

1. ASIGNACIÓN DE PLAZAS PARA LOS CAMPEONATOS EUROPEOS Y DEL MUNDO

Se estará a lo establecido en el Reglamento General.

2. FORMATO DE CARRERA EN LOS CAMPEONATOS DE ESPAÑA.

2.1.1

La totalidad de las mangas clasificatorias y finales tendrán una duración de cinco minutos en la modalidad de Touring 1:10 modificados, 7 minutos en Touring 1/10 Super Stock, y ocho minutos en la modalidad de Pista 1:12, Pro10 y F1, más el tiempo necesario en completar la última vuelta. El tiempo máximo para completar la última vuelta una vez superados los 5 u 8 minutos, respectivamente, será de 40 segundos.

2.1.2

En las carreras de Pista Eléctricos organizadas al aire libre en caso de lluvia se aplicará lo establecido en el reglamento Efra.

2.1.3

En las categorías de Pista Eléctrico no se contempla la posibilidad de solicitar tiempo por avería o falta de carga de las baterías ni en clasificatorias ni finales.

2.2

El formato de los Campeonatos Regionales debe ser anunciado en el Calendario de Competición de cada Región, no interfiriendo con el resto de modalidades a fin de potenciar y ampliar la participación.

2.3 ENTRENAMIENTOS

- a) Los Entrenamientos para los Campeonatos de España (C.E.) y para la Copa de Campeones de Touring (CCT) estarán prohibidos desde el lunes anterior a la carrera hasta el jueves. Tampoco se podrán realizar carreras el fin de semana anterior a la prueba del nacional, pero sí estarán permitidos los entrenos durante este fin de semana previo. El incumplimiento por parte del piloto de esta norma supondrá la no participación de ese piloto en esa prueba. El incumplimiento de esta norma por parte del Club Organizador supondrá su suspensión durante dos años; esta suspensión significará la imposibilidad de organizar pruebas AECAR de carácter nacional durante el tiempo mencionado en cualquier modalidad.
- b) El formato general de los entrenamientos para las pruebas del Campeonato de España debe ser: Viernes: entrenamientos libres a partir de las 15:00 con la posibilidad de adelantar dicha hora si el club organizador tiene disponibilidad; Sábado: al menos 1 manga de entrenamientos organizados por series con utilización de sistema oficial de conteo. Esta norma es opcional.

2.4 CLASIFICATORIAS

- a) El mejor tiempo de cada piloto determinará la final de la que formará parte (excepto en las modalidades de Turismos, ver 2.6.1 b).
- b) Habrá un mínimo de tres mangas clasificatorias y un máximo de cinco.
- c) Por regla general se correrán un total de 5 mangas clasificatorias, Dos el Sábado por la tarde y Tres el domingo por la mañana, con tres finales a continuación.

- d) Cuando la cantidad de pilotos inscritos entre Modificados y Super Stock sea de 30 o menos, la carrera se disputará solamente el domingo.
- e) Si la cantidad de pilotos inscritos no permitiese que la Carrera finalice antes de las 16,30 horas del Domingo, se suprimirá una de las mangas clasificatorias de este día.
- f) Las mangas clasificatorias tendrán un mínimo de 4 coches.
- g) En las mangas clasificatorias los coches saldrán desde detrás de una línea que cruzará la pista.
- h) Tras la primera manga clasificatoria el orden de salida será el determinado por el orden de la clasificación provisional hasta ese momento.
- i) Los resultados de las clasificatorias serán utilizados para determinar las posiciones iniciales de salida en todas las finales tal y como se detalla en el Handbook Efra.
- j) Durante las mangas de entrenamiento controladas (“controlled practice”) el piloto debe estar presente en su manga, con su emisora encendida, para la detección de interferencias de radio.
- k) El orden de salida en la primera clasificatoria de la primera prueba del Campeonato de España así como la configuración de los grupos (series) se realizará de acuerdo con el ranking obtenido en el año anterior a la celebración del campeonato. Para el resto de pruebas se tendrá en cuenta exclusivamente la clasificación (ranking) provisional del campeonato en curso.
- l) El horario de competición se confeccionará asegurando que entre la hora de la salida del grupo en el que corre un piloto y la siguiente manga o final en la que éste participa pilotando su vehículo, hayan transcurrido como mínimo 60 minutos. Así, si por ejemplo un piloto toma parte en una manga clasificatoria o final de 5 minutos de duración que tiene establecida su hora de salida a las 12:00 la siguiente manga clasificatoria o final en la que éste deba participar tendrá su hora de salida a las 13:00. NO se tendrán en cuenta mangas o finales que correspondan a clases o modalidades diferentes (por ejemplo modificados y stock).

