

REGLAMENTO GRAN ESCALA 2026



ASOCIACIÓN ESPAÑOLA
DE COCHES
A RADIOCONTROL

REGLAMENTO GRAN ESCALA 2026

(modificaciones de 2026, en amarillo)

Índice

1.	SOBRE EL CAMPEONATO	3
1.1	Suspensión o Aplazamiento para pruebas del Campeonato de España	3
1.2	Sistema de Puntuación	3
1.3	Desempates	3
1.4	Inscripciones	3
1.5	Requisitos de Licencia	4
2.	FORMATO DE CARRERA	4
2.1	Reunión de Pilotos y Elección del Delegado de Pilotos	4
2.2	Acreditación y Entrenamientos Libres	4
2.3	Mecánicos	4
2.4	Entrenamientos Controlados y Clasificatorias	5
2.4.a	Entrenos Controlados	5
2.4.b	Mangas Clasificatorias	5
2.5	Sub-finales y Final	5
2.5.a	Sub-finales	5
2.5.b	Semifinal y Final	6
2.6	Procedimiento de Salida general	6
2.7	Parque Cerrado	7
2.8	Tiempo por Avería	7
2.9	Interrupciones	8
2.10	Ceremonia de Entrega de Trofeos	8
2.11	Horario Modelo	8
3.	SANCIONES	9
4.	CLÁUSULA DE REMISIÓN	10
5.	VERIFICACIONES TÉCNICAS	10
5.1	CAMBIOS, PENALIZACIONES Y PROHIBICIONES	11
5.2	VERIFICACIÓN DEL DEPOSITO	11
6.	ESPECIFICACIONES TÉCNICAS	11
6.1	CARROCERIA	12
6.2	CHASIS	12
6.3	BUMPER	12
6.4	PESO DEL VEHICULO	12
6.5	ALERON	12
6.6	DORSALES	13
6.7	DEPOSITO	13
6.8	MOTOR	13
6.9	TRACCIÓN, FRENOS y ELEMENTOS DE SEGURIDAD	13
6.10	ESCAPES	14
6.11	RUEDAS	14
6.12	ESQUEMAS	14

1. SOBRE EL CAMPEONATO

Se disputará a cuatro pruebas. De las cuatro pruebas puntuarán los tres mejores resultados. En el caso de no poderse realizar la final, se puntuará según sus posiciones en la clasificación general de carrera hasta semifinales.

1.1 Suspensión o Aplazamiento para pruebas del Campeonato de España

La suspensión de una prueba de forma anticipada únicamente se podrá realizar con una antelación mínima de 48 horas antes del inicio de los entrenamientos oficiales.

1.2 Sistema de Puntuación

Se utilizará el sistema de puntuación especificado en el art.17.1 del Reglamento General. Solo recibirán los puntos de la prueba los pilotos que participen al menos en una manga clasificatoria de esa prueba.

Al formato de puntos general establecido para el Campeonato de España de GE se le sumarán los siguientes puntos por participación en los campeonatos dando así el total y el resultado final.

4 pruebas → + 150 puntos

3 pruebas → + 100 puntos

2 pruebas → + 50 puntos

1 prueba → 0 puntos.

Este valor se sumará en todas las categorías al final del Campeonato, después de haber descontado la peor carrera o no asistencia.

1.3 Desempates

En el caso de empate en puntos se estará a lo dispuesto en el art.18.1 del Reglamento General. Como resumen:

En caso de empate y hasta que se resuelva éste, se tendrán en cuenta por este orden para el desempate:

- (1) la cantidad de primeros puestos conseguidos en las pruebas puntuables
- (2) la cantidad de segundos puestos conseguidos en las pruebas puntuables
- (3) la cantidad de terceros puestos conseguidos en las pruebas puntuables
- (4) El mejor resultado de la prueba descartada
- (5) El resultado de la última carrera común entre los pilotos empatados.

En el caso de campeonatos con un máximo de dos carreras, los puntos serán la suma de todas ellas. En el caso de tres o más carreras, se descontará el peor resultado de todas ellas. En el caso de que llegado al caso 5º, siguiera el empate, habrá campeones ex aequo.

1.4 Inscripciones

Las preinscripciones se realizarán exclusivamente por Internet a través de la página Web de la Asociación (www.aecar.org). Las preinscripciones se abrirán un mes antes de la prueba. El plazo de inscripción se cerrará el domingo de la semana anterior al de celebración de la prueba. En casos justificados se podrá prolongar hasta el jueves anterior a la prueba.

Solo se podrá realizar el pago por tarjeta de crédito o Bizum.

El precio será de 60 € de inscripción + 20 € de vigilante (dos noches) para la temporada 2026. La inscripción se aceptará una vez que el Club haya confirmado el pago de la misma. Los derechos de carrera serán fijados en la reunión anual de AECAR. En el Campeonato GE, de los 60 € de inscripción, la organización cederá 12 € por piloto a AECAR en concepto de derechos de carrera.

