencias de su inscripción no coincidan a criterio de la organización. La organización avisará a los pilotos que deban modificar su frecuencia.

Si varios pilotos van juntos a la carrera, en la inscripción indicarán si no quieren estar juntos para poder hacerse de mecánicos mutuamente. Esta observación sólo se hará para pilotos sin ranking o si se renuncia al ranking. La organización intentará colocarlos en mangas separadas siempre que sea posible teniendo en cuenta que hay que recoger coches tras cada manga. Este cambio nunca supondrá una mejora en la serie para ninguno de los pilotos, sino más bien, una posible bajada hacia series más lentas.

8. ENTRENOS PREVIOS

De Lunes a Jueves, ambos inclusive, la pista permanecerá cerrada a cualquier coche y piloto que vaya a correr en la prueba. El circuito se abrirá el viernes a las 8:45h. **La pista se abrirá a las 9:00h con entrenos libres.** A partir de las 13:00 h se organizarán tandas controladas de 10 minutos por serie, tras estas mangas controladas el circuito quedará cerrado. **Estas mangas controladas del viernes podrán ser sustituidas por control de biberones si la organización lo considera oportuno en función del número de pilotos, obligándoles a bajar del podium tras cada depósito.**

Los pilotos que no rueden y no se acrediten el viernes podrán hacerlo el sábado sólo si en el circuito es posible por su normativa interna y como máximo durante 30 minutos. **En caso de imposibilidad se comunicará debidamente y con suficiente antelación.**

10. REUNIÓN DE PILOTOS

La reunión de pilotos se realizará a **primera hora del sábado tras el entreno de los no acreditados el viernes.** A dicha reunión deben asistir obligatoriamente todos los pilotos y miembros de la Organización. De no hacerlo se entenderá su desinterés por las medidas que allí se adopten y será potestad del director de carrera sancionar a dicho piloto **con la pérdida de su mejor manga** por su falta de interés y colaboración. Pueden asistir los mecánicos, si bien los únicos con voto son los pilotos inscritos.

Después de la reunión de pilotos se hará una última serie controlada obligatoria, según la normativa general de Aecar, previa a las clasificatorias, en ella los coches deberán poner los números y conectar los transponders para que el cronometrador los pueda verificar. Si el número

de inscritos y la luz lo permite se pueden hacer dos mangas controladas del tiempo que dictamine la organización.

11. VERIFICACIONES

La organización pondrá a disposición de los pilotos los instrumentos de verificación ya desde el viernes. Todo piloto deberá tener el vehículo en regla para poder participar en las clasificatorias. Las verificaciones durante la prueba serán aleatorias y organizadas por la dirección de carrera. Cualquier piloto y en cualquier momento puede pedir una verificación de su coche. Eso no le da derecho alguno a protestar posteriormente alegando que ya pasó la verificación.

Se considera lance de carrera, en el momento de la verificación, a una clara deformación de la carrocería o del alerón o una falta de peso producidos por un accidente en la pista. Será potestad del director de carrera admitir "lance de carrera" debiendo el verificador comunicárselo de inmediato. La caída del lastre del coche no se considera lance de carrera en ningún caso.

La verificación además de todas las especificaciones técnicas vigilará el control y marcado de chasis, dorsales, homologación Efra de carrocería, del escape y del filtro de aire.

12. CLASIFICATORIAS

Se harán un total de 4 clasificatorias de 7 minutos con salida volante, con tres minutos de calentamiento mínimo. La entrada a repostar no es obligatoria. El sábado al término de las clasificatorias el circuito permanecerá abierto 30 minutos y se rodará libremente, sin control de la organización, siempre que la luz lo permita, después quedará cerrado hasta el comienzo de las subfinales del domingo. Si por cualquier causa no se pudieran disputar todas las mangas durante el sábado en ningún caso se podrán pasar al domingo, organizándose las subfinales en función de las mangas válidas realizadas.

Habrán 4 pilotos directos a la final.

En clasificatorias sólo se permite un mecánico por piloto para evitar aglomeraciones.

13. RECOGECOCHE

Una vez terminada la manga clasificatoria el piloto deberá de salir a pista a ocupar su lugar de recogecoche, independientemente de que haya corrido o no. A la última serie por ejemplo la 10 le recogerá la 1ª, a la 9ª la 10ª y así sucesivamente. Deberá de ser obligatoriamente el piloto y nunca nadie designado por él. Sólo en el caso de ser menor de 16 años deberá ser sustituido por su mecánico. En caso de lesión o incapacidad del piloto se podrá sustituir por su mecánico siempre previa autorización del director de carrera al inicio de la prueba. No está permitido salir a pista como recogecoche con calzado que deje los dedos o los tobillos al aire. Tampoco se permite fumar ni utilizar auriculares.

