

# REGLAMENTO ESPECIFICO DE LA ESCALA 1/10 TOURING GAS 200 MM. (2007)

## 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 bar, aseos y compresor a partir de las 12:00 del mediodía del viernes.
- Parking en las inmediaciones del circuito para albergar los vehículos de los participantes.

## 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, así como una encuesta en la que cada piloto pondrá por orden los tres circuitos que mas le gustan fuera de su región.

Sólo las tres regiones que tengan el mayor numero de licencias y participaciones de sus pilotos en el año anterior, tendrán prueba asegurada el año siguiente, siempre que no repitan circuito más de dos veces seguidas. En el caso de un empate en el número de licencias y participaciones entre varias regiones, el desempate se decidirá por el número de participaciones.

Al finalizar la última prueba del año, el Delegado Nacional elegirá de entre el resto de los circuitos que lo hayan solicitado las dos pruebas restantes, descartando los que hayan tenido prueba el año anterior, dando prioridad a los circuitos nuevos y en base a los votos de las encuestas presentadas por los delegados regionales, las instalaciones y el estado general del circuito. Si se diese el caso de no tener suficientes candidatos, podrán repetir prueba todas las regiones.

La primera prueba se realizará en la zona más lejana o en la que se prevea que la participación sea menor, de forma que se garantice una buena asistencia.

Una vez adjudicada las pruebas tras la reunión de Aecar en Noviembre y con las fechas establecidas, los clubes deberán enviar una fianza de 400 € **antes del 31 de enero** a la cuenta de Aecar y además de proporcionar los siguientes datos mínimos para el handbook anual:

- Nombre y NIF del club.
- Localización de las instalaciones. Indicaciones para llegar. Plano. Calle número y posición GPS.
- Nombre, dirección, correo electrónico y teléfonos de la persona responsable de la organización.
- Historial del club.
- Director de carrera asignado (con experiencia o cursos en dirección de carreras)
- Software a utilizar.
- Datos de los alojamientos, planos, teléfonos y precios.

#### 4. INVITACIONES.

Los Clubes organizadores deben enviar con **antelación** suficiente (mínimo 1 mes) a la celebración de la prueba, una invitación en formato pdf al Delegado Nacional para su publicación en la web de Aecar. Esta invitación deberá incluir, toda la información exigida por el reglamento general de Aecar y el específico de la escala.

#### 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 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 de la semana anterior a la prueba quedarán anuladas, creándose una lista de espera en caso de sobrar plazas.

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

#### 6. ACREDITACIONES.

Antes de empezar a rodar y desde el mismo viernes los pilotos deben de acreditarse ante la organización, marcar sus chasis, confirmar transponders y frecuencias. 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.

#### 7. COLOCACION EN SERIES.

Habrà un máximo de 10 series, 8 de 11 pilotos y 2 de 10 pilotos. Las series más rápidas correrán en último lugar. La numeración dentro las series será por riguroso orden de clasificación del año anterior. 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 con ranking que deban modificar su frecuencia.

#### 8. ENTRENOS PREVIOS.

El circuito se abrirá el viernes a las 8:30 con entrenos libres. De Lunes a Jueves permanecerá cerrado a cualquier coche y piloto que vaya a correr en la prueba. A partir de las 13:00 h se organizarán cuatro tandas controladas de 10 minutos por serie, tras estas mangas controladas el circuito quedará cerrado. En caso de falta de luz la última manga podrá ser eliminada.

Los pilotos que no rueden y no se acrediten el viernes podrán hacerlo el sábado de 8 a 9. Para ellos habrá un máximo de dos mangas de 10 minutos controladas por la organización.

#### 10. REUNIÓN DE PILOTOS

La reunión de pilotos se realizará a las 9:00 h del sábado. 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 no participación en la prueba por su falta de interés y colaboración en la misma. Pueden asistir los mecánicos, si bien los únicos con voto son los pilotos inscritos.

A partir de las 9:30 se hará una última serie controlada **obligatoria** de 10 minutos, según la normativa general de Aecar, previa a las clasificatorias.

## 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.

## 12. CLASIFICATORIAS.

Se harán un total de 4 clasificatorias con salida lanzada y después el circuito permanecerá 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. Habrá 4 pilotos directos a la final.

## 13. SUBFINALES Y FINAL.

Se partirá de 128 avos (108 pilotos), los 256 avos quedan eliminados. Serán todas a 15 minutos excepto las semifinales a 20 minutos y la final a 30 minutos.

## 14. HORARIOS

Los siguientes horarios son orientativos y se modificarán en función del número de inscritos, la luz y la climatología, según estime la dirección de carrera.

### Horarios estimados Campeonato de España touring gas.

#### VIERNES

8:00 Apertura de circuito  
8:30 12:55 Entrenos libres  
13:00 19:40 Entrenos controlados

	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 circuito cerrado.

**SABADO**

7:45 apertura del circuito.  
8:00 9:00 entrenos controlados pilotos no acreditados.  
9:00 9:15 Reunión de pilotos.  
9:30 11:10 entreno controlado obligatorio 10 minutos.

9:30	9:40	serie 10
9:40	9:50	serie 9
9:50	10:00	serie 8
10:00	10:10	serie 7
10:10	10:20	serie 6
10:20	10:30	serie 5
10:30	10:40	serie 4
10:40	10:50	serie 3
10:50	11:00	serie 2
11:00	11:10	serie 1

11:30 18:50 Clasificatorias

	1	2	3	4
serie 10	11:30	13:20	15:10	17:00
serie 9	11:41	13:31	15:21	17:11
serie 8	11:52	13:42	15:32	17:22
serie 7	12:03	13:53	15:43	17:33
serie 6	12:14	14:04	15:54	17:44
serie 5	12:25	14:15	16:05	17:55
serie 4	12:36	14:26	16:16	18:06
serie 3	12:47	14:37	16:27	18:17
serie 2	12:58	14:48	16:38	18:28
serie 1	13:09	14:59	16:49	18:39

18:50 Circuito cerrado

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
14:00	14:20	EXHIBICION
14:20	14:30	PRESENTACION FINALISTAS
14:30	15:00	FINAL
15:15	15:30	ENTREGA TROFEOS

## 15. 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 reglamento 1/8 PISTA, y en tercero el uso y costumbre seguido hasta el momento.