1.5 Requisitos de Licencia

Para poder participar, los pilotos y sus mecánicos deberán estar en posesión de la correspondiente licencia AECAR del año que corresponda, que pondrán a disposición, de así solicitarlo, del Director de Carrera, Delegado de AECAR u otro cargo de carrera.

Los pilotos extranjeros podrán participar siempre obteniendo la licencia Aecar del año en curso y recibirán los puntos correspondientes. Nunca obtendrán plaza para campeonatos internacionales por haber participado en el campeonato nacional. En el caso de los pilotos portugueses podrán participar con licencia FEPR, pero no puntuarán. Para puntuar deben tener licencia AECAR.

2. FORMATO DE CARRERA

Las pruebas se celebrarán sábado y domingo. El sábado existirán tres o cuatro mangas de éntrenos y las cuatro mangas clasificatorias. El domingo se celebrarán las sub-finales y finales.

2.1 Reunión de Pilotos y Elección del Delegado de Pilotos

Antes del comienzo de la prueba, el Director de Carrera y el Delegado Nacional de AECAR convocarán reunión de pilotos. La presencia es obligatoria para todos los pilotos inscritos. Se recordarán las novedades y los posibles cambios. Así mismo se elegirá un Delegado de Pilotos a través del cual se realizarán las correspondientes reclamaciones. No podrán ser Delegado de Pilotos cualquiera de los miembros de la organización o de la junta de AECAR.

2.2 Acreditación y Entrenamientos Libres

Los entrenos se realizarán el sábado en el mismo orden que las mangas clasificatorias y se confeccionarán con el Ranking del año anterior para todas las pruebas de la temporada. Los participantes deberán dirigirse a la caseta de control para recoger la acreditación y verificar su serie de entrenos y transponder, que será la misma que la de las series clasificatorias. No se podrá entrenar sin haber obtenido antes la acreditación.

Las mesas en boxes se marcarán con una etiqueta y ésta quedará reservada para toda la prueba. El espacio en la mesa será como mínimo de 1 metro. La verificación de los coches se hará a lo largo de los entrenos del sábado. Deberán estar todos verificados antes de que finalice la última serie de entrenamientos controlados. Los pilotos que no participen el sábado verificarán nada más llegar el domingo y se incorporarán como últimos clasificados de mangas clasificatorias en las sub-finales correspondientes.

2.3 Mecánicos

Deberán reparar siempre en boxes y fuera del carril. Para repostar podrán coger el vehículo en el carril de desaceleración, entrar en boxes, repostar, y dejar el vehículo otra vez en el carril de aceleración, vigilando que en dicha maniobra no se estorbe la entrada o salida de otro vehículo.

En ningún caso se podrá repostar, ocupando, aunque sea con un pie, el carril de desaceleración. Como máximo puede haber en boxes dos mecánicos por vehículo. El piloto es absolutamente responsable de la actuación y comportamiento de sus mecánicos.

NO SE PERMITEN RECOGE-COCHES, los mecánicos pueden entrar a la pista a salvar el coche de su piloto, pueden re-arrancar el motor junto a la pista, siempre sin entorpecer el tráfico.

La organización dispondrá de chalecos reflectantes, para al menos uno de los mecánicos de cada piloto. El chaleco será de obligado uso.

2.4 Entrenamientos Controlados y Clasificatorias

2.4.a Entrenos Controlados

Existirán dos mangas de entrenos controlados para cada grupo/categoría. Esta manga de entreno controlado será de 10' de duración. Se disputan por el sistema de tiempo más última vuelta, y no darán derecho a recolocación.

2.4.b Mangas Clasificatorias

Existirán cuatro mangas clasificatorias para cada grupo/categoría. Estas mangas clasificatorias serán de 10' de duración. Se disputan por el sistema de tiempo más última vuelta, y puntuará la mejor de las cuatro para la clasificación general. Transcurridos diez minutos desde la publicación de cualquiera de los resultados, estos serán definitivos de no haber reclamación sobre ellos.

Una manga clasificatoria solo tendrá validez cuando se hayan corrido todas las series. En el caso de circunstancias que alteren, dentro de una manga, las características de la pista (lluvia torrencial, oscuridad, tormenta eléctrica, terremoto, etc.) el Director de Carrera anulará esa manga o serie, siendo válidas las demás. Una manga no tendrá validez cuando el Director de Carrera anule una serie dentro de la manga y esta no se pueda repetir. Solo se repetirán las series afectadas.

Una vez completada la Manga el resultado será válido, aunque las condiciones de la pista sean distintas en la misma manga.

En el caso de no poder disputar las clasificatorias el sábado por problemas muy graves estas se realizarán el domingo a primera hora, haciendo únicamente 2 mangas y puntuando la mejor.