En los puestos de recogecoche de los pilotos durante las clasificatorias habrá una silla y un chaleco reflectante de uso obligatorio. También dispondrá de guantes que se utilizarán a voluntad. Ningún mecánico podrá saltar a la pista a recoger ningún coche salvo en el carril de boxes. Se colocarán dos zonas de entrega de coches a ambos lados del podium para evitar que los recogecoche entren en el carril de boxes. El mecánico deberá acudir a esos puntos a retirar su coche.

14. SUBFINALES Y FINAL

Se partirá de 128 avos (108 pilotos). Serán todas a 15 minutos excepto las semifinales a 20 minutos y la final a 30 minutos. La primera subfinal del domingo podrá ser de hasta 12 pilotos si con ello se consigue acortar el desarrollo de la prueba eliminando una subfinal. Se llamarán a verificar a los cuatro primeros coches de cada subfinal siendo el cuarto reserva. En las semifinales los 5 primeros quedarán en parque cerrado una vez verificados, entregándose los coches finalistas de las dos semifinales a la vez.

Habrá un mínimo de cuatro recogecoche en pista más un reserva. Deberán estar equipados según el reglamento general y no podrán fumar ni utilizar auriculares. Se colocarán dos zonas de entrega de coches a ambos lados del podium para evitar que los recogecoche entren en el carril de boxes. El mecánico deberá acudir a esos puntos a retirar su coche.

Se permitirán un máximo de dos mecánicos por piloto en subfinales.

No se permiten herramientas eléctricas o de aire comprimido para el cambio de ruedas.

Vuelta de formación

Se dará antes de la salida de las subfinales una vuelta de formación obligatoria desde la parrilla de salida con una cuenta atrás similar a la salida normal. Durante esta vuelta se saldrá y rodará a velocidad limitada con los coches separados en riguroso orden y sin posibilidad de adelantamiento para evitar lances. Los mecánicos permanecerán en su cajón esperando a sus coches. Una vez finalizada la vuelta se hará una nueva cuenta atrás para la salida real. Si cronometraje detecta en esa vuelta algún coche que no marca lo avisará por megafonía. El adelantamiento o el comportamiento agresivo, alcances, etc. durante esa vuelta será penalizado a criterio del director y del árbitro. Los coches que no den la vuelta de formación no podrán tomar la salida en parrilla y saldrán desde el carril de boxes en última posición.

15. HORARIOS ORIENTATIVOS PARA 108 PILOTOS.

Los siguientes horarios son recomendados, se modificarán en función del número de inscritos, la luz, las condiciones particulares de cada circuito y la climatología, según estime la organización de carrera y serán publicados el **miércoles** anterior a la prueba. El viernes la pista estará abierta el mayor tiempo posible.

Horarios orientativos Campeonato de España touring gas.

VIERNES

8:45 Apertura de circuito
9:00 12:55 Entrenos libres
13:00 19:40 Entrenos controlados o control biberones.

	1	2	3	4
serie 10	13:00	14:40	16:20	18:00
serie 9	13:10	14:50	16:30	18:10
serie 8	13:20	15:00	16:40	18:20
serie 7	13:30	15:10	16:50	18:30
serie 6	13:40	15:20	17:00	18:40
serie 5	13:50	15:30	17:10	18:50
serie 4	14:00	15:40	17:20	19:00
serie 3	14:10	15:50	17:30	19:10
serie 2	14:20	16:00	17:40	19:20
serie 1	14:30	16:10	17:50	19:30

19:40 pista cerrada.
21:30 cierre de las instalaciones.

SABADO

7:45 apertura del circuito.
8:00 8:30 entrenos controlados pilotos no acreditados.
(sólo si el circuito y la luz lo permite)
8:30 9:00 Reunión de pilotos.
9:00 10:40 entreno controlado obligatorio 10 minutos.

9:00	9:10	serie 10
9:10	9:20	serie 9
9:20	9:30	serie 8
9:30	9:40	serie 7
9:40	9:50	serie 6
9:50	10:00	serie 5
10:00	10:10	serie 4
10:10	10:20	serie 3
10:20	10:30	serie 2
10:30	10:40	serie 1

10:45 19:30 Clasificatorias

	1	2	3	4
serie 10	10:45	12:55	15:30	17:40
serie 9	10:58	13:08	15:43	17:53
serie 8	11:11	13:21	15:56	18:06
serie 7	11:24	13:34	16:09	18:19
serie 6	11:37	13:47	16:22	18:32
serie 5	11:50	14:00	16:35	18:45
serie 4	12:03	14:13	16:48	18:58
serie 3	12:16	14:26	17:01	19:01
serie 2	12:29	14:39	17:14	19:14
serie 1	12:42	14:52	17:27	19:27

19:40

Circuito abierto 30 minutos

21:30

Cierre de las instalaciones

En caso de falta de luz la organización podrá reducir los entrenamientos controlados del sábado por la mañana de 10 a 5 minutos o eliminar el descanso entre la manga 2 y 3, para poder adelantar el final de las mangas controladas hasta el nivel de luz mínimo aceptable.