2.5 FINALES

- a) Habrá diez coches en todas las finales de un Campeonato de España. Si este número no puede completarse la final con peor ranking tendrá como mínimo tres coches.
- b) Los coches saldrán en finales en línea dentro de la trazada y con una separación mínima entre coches de dos metros. El resto de finales imitarán esta posición.
- c) Todas las finales (A, B, C, D, etc.) correrán tres veces.
- d) El ganador determinado a partir de los resultados de las finales A será el Campeón de la Prueba. Si las finales A no pueden ser completadas, el resultado final será el de las clasificatorias.

2.6 FORMATO DE CARRERA

2.6.1a

En la modalidad de Turismos el total de puntos de los dos mejores resultados de las clasificaciones de cada una de las mangas clasificatorias determinará su posición en la clasificación final que servirá para confeccionar las Finales. (Ver normas Hand Book EFRA). Si la carrera se declarase en mojado, el sistema de clasificatorias, será por la suma de tiempos y vueltas de las dos mejores mangas, tal y como establece para el caso el citado reglamento de EFRA:

2.6.1b

Se verificará los transponders antes de las salidas de las mangas clasificatorias y las finales, siempre que no haya habido una manga de entrenos controlados, en caso de fallo durante la carrera se aplicará el punto 11.4 del reglamento general de AECAR, con la salvedad de que no será necesario que el transponder inicie el reloj de carrera de la manga o final.

2.6.2

Los resultados de las clasificatorias determinarán la composición de todas las finales con los 10 mejores en la Final "A" y así sucesivamente. En los Campeonatos de España y en los Campeonatos Regionales todas las mangas clasificatorias se compondrán de un máximo de 12 coches por grupo. Las finales se compondrán de 10 coches, excepto la final con peor ranking, que deberá tener un mínimo de tres coches. La última de las finales completas puede componerse de un máximo de 12 coches.

3. NEUMÁTICOS

3.1 TOURING

3.1.1

En las pruebas correspondientes al Campeonato de España de Touring en Asfalto (CET) se utilizará el formato de CONTROL TYRE.

3.1.2

La rueda se adquirirá por los pilotos a través de AECAR mediante una solicitud previa al realizar la preinscripción de la carrera vía la página web de la Asociación.

En ella los pilotos deberán elegir el número de coches de ruedas que desean (3 como máximo, 2 para clasificatorias y 1 para finales).

Solo serán validas para las carreras de C.E. las ruedas adquiridas a través de AECAR y solo serán validas para la prueba en concreto para la que se han solicitado.

3.1.3

Para que un piloto tenga confirmados sus juegos de ruedas deberá efectuar su pago junto con el de la preinscripción de la prueba en tiempo y forma con una transferencia bancaria en la cuenta establecida para cada prueba.

3.1.4

Las ruedas de clasificatorias serán entregadas a los pilotos el sábado por la tarde o domingo de la carrera por la organización ya marcadas y verificadas. Y las de finales antes de la disputa de las mismas.

Los coches verificados para las clasificatorias no podrán usarse en las finales.

Si un piloto solamente adquiriese un juego de ruedas, antes de las finales deberá acudir a verificación para remarcarlas.

3.1.5

En el caso que un piloto efectuó el pago de la inscripción junto con las ruedas y no pueda finalmente asistir a dicha prueba, no se le devolverá el importe de la misma y se le entregaran las ruedas, pero no las podrá usar en la siguiente prueba.

3.1.6

En el caso de que la carrera se declare en mojado por el director de carrera, solo serán validos los neumáticos del Control Tyre, adquiridos para la carrera junto con los neumáticos de lluvia Shimizu Wet Pre-Glue.