2.5 Sub-finales y Final

Tras las mangas clasificatorias, se confeccionará el árbol de sub-finales distribuyendo a los pilotos por orden de clasificación en dos ramas A y B, teniendo en cuenta lo siguiente:

2.5.a Sub-finales

- El número máximo de pilotos en sub-finales será de 11.
- Los clasificados en posiciones impares se asignan a la rama A y los pares a la rama B.
- Se empieza a correr por la sub-final B más baja.
- De cada sub-final progresan a la sub-final superior los 3 primeros clasificados, siguiendo siempre su rama (A o B).

- Para desempates, en el caso de pilotos con el mismo número de vueltas y tiempo, clasifica por delante el piloto que haya tomado la salida en la posición más baja.
- Resultados en caso de interrupción: Cualquier sub-final, una vez transcurrido 5 minutos de su inicio, tendrá validez, siendo cual fuere la causa de interrupción, siendo el resultado de esta, la última clasificación provisional existente.

2.5.b Semifinal y Final

- De semifinales a la final absoluta progresan los 5 mejores clasificados de cada semifinal. Estos se ordenan por vueltas y tiempo creando la parrilla final con las 10 primeras posiciones asignadas.
- Para desempates, en el caso de pilotos con el mismo número de vueltas y tiempo, clasifica por delante el piloto que haya tomado la salida en la posición más baja.
- Si se mantiene el empate clasifica delante el piloto de la semifinal A.
- En caso de que la carrera se declare en mojado, la ordenación para la final será por orden estricto del resultado final. Esto es, pasa como primero el primer clasificado de la semi A, como segundo el primero de la semi B, como tercero el segundo de la semi A, como cuarto el segundo de la semi B... y así consecutivamente.
- Existirá una FINAL B, o de repesca, tras las dos semifinales donde podrán participar los pilotos que hayan corrido una semifinal y no hayan logrado pasar a la Final A. El piloto vencedor de esta final promocionará a la FINAL A con la posición 11 completando la parrilla.
- Resultados: En el caso de interrupción de la final ver artículo específico más adelante. De no poderse disputar la Final, la posición final de carrera de los pilotos de la final será la que determine el número de posición de salida que tienen asignado para esa final.
- Presentación de Pilotos: Antes de la FINAL debe realizarse una presentación al público de los finalistas.

NO SE PERMITE el repostaje de combustible en el transcurso de las Sub finales y Final. El incumplimiento de este punto significa la retirada del vehículo de la sub-final o final.

2.6 Procedimiento de Salida general

Para las sub-finales y finales deberá usarse para las salidas el formato de parrilla FORMULA1. Se recomienda que la parrilla esté situada en una de las rectas del circuito y que la separación entre coches sea de entre 3 y 4 metros.

- Cinco minutos antes de la salida de la sub-final o final, la pista quedará abierta.
- Cuando falten dos minutos para la salida, el director de carrera llamará a TODOS los coches a boxes. Todos deben entrar. El repostaje está permitido.
- Cuando falten 45 segundos para la salida, el director ira llamando a todos los coches empezando por el que debe ocupar la posición 1 de la parrilla.
- Estos irán saliendo de boxes conforme los llamen y se dirigirán a su posición en parrilla de salida.
- A partir del momento en que el director llama al coche 1 ya no se podrá pedir tiempo por avería.

- En el momento que el director de carrera llame al último piloto y pasen dos segundos dirá de forma audible “Tiempo finalizado”. A partir de ese momento el piloto que no haya salido deberá colocarse en la última posición.
- NO SE EFECTUA VUELTA DE RECONOCIMIENTO NI EN SUB-FINALES NI EN LA FINAL.
- Como máximo 5 segundos después de que los coches hayan llegado a parrilla, comenzará la CUENTA-ATRÁS de 5 segundos, audible por megafonía, hasta el segundo 3 (en que deja de escucharse por megafonía) y sonara un pitido de salida.
- Las salidas anticipadas serán penalizadas. En ninguna circunstancia puede repetirse una Salida por haberse adelantado algún coche.
- El director de carrera puede anular y repetir una Salida solamente cuando considere que el procedimiento de salida no ha sido el correcto.

2.7 Parque Cerrado

Todos los coches de los semifinalistas irán a “Parque Cerrado” inmediatamente después del término de su semifinal y podrán ser inspeccionados. Los coches deben permanecer con los Jueces y no podrán ser manipulados por los pilotos o mecánicos.

Se entregarán todos los coches para la final a la vez. En caso de lluvia, se entregarán inmediatamente los coches de la primera semifinal, para poder ser limpiados y secados, y evitar problemas que no tendrían de haber corrido la segunda semifinal. El director de carrera les dará el mismo tiempo que a los de la otra semifinal para reparar y repasar el coche, por lo que deberán entregarlos a parque cerrado antes de la final, como máximo tanto antes como el de la duración de la entrega de los coches de la primera hasta el de entrega de los coches de la segunda semifinal. El objetivo es conseguir que todos los coches finalistas disfruten del mismo tiempo para repaso y reparación.