DOMINGO

8:00	8:25	128 B
8:25	8:50	128 A
8:50	9:15	64 B
9:15	9:40	64 A
9:40	10:05	32 B
10:05	10:30	32 A
10:30	10:55	16 B
10:55	11:20	16 A
11:20	11:45	8 B
11:45	12:10	8-A
12:10	12:35	4-B
12:35	13:00	4-A
13:00	13:10	ENTRENO FINALISTAS
13:10	13:40	SEMIFINAL B
13:40	14:00	SEMIFINAL A
14:10	14:40	FINAL + 40
14:40	14:45	PRESENTACION FINALISTAS
14:45	15:15	FINAL
15:30	15:35	ENTREGA TROFEOS

16. CLÁUSULA DE REMISIÓN

En todos aquellos apartados no dispuestos en el presente reglamento específico de Touring gas, se aplicará, primero, el reglamento general de AECAR, en segundo lugar el uso y costumbre seguido hasta el momento y en tercer lugar lo dispuesto **en el HAND BOOK de Efra**.

17. PROHIBICIONES

Se prohíbe arrancar los coches en los boxes o zona de trabajo, permitiéndose únicamente en la zona de carril de boxes. Los clubes habilitarán una zona para calentar o carburar motores lejos de la zona de trabajo de los pilotos y próxima al podium.

18. FUNCIONAMIENTO INTERNO

18.1 SUBDELEGADO NACIONAL

Ocupará el cargo de Delegado Nacional con todos sus derechos y obligaciones sólo, si el Delegado Nacional faltase a alguna carrera o evento o si dimitiese de su cargo hasta la realización de elecciones. En el caso de una mala gestión por parte del Delegado Nacional y con la mayoría de los votos de los delegados Regionales, podrá ser destituido de su cargo, ocupando el cargo provisionalmente el subdelegado Nacional hasta las elecciones.

18.2 DELEGADO +40

Será el encargado de organizar esta competición, como hace el Delegado Nacional con la absoluta. Se reunirá con los pilotos +40 consensuando con ellos la normativa que se aplicará en sus finales.

18.3 SANCIONES A CLUBES

Se considerarán como falta grave y susceptible de sanción, el incumplir alguno de los requisitos generales de Aecar y en particulares de la escala. El Delegado Nacional, elevará a la junta directiva de Aecar, la única con facultad sancionadora, la propuesta de sanción, y ésta, tras los trámites oportunos resolverá en consecuencia según su reglamento disciplinario.

Cualquier falta grave será sancionada con la pérdida de la fianza. Las faltas muy graves serán sancionadas, además, con la inhabilitación en base al reglamento disciplinario para hacer pruebas a nivel Nacional de cualquier categoría.

Si un club renuncia a la prueba una vez otorgada, salvo fuerza mayor, será sancionado con la pérdida de la fianza e inhabilitación de 2 años, pasando la prueba al circuito reserva.

Para pasar una prueba adjudicada de un circuito a otro de la misma región, se deberá obtener permiso del Delegado Nacional y del Delegado Regional una vez revisadas por éste último las instalaciones del circuito propuesto.

19. CAMPEONATO ESPAÑA B

El Campeonato de España B, se crea con el ánimo de promocionar y expandir la modalidad de 1/10 Touring Gas 200 mm a la máxima cantidad de pilotos y circuitos posibles.

En ningún caso el "B" se crea para interferir en el desarrollo del "A", ya que el hecho de participar en el "B", nunca restará posibilidades de hacerlo en el "A", más bien al contrario, porque incluso puede otorgar plaza directa en caso de quedar en posiciones adelantadas.

El grueso de la normativa por la que se registrará el Cto de España B será igual a la del Cto de España A, y sólo se matizarán a continuación los puntos en los que la normativa cambiará.