3.1.7

Cuando la carrera se declara en mojado se prohíbe el uso de cualquier tipo de aditivo para los neumáticos.

3.1.8

El modelo de rueda para la temporada 2012 es:

NOSRAM VTEC 30X

Y su precio es de **16,50€** por coche, montado y pegado.

3.1.9 Para la temporada del 2013, el adjudicatario del control Tyre, deberá depositar una fianza de 500,00€, que cubriría los perjuicios ocasionados por un posible incumplimiento de suministros. Esta fianza le será devuelta a la finalización del Campeonato de haber cumplido con el compromiso adquirido.

3.1.10 En caso de incumplimiento en el suministro por parte de proveedor, independientemente de las acciones que se indiquen en el Reglamento General, quedará excluido de ofertar en años sucesivos.

4. BATERÍAS

4.1

Para lo no contemplado en este reglamento en el apartado de baterías deberá tenerse en cuenta el Handbook EFRA 2012.

4.2

Turismos: No se permite el uso de baterías adicionales para el receptor.

4.3

Sólo estarán permitidos los elementos y baterías incluidos en el listado publicado por EFRA, BRCA, y AECAR. Las baterías aprobadas previamente mantendrán su aprobación durante su ciclo de vida natural.

4.4

Se prohíbe soldar los cables de las baterías a la electrónica, son obligatorios el uso de conectores.

4.5

En la modalidad de 1/12 Pista Eléctrico solo estarán permitidos los elementos y baterías incluidos en el listado publicado por EFRA, BRCA y AECAR. Las baterías aprobadas previamente mantendrán su aprobación durante su ciclo de vida natural.

4.6

Es obligatorio el uso de bolsas de seguridad y balanceadores (en el caso que el cargador no lleve uno interno) para efectuar la carga de las baterías.

4.7

La utilización de baterías de Lipo/Life implica cumplir los siguientes puntos:

- La marca, voltaje, fabricante, etc. deberán constar fehacientemente en cada batería, no siendo válidas aquellas baterías que hayan perdido las indicaciones originales del fabricante.
- Las baterías deberán contar con cable ecualizador, así como los cargadores/descargadores. Los cargadores deberán contar con programa específico para carga de Lipo/Life, es decir CC/CV, con corte a 8.40 voltios/7.40 voltios. Tanto la carga como la descarga deberán realizarse con el cable ecualizador. El piloto que se sospeche que no utiliza el cable ecualizador será descalificado.
- El variador deberá contar con sistema de corte por voltaje, por motivos de seguridad. Podrá ser incorporado un sistema de corte por voltaje externo, si el variador no dispone de él, siempre y cuando sea comercial (no serán válidos los artilugios caseros, ni las manipulaciones).
- Los coches deberán estar provistos de un sistema de fijación de baterías acorde con el tipo de batería que utilicen, que permita soportar un impacto brusco de carrera sin que esta salga despedida del vehículo. La reiteración de pérdida de batería debido al sistema de fijación podrá suponer la descalificación de un piloto.
- No serán válidas aquellas baterías que se observen dañadas exteriormente o con deformaciones.

5. CAMPEONATO DE ESPAÑA DE TURISMOS SUPER-STOCK

5.1

Durante la temporada 2012 se celebrará el Campeonato de España de Turismos Súper-Stock coincidiendo con el de Turismos en Asfalto.

Cada modalidad se celebrará de forma independiente durante el mismo fin de semana, manteniendo el mismo formato de carrera.

5.2

En la categoría de Súper-Stock se permite el uso de baterías que cumplan con el punto 4 del Reglamento Pista Eléctrico.

5.3

En lo referente a electrónicas solamente estarán permitidos los siguientes variadores y motores:

- Variador Speed Passion Cirtix Stock Club Race, con motor Ultra Sportsman 10,5T V3.0
- Variador Hobbywing Justock Club Spec, con motor Hobbywing 10,5T

El ratio final mínimo será de 5,0. Timing del motor y variador sera de 0

Los motores serán estrictamente de serie, quedan prohibidas las manipulaciones internas, cambios de rotores o rodamientos, o cualquier otro elemento que mejore el rendimiento del motor.