En los Campeonatos de España acabada la final todos los coches irán a inspección técnica inmediatamente, incluyendo aquellos que no hayan completado la final.

2.8 Tiempo por Avería

Cualquier participante de SEMIFINALES o FINAL puede pedir un aplazamiento de 10 MINUTOS en la Salida para reparar su coche.

A partir del momento en que el director llama al coche 1 ya no se podrá pedir tiempo por avería.

SI EL APLAZAMIENTO SE SOLICITA POR CUALQUIER PROBLEMA QUE NO SEA ATRIBUIBLE A LA DIRECCION DE CARRERA, el piloto solicitante saldrá de la última posición de parrilla. Sólo se podrá conceder un aplazamiento por cada Semifinal y Final. Desde el momento en que es concedido, los otros coches deberán permanecer en la línea de boxes (fuera de la pista) bajo la supervisión de los organizadores, pudiendo realizar las operaciones de repostaje.

Se permite poner los calentadores de neumáticos. Para ello, el club organizador colocará en la línea de boxes enchufes a 220v para que el que quiera pueda conectar los calentadores de neumáticos.

Si otro piloto también manipula cualquier otro parámetro, tendrá que cumplir la misma penalización y saldrá detrás del piloto que pidió tiempo. Los pilotos penalizados saldrán de la posición 12 hacia atrás. Durante estos 10 minutos el vehículo o vehículos que pidan el

aplazamiento podrán reparar y probar el coche en la pista, mientras el resto continuará en boxes.

(ver Reglamento General art.12.2 Condiciones Comunes, punto 3. Tiempo extra por avería)

2.9 Interrupciones

En el caso de que una carrera sea interrumpida por más de 60 minutos, por razones fuera del control de los organizadores, la Organización podrá decidir si continúa o cancela la carrera.

En el caso de interrupción de una SEMIFINAL o FINAL, se utilizará el siguiente procedimiento:

- Si han transcurrido menos de 10 minutos, los resultados se anularán y una nueva salida será dada, corriéndose el total del tiempo fijado. Los vehículos podrán ser reparados y repostados de combustible antes de la nueva salida.
- Si han transcurrido más de 10 minutos, los resultados hasta la interrupción serán retenidos. Los coches no podrán ser reparados ni repostados. Una nueva salida será dada, corriendo el tiempo que falta para completar el tiempo total fijado. Los dos resultados serán sumados para obtener la clasificación.
- Si la segunda salida, por cualquier razón, no pudiera tener lugar los resultados de la primera parte serán los que determinen la clasificación.
- Cuando la interrupción se produzca transcurrido el 75% o más del tiempo fijado para la prueba, el resultado hasta el momento de la parada será el definitivo. En el momento de la interrupción los coches deben permanecer en la línea de salida, con los motores apagados, bajo la supervisión del director de carrera (el incumplimiento de este apartado significa la descalificación del piloto).

2.10 Ceremonia de Entrega de Trofeos

Inmediatamente después de publicarse los resultados oficiales, deberá tener lugar la ceremonia de entrega de trofeos. Se entregarán trofeos a los 11 finalistas, trofeos de calidad acorde a la categoría de un Campeonato de España. Es recomendable entregar recuerdos de participación a todos los inscritos, así como tres botellas de cava para los 3 primeros clasificados de cada modalidad.

Los pilotos que deban recoger trofeo están obligados a recogerlos, salvo impedimento de fuerza mayor que deberá ser comunicado y aprobado por el Director de Carrera. Su incumplimiento dará lugar a la descalificación del piloto en la carrera.

2.11 Horario Modelo

Las pruebas de Campeonato de España se disputarán en sábado y domingo. El horario puede ser modificado para adaptarlo al número de participantes si fuera necesario. Como orientación, el horario será el siguiente para toda la temporada 2026:

VIERNES

Instalaciones abiertas. Según disponibilidad del club organizador - Entrenamientos Libres.
20:00 - cierre de pista. Limpieza del trazado.
22:00 - cierre de instalaciones.

SÁBADO

SÁBADO							
ENTRENAMIENTOS CONTROLADOS Y CLASIFICATORIAS							
08:30	Apertura instalaciones y confirmación de inscripciones						
09:00-09:15	Entreno Libre F1	10'					
09:20-09:55	Entreno Libre Turismo	30'					
10:00-10:30	Reunión de Pilotos y Fotografía de grupo	30'					
		ENTRENOS CONTROLADOS 10'		CLASIFICATORIAS 10'			
		1	2	1	2	3	4
F1	GRUPO 1	10:30	11:30	14:30	15:30	16:30	17:30
TURISMO	GRUPO 3	10:45	11:45	14:45	15:45	16:45	17:45
	GRUPO 2	11:00	12:00	15:00	16:00	17:00	18:00
	GRUPO 1	11:15	12:15	15:15	16:15	17:15	18:15
20:00	Circuito Cerrado						