Circuitos

- 1) Los circuitos han de garantizar la posibilidad de albergar a 80 pilotos (1/32 de final), con sillas, mesas y sombra suficientes, así como tener previstos temas como la comida y bebida para los participantes, ya sea con medios propios o con acuerdos con establecimientos cercanos al circuito que se hagan cargo de estos temas.
- 2) La organización tendrá que tener todo preparado para el sábado por la mañana a las 8:00 h, momento en el que comenzará oficialmente la competición. Los viernes no serán días de entrenos, quedando la organización exenta de cualquier obligación para ese día. Estará prohibido entrenar la semana antes, incluido el viernes, y será a riesgo del piloto si éste decide hacerlo, situación que le excluirá de la carrera si la organización lo detecta.
- 3) La normativa respecto al periodo de inscripción queda igual que para el Cto "A", excepto el tema del ranking, que en este caso no tendrá validez alguna, ya que no hay ni habrá. Por lo tanto, el único parámetro válido será la fecha de ingreso de la cuota de inscripción, que será de **40 € para 2010**.
- 4) Habrá una o dos mangas de entrenos controlados el sábado por la mañana, y las clasificatorias serán como mínimo 4, siempre teniendo en cuenta las condiciones meteorológicas número de inscritos y la luz, pudiendo llegar hasta 6.
- 5) Los 10 mejor clasificados en el "B", pasarán al año siguiente a tener ranking "A" desde el 98 al 108 respectivamente, perdiendo 10 posiciones los que ocupen puestos posteriores al 98 del anterior ranking "A".
- 6) **No podrán participar en el "B" los 40 mejores pilotos touring gas "A" del año anterior según el ranking anual oficial publicado en la web de Aecar, ni los 20 mejores cualquier categoría, en base a los ranking anuales oficiales.** Todos los pilotos inscritos partirán con los mismos derechos a la hora de inscribirse, contando únicamente la fecha de ingreso de la cuota de inscripción para establecer un orden de preferencia.
- 7) La organización podrá recolocar en las clasificatorias a los pilotos claramente más rápidos si lo consideran oportuno.
- 8) El formato de carrera será igual al que se sigue en el Cto "A", con la misma duración tanto de las mangas, como de las subfinales y final.
- 9) Las especificaciones técnicas serán igual que en el Cto "A", permitiéndose material "especial", siempre que se vea que no otorgan ventaja a quien los utiliza siempre a juicio de la organización. Respecto al tema de motores, y sabiendo que en algunos casos los kits RTR vienen con motores .15, éstos sólo serán permitidos si tienen arranque por tirador, ya que es así como vienen de fábrica, y sabiendo por experiencia, que ningún motor .15 con tirador supone ventaja alguna, respecto a un .12 de los actuales de gama media o incluso baja. En el caso de motores con tirador, se permitirá un agujero adicional en la carrocería, que permita utilizar el tirador sin necesidad de quitarla. Los depósitos han de ser de 75 cm³ como máximo y sólo se permiten 2 velocidades.

20. RANKING, PAGOS Y PUNTUACIÓN.

Para poder acceder a Ranking se deberán de haber corrido al menos dos pruebas del Campeonato de España.

El Campeonato B también cuenta para obtener ranking pero no otorgará ningún punto a los participantes.

De esta forma un piloto que haya corrido una prueba del A y otra del B podrá obtener ranking para **el año siguiente**.

Los que hayan corrido dos carreras del A nunca podrán ser adelantados por nadie que haya corrido una del A y otra del B, por el hecho de haber quedado bien en el B que es más fácil, ya que la carrera del B no suma puntos para el ranking A. Puede que el que ha corrido un A y un B, si en la carrera del A ha sumado muchos puntos, tenga más puntos con un sólo resultado, que la suma de dos resultados malos de un piloto que ha corrido dos A's, pero nunca será gracias al B.

21. CAMPEONATO + 40

Para poder participar en el campeonato +40 se deberá de tener al menos 40 años o cumplirlos durante el año en que se participa por primera vez.

El piloto que desee correr la +40 lo marcará en la inscripción y lo ratificará al acreditarse. Los 12 mejores pilotos de las clasificatorias del sábado que se hayan inscrito como +40 disputarán una única **final a 30 minutos** tras las semifinales y previa a la final absoluta.

La participación en la +40 no influye sobre las subfinales ni aporta ni resta puntos sobre la clasificación absoluta siendo ambas totalmente independientes.

Para correr la +40 se autoriza el uso de un 2º coche. De tal forma que corriendo la final +40 no se deteriore el coche que posteriormente utilizaría en la final absoluta.

Toda la inspección y verificación técnica será igual a una final absoluta **salvo el marcado de chasis que no es obligatorio**.

El número mínimo de participantes será de 3. En caso de que no haya suficientes o si todos juntos deciden no correr por cualquier motivo, el resultado válido será el de las clasificatorias.

Un piloto inscrito en +40 que se clasifica para la final Absoluta, podrá renunciar a participar en la +40. El resultado obtenido en la absoluta será válido para la +40, siempre sin perjudicar el resultado del resto de competidores de la +40, es decir, si el piloto queda 3º en la absoluta, al final habrá dos terceros puestos en la clasificación de +40. En caso de empate para el campeonato, contará más el que más veces haya participado en la +40. Si el piloto decide participar en ambas pruebas, para la +40 contará el resultado que obtenga en la +40. El hueco dejado por los pilotos +40 que corran en la absoluta será ocupado por otros que se hubieran quedado fuera hasta un máximo de 12 pilotos.

