

## **REGLAMENTO TOURING STOCK 2013**

### **1. ORGANIZACIÓN**

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

### **2. INSCRIPCIONES**

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

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

El precio de la inscripción será de 10 €. En esta cantidad está incluido el derecho a entrenar el día anterior a la carrera. En caso de que un piloto -que no sea del club organizador- se disponga a entrenar el sábado, deberá hacer efectiva la inscripción en ese mismo momento.

Se implementa el Campeonato con una categoría de Promoción o "B" específicamente pensado para potenciar la incorporación de los pilotos noveles en la categoría. Las normas y condiciones para poder participar y puntuar en él, se encuentran especificadas en la sección de Reglamentos.

### **3. FORMATO DE CARRERA**

Las carreras se resolverán por el sistema denominado de finales, es decir, tres mangas clasificatorias de 5 minutos y tres finales de 7 minutos.

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

Se establece un tiempo mínimo entre mangas de 50 minutos, es decir, un piloto debe de tener 50 minutos desde el comienzo de su manga hasta el comienzo de su siguiente manga. Ejemplo:

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

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

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

### **4. PUNTUACIÓN**

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

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

## **5. MANGAS DE CLASIFICACIÓN**

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

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

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

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

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

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

## **6. FINALES**

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

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

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

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

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

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

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

## **7. PARQUE CERRADO**

Cualquier coche puede ser verificado y descalificado si el Director de Carrera o el Verificador lo estiman oportuno.

Antes de cada salida y llegada de cada manga -Clasificatoria o Final-, los coches pueden llamados a Parque Cerrado para la Verificación de cualquiera de sus componentes, voltaje de la batería, ratio, electrónica, ruedas, peso, etc.

Podrá descalificarlo si encuentra cualquier anomalía que pueda afectar al rendimiento del coche sobre la pista.

La legalidad del vehículo es responsabilidad del piloto.

## **REGLAMENTO TÉCNICO**

### **General**

Igual al vigente del Nacional excepto en los siguientes puntos:

### **Neumáticos**

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

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

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

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

Los aditivos y calentadores están permitidos.

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

El precio del primer juego (4 ruedas) es de 20 € por coche, montado y pegado.

El precio de un segundo juego es de 23,50 € por coche, montado y pegado.

El precio oficial por juego es de 26,15 € por coche, montado y pegado.

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

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

### **Variador y motor**

Se establece una sola electrónica controlada de variador y motor stock:

HOBBYWING JUSTOCK 45A CON EL MOTOR XERUN 10.5T

SPEED PASSION CIRTIX STOCK CLUB RACE CON EL MOTOR ULTRA SPORTMAN 10.5T V3.0

No se permite el cambio del condensador original ni añadir condensadores.

Para facilitar la adquisición de motor y/o variador reglamentado, la organización en colaboración con el distribuidor en España de Hobbywing, pone a disposición de los pilotos que vayan a participar en este certamen, el Combo formado por ESC Hobbywing Justock + Motor Hobbywing 10.5T a un precio de 85€.

En el caso de que solo quiera adquirir el motor Hobbywing 10.5T, este será a un precio de 48€.

### **Ratio o Desarrollo**

Se establece una relación de transmisión, "ratio", igual para todos los coches, independientemente de los posibles cambios en la transmisión realizados por los pilotos.

Ratio mínimo permitido : 5.00

El conjunto Piñón/Corona y poleas de transmisión, se establece de uso libre siempre y cuando el Ratio mínimo total nunca sea inferior al establecido.

### **BATERÍAS**

Las baterías permitidas son las formadas por máximo 6 elementos de 1.2 voltios de Ni-Cd (Níquel-Cadmio) o Ni-MH (Níquel-Metal-Hidruro), y las de 2 elementos de 3.7 Voltios de Li-Po (Polímetro de Litio) con un máximo total de 7,4 Voltios de voltaje nominal.

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

### **NOTAS**

Las normas reflejadas aquí son aclaratorias o específicas solo para el certamen Regional de Touring Stock 1/10 Eléctricos Zona Centro.

Las carreras de esta modalidad están basadas en las mismas normas técnicas que se utilizan en las carreras del Nacional y Europeos.

Cualquier aspecto no detallado aquí, se puede extraer del Reglamento nacional o Handbook de EFRA.