DOMINGO

DOMINGO							
FINALES							
08:00	Apertura instalaciones.						
		INICIO	DURACION				
TURISMOS	¼ FINAL B	9:00	30'				
	¼ FINAL A	9:40	30'				
TURISMOS	½ FINAL B	10:20	30'				
	½ FINAL A	11:00	30'				
F1	ENTRENO LIBRE	11:40	20'				
TURISMOS	REPESCA	12:10	20'				
F1	FINAL A	12:40	25'				
TURISMOS	FINAL A	13:15	30'				
14:00	Entrega de Trofeos						

3. SANCIONES

Las infracciones se dividen en leves, graves y muy graves. Las infracciones las pondrá el árbitro o el director de la carrera. Antes de la aplicación de las sanciones se podrá comunicar al piloto un preaviso de la siguiente manera: Por ejemplo: "Atención, piloto número..., cuide su conducción", o "Atención, piloto número... no recorte", etc.

Se sancionarán con Pass Thru las siguientes infracciones leves:

- Recorte de curva, obstrucción a ser adelantado, golpear por detrás, retención en la salida, salida adelantada, saltarse la bandera de boxes, ocupar el carril de boxes, emitir fuera de pódium, etc.

El coche sancionado tendrá que hacer un paso por el carril de boxes a marcha lenta y después volver a incorporarse a la carrera.

Se sancionarán con Stop&Go las siguientes infracciones graves:

- Conducción antideportiva, empujar el coche en la salida, recorte excesivo, salida anticipada o no respetar el sistema de salida, entrada del mecánico en el circuito sin causa (interferencia) o sin autorización, meter el coche en el circuito desde lugar distinto que el de boxes, reparar en el circuito, etc.
- El comportamiento incorrecto con otros pilotos, desconsideración con el personal organizativo o delegados de AECAR, y en general aquellos relativos al comportamiento de la persona infractora con respecto a los demás.
- Se consideran infracciones muy graves, y se sancionaran con la descalificación:
 - En el caso de dos graves.
 - En el caso de comportamiento incorrecto y grave hacia los pilotos, personal de la organización o delegados de AECAR, o terceros.

El coche sancionado deberá entrar en una zona especialmente reservada para ello, donde será recogido y mantenido elevado del suelo (según especialidad), por personal destinado a este efecto y permanecerá en dicho lugar durante el tiempo señalado por el director de carrera o arbitro, pasado el cual se reincorporará a la carrera.

La sanción deberá cumplirse dentro de las tres vueltas siguientes a la de comunicarse la misma. En el caso de incumplimiento la sanción será de una vuelta. En el caso de que fuera en la última vuelta la sanción será de 15 segundos más. Las infracciones leves no son acumulativas.

4. CLÁUSULA DE REMISIÓN

En todos aquellos apartados no dispuestos en el presente reglamento, se aplicará, primero, el reglamento general de AECAR, en segundo lugar, el reglamento EFRA, y en tercero la decisión del jurado de carrera.

5. VERIFICACIONES TECNICAS

La verificación se realizará en un lugar habilitado para las mismas, con acceso solo a la organización. Los mecánicos podrán pedir a los verificadores ver el resultado de su verificación.

La Organización podrá verificar tantas veces lo desee cualquier coche participante, especialmente al inicio de carrera, tras las sub-finales y la final. Será obligatorio marcar el chasis y el motor de los vehículos participantes por cualquier medio indeleble (etiqueta, grabado o

pintura). El marcaje de chasis y motor debe llevarse a cabo antes del comienzo de la primera manga clasificatoria.

5.1 CAMBIOS, PENALIZACIONES Y PROHIBICIONES

Se permite cambiar cualquier pieza del coche, excepto el chasis (coche) y el motor. Una vez verificado el vehículo, se podrá cambiar el chasis y/o el motor, por defecto, desgaste o rotura, y siempre que sea de la misma marca y para el mismo modelo. En el caso de sustitución de alguno de estos, el piloto deberá llevar a la organización el chasis y/o el motor verificado, y el que lo vaya a sustituir, y el elemento nuevo deberá ser verificado de acuerdo con este reglamento. El chasis y/o el motor anterior permanecerá bajo custodia de la organización hasta el final de carrera.

Las reparaciones del motor se deben hacer bajo supervisión de los verificadores. El cambio de segmento, juntas, retenes y tapa del encendido NO llevarán penalización.

Los pilotos que soliciten, y les sea autorizado el cambio de un motor extra o reparación del motor marcado, recibirán una penalización. Esta penalización se realizará de la siguiente manera. El piloto en su sub-final o final, se colocará en el puesto de parrilla que le corresponda para la salida y realizará un Stop & Go de 10 segundos dentro de las tres primeras vueltas. En caso de no hacerlo se le sancionará con una vuelta de penalización.