22. PROBLEMAS DE FUERZA MAYOR, INTERRUPCIONES Y LLUVIA.

22.1 PROBLEMAS DE FUERZA MAYOR

22.1.1 Una carrera nunca puede ser aplazada (cambiada de fecha) previamente por predicciones de mal tiempo salvo alerta inundaciones o causa de fuerza mayor, roturas de las instalaciones o de las carreteras de acceso de forma que se haga imposible la realización de la prueba. La organización se encargará de avisar a todos los pilotos para que no se desplacen hasta el circuito, previa aprobación por parte del Delegado Nacional.

22.1.2 Una vez comenzada una prueba el director de carrera, el Arbitro y el Delegado Nacional, con votos de igual valor decidirán en el caso de aparecer una causa de fuerza mayor. Decidirán si el circuito es practicable y reúne las medidas de seguridad suficientes para continuar o no, pudiendo si lo desean consultar a los pilotos para cancelar la prueba o continuar.

22.1.3 En el caso de que fuera imposible completar una manga clasificatoria durante el sábado, se anularían todos los resultados obtenidos hasta ese momento y el domingo se partiría en subfinales con el orden de la inscripción para las mangas clasificatorias. Los cuatro directos serían los cuatro primeros de la serie 1, el quinto a semi A con el 1, el sexto a semi B con el 1 y así sucesivamente.

22.1.4 Sólo en el caso de que hubiera luz suficiente y se acabara antes de las 15:30 h del domingo se podrá ofrecer una clasificatoria de 7 ó 5 minutos a primera hora del domingo. Esta clasificatoria sería la única válida y serviría de base para organizar las subfinales. La presencia de agua o lluvia durante las subfinales del sábado nunca servirá un pretexto para realizar esta clasificatoria los Domingos.

22.1.5 Si el domingo fuera imposible iniciar las subfinales el resultado final de la prueba será el obtenido en las clasificatorias. Si no hubo ninguna manga clasificatoria y tampoco el domingo se pueden hacer las subfinales la prueba quedará cancelada. Se planteará nueva fecha y la carrera comenzará desde el principio.

22.1.6 En caso de que no se pudiera reprogramar la carrera se devolverá el dinero de la inscripción a los pilotos.

22.2 INTERRUPCIONES

Si por la causa que fuera se interrumpiera la carrera por más de una hora y fuera posible rodar, se abrirá la pista para entrenos controlados hasta la reanudación. Los entrenos pueden ser controlados, libres o con control de biberones a juicio del Director de Carrera.

En caso de interrupción de una subfinal antes de llegar al minuto 10, se cancelará y se volverá a correr desde el principio.

En caso de interrupción de una subfinal de 15 minutos, si ya han transcurrido más de 10 min, los resultados serán válidos en el momento de la interrupción.

En caso de interrupción de una semifinal o final antes del 75% del total, los tiempos hasta la interrupción se guardarán dando una nueva salida por el tiempo restante y juntado ambos tiempos se sacarán los tiempos totales. En caso de no poderse guardar los tiempos se comenzará de nuevo desde el principio.

En cualquier caso tras una interrupción los coches quedarán en parque cerrado y no se podrán reparar (sólo se pueden parar y desconectar baterías). En caso de darse una segunda salida los coches se entregarán a todos a la vez y se dará el mínimo tiempo formándose la parrilla en la posición en que iban en la carrera en el momento de la interrupción.

Si los tiempos se pierden por problemas de cronometraje durante una subfinal se dará una nueva salida, sea cual sea el tiempo transcurrido.

22.3 EN CASO DE LLUVIA

22.3.1 En caso de lluvia durante las clasificatorias.

El comienzo de la primera clasificatoria no se retrasarán sobre el horario previsto en caso de lluvia, salvo tormenta eléctrica, inundación o peligro. Una vez terminada la tormenta o solventado el problema se continuará.

Sólo en el caso de circuito mojado sin lluvia, el director de carrera puede posponer el comienzo de las clasificatorias, si es previsible que en un tiempo razonable y siempre que el horario y la luz lo permita, el circuito mejore y se pueda correr en seco. Esto se hará al comienzo de las clasificatorias, cuando varias series ya hayan corrido en seco o cuando todas las series ya hayan tenido posibilidad de correr en seco. De esta forma se intentará hacer las máximas series en seco y dar posibilidades a las series que sólo han corrido en húmedo de que también corran en seco.

Cuando la pista este 100% seca de nuevo se reanudarán las clasificatorias. Si la parada fuera superior a una hora la pista se abrirá para entrenos controlados según el art. 22.2

Cuando todas las series hayan corrido al menos una clasificatoria en seco todos los resultados contarán, sean secos o húmedos.