5.4

El peso mínimo del coche en orden de marcha sea cual sea el tipo de batería usada será de 1350gr.

5.5

Los neumáticos utilizados en la categoría de Turismos Súper-Stock serán los mismos que para el Campeonato de España de Turismos en los mismos términos y condiciones con la diferencia que solo serán validos un máximo de 2 coches por carrera (1 para clasificatorias y 1 para finales). Véase el punto 3.1.4.

5.6

Durante la temporada 2012 se recomienda a los primeros pilotos del ranking nacional de Súper-Stock y Modificados de años anteriores no participar en la modalidad de Súper-Stock, para fomentar así la igualdad y el objetivo de iniciación de dicho Campeonato, favoreciendo así la entrada de nuevos pilotos y evitando desvirtuar la categoría.

5.7

El incumplimiento del apartado 5.3, en cuanto a ratio final, timing y manipulaciones de motor, se penalizarán con la expulsión de la carrera.

6. CAMPEONATO ESPAÑA DE TURISMOS MODIFICADOS

6.1

El peso mínimo en orden de marcha sea cual sea el tipo de batería usado será de 1350gr.

6.2

En lo referente a motorización se aplicara lo establecido en el reglamento EFRA, sin limitación de bobinado independientemente del tipo de batería usado.

7. RECOGE COCHES

7.1

Todos los pilotos tienen la obligación de acudir a sus labores de recoge coches, salvo una autorización expresa del director de carrera. La ausencia o retraso de un piloto en su posición de recoge coches representara la pérdida de la mejor manga o final.

Cuando un piloto se encuentre inscrito en dos modalidades diferentes, pero que se disputen el mismo día, no está exento de ocupar su puesto de recoge coches, si bien previa autorización del Director de Carrera podrá poner un sustituto designado por el piloto.

7.2

Los recoge coches no podrán actuar de mecánicos realizando reparaciones en la pista mientras están desempeñando su función. Solo se permitirán pequeñas recolocaciones de las carrocerías (deformaciones por golpes o enganches en los pasos de rueda). Para cualquier reparación los pilotos deberán llegar al carril de boxes donde cualquier mecánico la efectuara. El incumplimiento de esta norma representara una sanción para el recoge coches.

7.3

Los recoge coches no abandonarán su posición para llevar un coche a boxes, si un coche no puede llegar a boxes por sus propios medios el recoge coches lo apagará y lo dejará en un lugar que no moleste.

8. CAMPEONATO ESPAÑA 1/12 PISTA ELÉCTRICO

8.1

Las carrocerías de Pista 1/12 serán libres siempre que sean prototipos y deberán estar comercialmente disponibles.

8.2

El peso mínimo en orden de marcha sea cual sea el tipo de batería usado será de 730gr.

8.3

El uso y tipos de aditivos para los Campeonatos de España y Copa Campeones de Pista 1/12 serán los designados por Efra, salvo en carreras de asfalto al aire libre.

9. DISPOSICIONES FINALES

9.1

La puntuación utilizada para confeccionar la clasificación general de cualquiera de los campeonatos de Pista Eléctricos será la designada por AECAR.

9.2

Para todo lo no contemplado en este reglamento se tendrá en cuenta en primer lugar el Reglamento General de AECAR, y en segundo lugar el HandBook Efra 2012, especialmente el Apéndice 3 "Electric Scale Cars" – Coches Eléctricos a Escala- y el Apartado de Normas Generales.

9.3

Los circuitos deben cumplir las características que establece el reglamento general AECAR y tener unas dimensiones acordes a la escala de pista eléctrico.

9.4

El uso y tipos de aditivos para los neumáticos en Campeonatos de España y Copa Campeones serán los designados por Efra.

9.5

Excepcionalmente y con motivo de la celebración de Europeo de la modalidad de stock en nuestro País en el 2012, se permitirá en las pruebas del Nacional, al margen de los modelos de variador indicados, el **LRP/Nosram SPX Zero Brushless Speed Control**, pero con los mismos motores indicados como obligatorios.