Están totalmente prohibidos los sistemas de ayuda a la conducción (Giróscopos, telemetría, Etc.). Ninguna función distinta a la dirección y acelerador/freno podrá ser operada por radiocontrol. Con excepción de un “failsafe electrónico” y el sistema de frenos, no está permitido ningún otro sistema electrónico o hidráulico.

Está prohibido tocar los vehículos en parque cerrado.

5.2 VERIFICACIÓN DEL DEPÓSITO

Una vez verificado el depósito y si este se excede del máximo, se volverá a verificar pasados 10 minutos dejando el vehículo en parque cerrado. El piloto podrá pedir la presencia del Delegado de Pilotos para verificar la correcta medición, producto de la posible sanción. Con supervisión del Responsable de Verificaciones se podrá enfriar el depósito con combustible (solamente con gasolina). (Prohibidos los Spray).

Para la realizar la medida se considerarán todos los tubos y filtros, llenando el depósito hasta el tapón de cierre.

6. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS

El Club organizador deberá disponer de los dispositivos necesarios para proceder a las verificaciones técnicas necesarias, consistentes principalmente en los siguientes objetos:

- cajón de medidas máximas
- jeringa y probetas calibradas
- peso
- embudo

- cinta métrica.

6.1 CARROCERIA

Se pueden utilizar carrocerías de 2/4 homologadas por Efra y GT series, También deberán estar pintadas, con los cristales transparentes o traslucidos colocando los números en ella bien visibles, en el caso de pérdida de la carrocería o de los números en carrera deberá subsanarse o será sancionado con la pérdida de la manga, únicamente podrán seguir en caso de lluvia comunicándose por megafonía.

Las defensas delanteras y traseras serán de material plástico flexible para evitar daños a terceros. Deben cubrir el punto exterior de las ruedas visto desde arriba, con la dirección en posición neutra y estar firmemente fijadas al chasis. No se permite recortar el parabrisas. Las ventanas laterales y trasera pueden ser cortadas. Todas las partes del coche deben estar cubiertas por la carrocería, con excepción de la antena de radio y salida escape. No se permite moldear canales de aire dentro de las ventanas laterales para guiar el aire al interior. No puede recortarse la carrocería fuera de las líneas originales de corte ni modificar sus formas a través del calentamiento de ésta. Todas las aberturas que se realicen deben existir en el modelo a escala real.

6.2 CHASIS

La medida debe comprender entre 500mm a 535mm distancia medida entre ejes (turismo).

6.3 BUMPER

Deberá estar fijado al chasis, construido en material flexible como el purim, foam... Debe recorrer todo el frontal de la carrocería con una altura mínima de 40mm. La parte flexible (foam, purim...) debe sobresalir de su soporte (bumper fijo al chasis) un mínimo de 35mm. en todo el contorno.

Cualquier material inflexible utilizado para fijar la carrocería no puede sobresalir de ésta más de 10mm.

6.4 PESO DEL VEHICULO

El peso mínimo será de 10 Kg y máximo 12 Kg. completo, incluido combustible, batería y transponder, tanto en turismos como en formulas.

6.5 ALERON

En Turismos el perfil del alerón trasero deberá entrar dentro de un CUADRADO de 60 x 60 mm incluidos los laterales. Este alerón puede tener el ancho máximo del vehículo, no puede colgar sobre la parte trasera del coche (no sobrepasar el largo del coche) y la altura no debe ser superior al punto más alto del techo del vehículo. El alerón debe ser de UN SOLO PLANO.

En Formula el alerón delantero debe tener un ancho máximo de 450 mm, con un ala máxima de 120mm. Debe estar fijado al chasis y construido en material flexible. Como su finalidad es proteger a las personas no podrán utilizarse elementos metálicos ni otros elementos no flexibles que contribuyan a darle rigidez. En el supuesto de quedar colgando del coche deberá de soltarse del todo para evitar daños a otros participantes. Este alerón frontal no puede sobresalir más de 230mm del eje de las ruedas delanteras. En cuanto al alerón trasero, debe entrar dentro de un cajón de 95 x120mm. El número de alerones que se coloquen dentro de este cajón es libre. No puede sobre salir del espacio entre los neumáticos traseros. Este alerón trasero y el

difusor no pueden sobresalir más de 120 mm del eje de las ruedas traseras. El ancho de los pontones laterales debe ser como mínimo un 10% menor que el ancho total.

6.6 DORSALES

Los números de los dorsales de los vehículos deben tener al menos 50mm de altura y 60mm de ancho. Los números deben ser de color negro sobre fondo blanco o amarillo y estar realizados en material adherente de calidad. Deben ser utilizados tal y cómo se entregan por la Organización, salvo para los fórmula 1 que con las mismas características pueden ser confeccionados por los pilotos. En los turismos deben estar colocados en los laterales y capó delantero o techo del vehículo. Se utilizará el sistema de numeración único, es decir, un único dorsal para cada piloto a lo largo de toda la carrera y temporada. Este DORSAL se corresponderá con la clasificación que el piloto haya obtenido en el Campeonato de España disputado el año inmediatamente anterior. Los pilotos que no lo hayan disputado, la organización le otorgará un número correlativo que le servirá para el resto de las pruebas que dispute. En Fórmula1 se colocarán en los laterales de la carrocería o a ambos lados del alerón trasero.