Cuando no todas las series hayan corrido al menos una clasificatoria en seco sólo valdrán los resultados de las húmedas, anulándose las secas.

Si NO todas las series han tenido la posibilidad de correr una manga en seco, el director de carrera, teniendo en cuenta las previsiones meteorológicas y el horario disponible, puede decidir dar la oportunidad extra de correr en seco a las series que no han tenido esa posibilidad. De esta manera se podría completar una manga completa en seco y por lo tanto todos los resultados contarían.

Si hay diferencias entre el número de mangas secas que han corrido las diferentes series, el director de carrera, una vez que ya se hayan dado por terminadas las mangas clasificatorias propiamente dichas teniendo en cuenta las previsiones meteorológicas y el horario de luz disponible, puede ofrecer la posibilidad extra de correr en seco a las series que menos oportunidades han tenido para hacerlo. Es decir, si las series 1, 2 y 3 han corrido dos mangas en seco, y las series 4, 5 y 6 sólo han tenido la posibilidad de correr una, el director de carrera puede darle a las series 4, 5 y 6 una posibilidad más de correr en seco.

En el caso de que empiece a llover en mitad de una clasificatoria se cancelará y se volverá a correr declarándola húmeda.

Una clasificatoria se considera como húmeda cuando hay agua o humedad en la pista y es obvio que los coches no pueden conseguir las máximas prestaciones. Corresponde únicamente al director de carrera y a los árbitros decidir si una clasificatoria o subfinal es seca o húmeda y siempre lo ha de hacer buscando la igualdad entre series.

Al publicar los resultados desde cronometraje, siempre siguiendo instrucciones del director de carrera, se indicará si una clasificatoria es seca o húmeda.

22.3.2 En caso de lluvia durante las subfinales:

Las subfinales no se retrasarán sobre el horario previsto ni se interrumpirán por causa de la lluvia. Sólo en caso de tormenta eléctrica, inundación o peligro. Una vez terminada la tormenta o solventado el problema se continuará.

Al publicar los resultados desde cronometraje, siempre siguiendo instrucciones del director de carrera, se indicará si una subfinal es seca o húmeda.

En caso de que alguna semifinal fuera húmeda el acceso a la final será; con el número 5 el 1º de la semi A, con el número 6 el 1º de la semi B, con el número 7 el 2º de la semi A con el número 8 el 2º de la semi B, con el número 9 el 3º de la semi A y con el número 10 el 3º de la semi B.

Si durante las subfinales el tiempo fuera cambiante los resultados se tomarían de la siguiente manera; 4º de la semi A y 4º de la semi B en la posición 11 con los mismos puntos. 5º de la semi A y 5º de la semi B en la posición 13 con los mismos puntos y así sucesivamente.

En caso de lluvia en las semifinales la entrega de coches se hará inmediatamente tras ser inspeccionados para poder ser limpiados y secados y evitar problemas que no tendrían de haber corrido la segunda semifinal. Los tres finalistas, ganadores de su semi, devolverán el coche trascurridos 10 min y quedarán en parque cerrado. El director de carrera se los devolverá 10min después que a los de la segunda semifinal con el fin de que todos los finalistas tengan el mismo tiempo para preparar sus coches.

En general cualquier decisión tomada por el director de carrera debe de buscar que nunca haya ventajas para ningún piloto por la presencia de agua.

23. CLASIFICACIONES.

Después de cada carrera se publicará la general oficial que envía el club. En base a ella se calculará la clasificación general. El plazo para reclamar cualquier error relacionado con los resultados o con la clasificación será de una semana para el resultado de una carrera y de un mes para la general desde el momento de su publicación. Transcurrido dicho plazo los resultados son definitivos.

Los puntos serán adjudicados según el reglamento general de Aecar.

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS Touring GAS

1.1

La escala objeto de las carreras será la "Touring gas 200 mm". Se permiten los 4WD y los 2WD. Sólo se permite un único dispositivo mecánico de freno.

1.2

Se permite el uso de cambios de máximo dos velocidades.

1.3

Todos los coches deben tener un embrague y un dispositivo de freno capaz de parar el coche y mantenerlo sin movimiento con el motor en marcha.

1.4

Los motores no deben cubicar más de 2.1 c.c. Deberán ser refrigerados por aire, con válvula rotativa frontal y ciclo dos tiempos. Los motores deben tener un máximo de cuatro transfers, (en la zona de la carrera, entendiéndose como tal la que va desde el punto muerto superior al punto muerto inferior) incluyendo el de escape. No se permite ningún tipo de alimentación forzada o cualquier forma de transfer variable.