## 16. 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. No se permitirá fumar en el carril de boxes ni en la zona de verificación ni en el podium como medida de seguridad y compañerismo.

## 17. SANCIONES Y RECLAMACIONES EN CARRERA

Saltarse las normas, los comportamientos antideportivos o la falta de respeto con otros pilotos, mecánicos y sobre todo con algún miembro de la organización o de Aecar, dentro o fuera de la pista, serán sancionados.

Será potestad del Arbitro, del Director de Carrera y del Delegado Nacional de la escala la imposición de tarjetas.

Dos tarjetas amarillas en la misma prueba implica la expulsión directa (puntuando cero puntos). Acumulación de tres tarjetas a lo largo del año implica no poder correr en la siguiente. Si la tercera se da en la última prueba del año no se podrá participar en la primera del año siguiente.

Las penalizaciones y reclamaciones dentro de la pista, se regirán según la normativa general de Aecar y en su defecto por las contempladas en el reglamento de 1/8 pista.

## **18. FUNCIONAMIENTO INTERNO**

### **18.1 DELEGADO NACIONAL.**

Es el máximo responsable de la categoría, será el encargado de informar a través de la página de Aecar de cuantas modificaciones o noticias de interés ocurran, de abrir las inscripciones, de modificar el reglamento o de interpretarlo en una carrera en caso de ser necesario, de adjudicar los circuitos del Nacional en base a la normativa existente y de vigilar por el buen funcionamiento de las pruebas. Para realizar su labor debe contar con el apoyo de los Delegados Regionales siendo el único capacitado para su nombramiento o destitución.

### **18.2 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.

### **18.3 LOS DELEGADOS REGIONALES.**

El Delegado Regional debe de conocer la normativa general de Aecar y la específica de su escala, debe cumplirla y hacer que se cumpla ayudando a los circuitos y pilotos de su región en todo lo posible. El Delegado Regional será el interlocutor con el Delegado Nacional, a éste llevará las inquietudes, problemas o quejas que le trasmitan los pilotos o clubes de su región aprovechando las reuniones de Delegados que se hacen en cada carrera del Nacional.

Será responsabilidad del Delegado Regional, verificar y comprobar que el club que solicita una prueba del Nacional, cumple los requisitos técnicos, además será el encargado de presentar la candidatura de su zona al Delegado Nacional, en los plazos fijados por Aecar y de ayudar al club para que la prueba sea del agrado de los pilotos. Podrá presentar una candidatura de su región para el Nacional que deberá de consensuar con los clubes. El Delegado Regional tendrá derecho a asistir a las reuniones de Delegados que convoque el Delegado Nacional en los circuitos. Mantendrá informados a los pilotos de lo que ocurra en su región a través de la página web de Aecar.

A todos los efectos un Delegado Regional hará las mismas funciones en su región durante una carrera que hace el Delegado Nacional en una prueba del Nacional y que están reflejadas en la Normativa de Aecar y específica de la escala.

En caso de falta de interés de un Delegado Regional éste podrá ser sustituido únicamente por el Delegado Nacional.

### **18.4 SANCIONES A CLUBES**

Será función exclusiva del Delegado Nacional, sancionar ó inhabilitar a un club ó a una región. Se considerarán como falta grave y susceptible de sanción, el incumplir alguno de los requisitos generales de Aecar y particulares de la escala.

Las faltas graves serán sancionadas con la pérdida de la fianza e inhabilitación durante 2 años al club organizador para hacer pruebas a nivel Nacional de cualquier categoría.

Si en una misma región se sancionase con inhabilitación a dos clubes, en un período de 3 años, se inhabilitara a la región durante 1 año para la celebración de pruebas de campeonato de España.

Si un club renuncia a la prueba una vez otorgada, 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 revisadas por éste último las instalaciones del segundo circuito.

## **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, entendiendo 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

El tubo de salida del escape debe ser orientada igual o por debajo de la horizontal.

Estas dimensiones incluyen una tolerancia de acuerdo con las variaciones del fabricante en los escapes disponibles comercialmente.

**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.

**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 Sports.

**1.11** El bumper frontal debe seguir la silueta -contorno- de la carrocería y debe ser fabricado para minimizar los daños producidos como consecuencia de ser golpeados por un coche. El bumper debe estar fabricado con goma espuma o un material plástico flexible. Cualquier otro material indeformable o duro no es válido.

**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 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 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 . (en Efra esta medida es de 50mm por lo que en un Europeo será siempre de 50 mm aunque se celebre en España)

Un agujero de máximo 35.00 mm de diámetro en el techo centrado 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 el agujero de repostaje y el de refrigeración 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.

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.

**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. La longitud máxima de la parte plana mas la curva será de 55 mm medida por abajo con un metro flexible.	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:	30.00 max.	
Trasera:	30.00 max.	

**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. La cuerda total máxima del alerón medida por la parte inferior con un metro flexible es de 55mm.

#### **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 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 serán en la cabina de cronometraje 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.

**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 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.

Para la interpretación de la normativa en caso de duda o reclamación, se reunirán Director de carrera, Delegado de pilotos y Delegado Nacional y con votos de igual valor dictaminarán al respecto.