6.7 DEPOSITO

Estará situado en el interior del coche y su capacidad máxima, incluidos tubos y filtros, será de 700cc tanto para turismos como formulas.

La responsabilidad de la capacidad del depósito es del piloto y es él quien tiene que asegurarse de que esta sea la correcta en todo momento y así evitar sanciones.

6.8 MOTOR

Solo está permitido 1 motor marcado por la organización. Se permitirán los encendidos Volantes de diámetros pequeños. El motor debe ser monocilíndricos, de 2 o 4 tiempos, de un máximo de 23 cc para Turismo y máximo 29cc para Formula. Los motores turbo, inyección, sobrealimentados, tipo Wankel o de válvulas rotativas no están permitidos. El sistema de retardo de encendido debe ser ajustado sólo mecánicamente, sólo se permiten ajustes manuales estáticos. No se permiten arranques por batería, Sólo se admiten sistemas de encendido cuyo único parámetro sean las RPM del motor. Sólo se permiten lumbreras de admisión abierta y fija. El bloque del cilindro debe ser fundido en una sola pieza, no se permiten camisas independientes ni deslizantes, pero si se permiten los motores con culata separada del cilindro. El cigüeñal debe ser de configuración split (partido), con el cuerpo final cerrado. No se permiten medios cigüeñales. Máximo de 4 transfers de admisión. El motor debe ser refrigerado por aire y éste debe ser dirigido por el volante de inercia. El diámetro máximo del Venturi del carburador será de 13mm. El filtro de aire debe ser fijado al carburador. Los cambios y los variadores de velocidad no están permitidos.

6.9 TRACCIÓN, FRENOS y ELEMENTOS DE SEGURIDAD

Sólo se permiten coches con tracción a dos ruedas (trasera). Todos los coches deben disponer de frenos y embrague, de tal manera que puedan permanecer parados y con el motor en marcha. El interruptor de apagado de motor debe estar situado en el lugar en que originalmente venga situado en el motor, estando accesible a través del corte practicado en la ventana lateral, alejado de fuentes de calor y partes móviles, y debe estar señalizado en la carrocería con una E de 20mm de tamaño en color negro o rojo dentro de un círculo con fondo blanco cuya circunferencia será de color rojo. Los frenos hidráulicos están permitidos. Los coches deben disponer de un dispositivo mecánico en el carburador (muelle...), que haga que éste retorne a la posición de CERRADO en caso de radio interferencia. Todos los coches deben estar equipados

con una cámara de aire-filtro, para reducir el ruido de admisión. Es recomendable utilizar los comercializados por los fabricantes al objeto de disipar interpretaciones subjetivas acerca de su validez. El combustible debe ser gasolina comercial expendida en las Estaciones de Servicio. El único aditivo permitido es el aceite.