Sólo se permite sistema de encendido glow plug. Se permite rebajar un lado de la falda del pistón por su parte inferior. Se permiten ranuras o agujeros en la camisa para mejorar la refrigeración sólo si no llegan a tocar el punto muerto inferior. Se permite el uso de bujías standard y turbo. El tamaño máximo del difusor del carburador es de 5.50mm

1.5

Máxima capacidad del motor - .12 (2.11 c.c).

1.6

Las modificaciones internas del motor están permitidas siempre que éstos permanezcan dentro de los parámetros contemplados en las normas 1.4 y 1.5.

1.7

Debe utilizarse un escape de doble cámara, incluyendo cámara de silenciador y cuyas dimensiones deben ser:

- Diámetro interno máximo de la salida: 05,20 mm.
- Longitud mínima del tubo de salida 10.00 mm. (medida desde el exterior del escape **en su lado más corto**). El tubo de salida del escape debe ser orientado igual o por debajo de la horizontal.

1.8

Peso mínimo en orden de marcha sin combustible y con transponder será de 1700.00 gramos.

1.9

La capacidad del depósito de combustible será de 75.00cc incluyendo todos los conductos, filtros, etc desde el tapón del depósito hasta el carburador. No se permiten la inclusión de materiales sueltos dentro del depósito. En caso de sobrepasar el cubicaje en una primera verificación se permitirá una segunda con el coche frío transcurridos 15 minutos. A partir de ese momento y hasta el final de la prueba no se permitirán sucesivos contraanálisis pudiendo ser descalificado en el primer control.

1.10

Se permite el uso de carrocerías de estilo Touring car (Turismos), en versión de 2 y 4 puertas. No se permite el uso de carrocerías de tipo GT o Sport. **Han de estar Homologadas por Efra.**

1.11

El frontal del vehículo debe estar equipado con un parachoques de plástico o espuma (de ningún otro material) de modo que se minimice el riesgo de daños en el caso de que entre en contacto con otros participantes, recogecoques o miembros del público. Debe de estar fabricado con todas las esquinas redondeadas.

En la parte **frontal** debe existir una espuma o foam que ha de sobresalir por la parte delantera del paragolpes y volar sobre él al menos 5 mm.

Durante las verificaciones se exigirá el cumplimiento de esta norma de seguridad dejando opción al piloto de recortar el plástico o a ampliar la espuma hasta que cumpla las dimensiones arriba indicadas.

1.12

La carrocería debe estar fabricada con un material flexible y pintada adecuadamente. Todas las terminaciones han de ser redondeadas y sin aristas pinchantes. Las ventanas deben permanecer transparentes o semi transparentes.

1.13

Las carrocerías no pueden ser recortadas por encima de la línea de bumper en la parte delantera, de forma que éste siempre quede oculto, tampoco se puede recortar por encima de la línea inferior más baja de las puertas. La parte trasera de la carrocería no debe recortarse por encima de los 50.00mm, **medidos desde el suelo** con una galga de separación de 10.00mm bajo el chasis.

1.14

Sólo los siguientes AGUJEROS y medidas están permitidos en las carrocerías:

Un orificio de refrigeración podrá hacerse en el parabrisas delantero con una dimensión máxima en cualquier dirección **de 60 mm**. Y colocado libremente sin invadir el capó delantero .

Un agujero de máximo 35.00 mm de diámetro en el techo **centrado sobre el motor** para el acceso a la bujía.

Ambas ventanas laterales delanteras y el parabrisas trasero pueden ser eliminados para la ventilación, las ventanas laterales traseras deben permanecer intactas.

Un agujero de repostaje máximo de 50.00 mm de diámetro, (si no hay uno de refrigeración se puede colocar libremente). Sólo en el caso de haber ya uno de refrigeración el centro de este agujero de repostaje tiene que coincidir verticalmente con el centro del tapón del depósito y no puede invadir el parabrisas delantero ni el parasol.

Entre cualquier agujero tiene que haber un espacio mínimo de 5mm.

Pueden hacerse pequeños agujeros para los postes de la carrocería, para el transponder, para el ajuste del carburador y para la antena de radio todos ellos de un diámetro máximo de 10mm.

El agujero para la salida del escape debe ser de un tamaño razonable.

El paso de rueda debe ser recortado totalmente, dejando toda la llanta a la vista.

No se permiten otros agujeros.

1.15

La barra anti-vuelco debe quedar dentro de la carrocería.

1.16

Ninguna parte del coche, excepto el tubo de salida del escape y una antena flexible, podrá sobresalir del contorno de la carrocería, visto desde cualquier ángulo. Nada del coche salvo la carrocería puede ser más ancho de 200 mm. **El saliente tras las tuercas de las ruedas no hace falta que se corte a 200 mm. (En Efra si es obligatorio)**

1.17 DIMENSIONES GENERALES

	MINIMO (mm)	MAXIMO (mm)
Batalla (distancia entre ejes)	230.00	270.00
Anchura sin carrocería (el coche debe rodar libremente por el cajón al levantarlo hasta 45 grados)	170,00	200.00
Anchura con carrocería	175.00	205.00
Longitud (incluyendo carrocería y alerón)	360.00	460.00
Altura hasta el techo de la carrocería (con una galga de 10mm bajo el chasis a nivel)	120.00	175.00
Anchura del alerón	125.00	200.00
Cuerda de Alerón; se podrá pasar una galga de 50 mm a su alrededor sin tocarlo.	30.00	50.00
Derivas Laterales (sin sobrepasar la altura máx.)		35,00 x 50.00
El alerón puede sobresalir por la parte trasera (sin contar el saliente del paragolpes)		10.00
Diámetro de la llanta	46.00	50.00
Anchura de la llanta (incluyendo goma) y anchura del neumático (perpendicular a los laterales de la llanta)		
Delantera:		31.00 máx.
Trasera:		31.00 máx.

1.18

Un alerón y dos derivas laterales, incluso otras dos internas dentro del alerón podrán ser montados en cualquier coche. El alerón y las derivas deben estar contruidos con un material flexible y deben estar pintados. El alerón no pueden ser fijado a la carrocería con cuerda de piano. El alerón y las derivas no deben sobrepasar la altura y anchura máxima de la tabla anterior. Los alerones traseros deben ser montados en el mismo lugar previsto por el fabricante de la carrocería. La proyección del alerón no excederá 10.00mm del punto mas lejano medido desde el final del coche (entendiendo como tal la zona de los faros traseros y no el saliente del paragolpes). La posición del alerón puede ser ajustable, pero no puede exceder las medidas de la tabla.

1.19 LLANTAS Y NEUMÁTICOS

Podrán utilizarse neumáticos de espuma y/o goma.

El tratamiento de los neumáticos con aditivos está prohibido, incluso en agua.

Las llantas deberán fijarse mediante un tornillo o tuerca.

NO se permite el uso de sistemas de cambio rápido de ruedas.

1.20

El combustible sólo puede contener metanol (alcohol metílico), aceite lubricante, antioxidantes y un máximo del 16%, en volumen, de nitrometano. El peso específico de la mezcla no puede ser superior -más pesado- del 0,87. El testeador de combustible aprobado por EFRA Nitromax 16 estará disponible para verificar en todos los Nacionales. Si realizando la medición, un combustible diera positivo con NITROMAX 16, el piloto será descalificado y su combustible será retenido por si hubiera alguna reclamación. El segundo control será en un lugar cerrado a una temperatura no inferior a 20 grados. Será responsabilidad del piloto llevar siempre en la pera la cantidad suficiente de combustible a verificar para hacer el segundo contraanálisis. En caso de no haber suficiente combustible retenido para un contraanálisis se dará por buena la primera medición descalificando al piloto la manga o puntuando cero en su subfinal.

1.21

La antena debe ser flexible. Las antenas de fibra de carbono, metal, etc. no están permitidas.

1.22

Sólo se permite el uso de dos (2) servos.

1.23 Telemetría

Se prohíbe el uso de cualquier dispositivo electrónico a excepción de:

Dos canales de radio del receptor, los cuales serán utilizados para controlar la dirección, la aceleración y el freno.

Un sistema pasivo de grabación de datos para registrar funciones del coche.

Los sistemas de grabación de información, telemetría y cuentavueeltas electrónicos podrá utilizarse solo hasta el final de las mangas de entrenamientos controlados, a partir de las clasificatorias quedarán prohibidos y deberán de ser retiradas de los coches.

1.24

Todas la dimensiones a las que se refiere esta norma son valores máximos o mínimos.

1.25

Es obligatorio el uso de un filtro del tipo inbox homologado por Efra para reducir el ruido. El listado se publicará periódicamente. En caso de lluvia se permitirán todo tipo de filtros y la homologación Efra no será exigible. En ningún caso sobresaldrá por fuera de la carrocería ningún elemento del filtro, según el artículo 1.16.

1.26

El uso de aditivos para ruedas está prohibido su uso será sancionado con cinco años de inhabilitación de la licencia Aecar, Efra e Ifmar.

Para la interpretación de la normativa en caso de duda o reclamación durante una prueba, se reunirán Director de carrera, Delegado de pilotos y Delegado Nacional y con votos de igual valor dictaminarán al respecto, según la normativa general. En caso de no estar el Delegado Nacional o el Delegado de pilotos se sustituirán 1º por el Subdelegado Nacional, 2º por el Delegado Regional de la zona donde se dispute la prueba y 3º por el delegado Regional Presente en la prueba que represente más licencias.