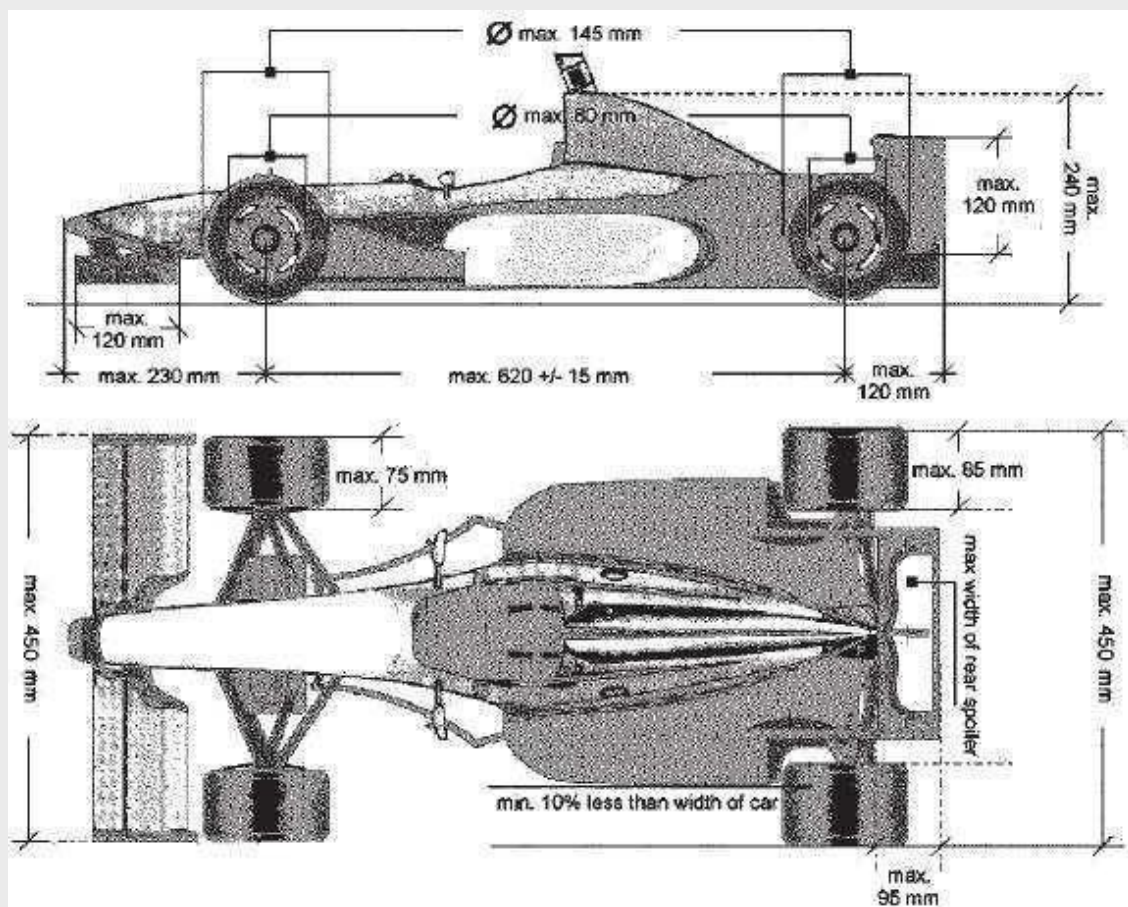
6.10 ESCAPES

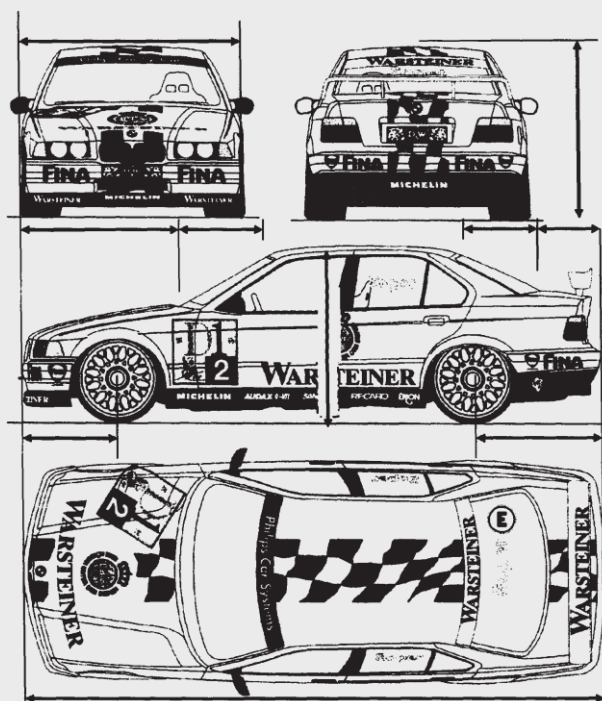
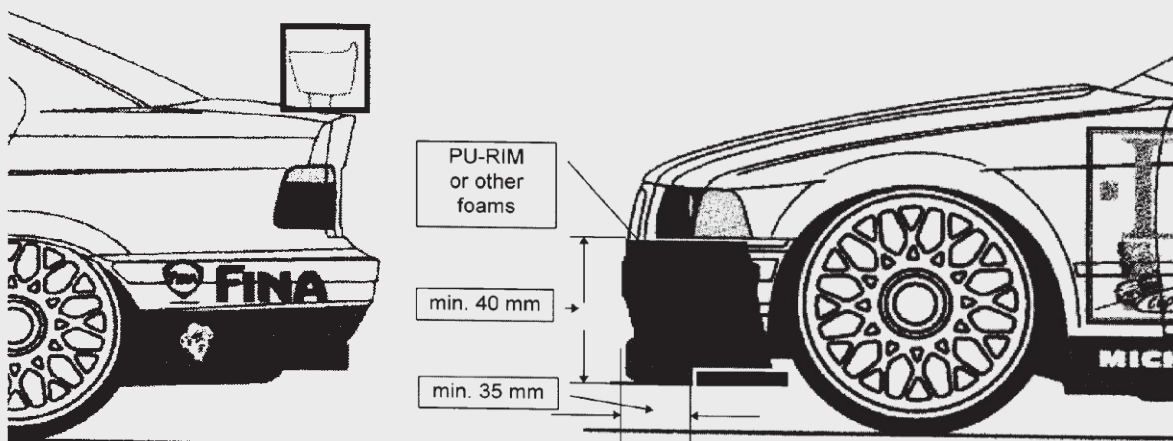
Estos serán obligatoriamente de 3 cámaras (HOMOLAGADOS POR EFRA) y el diámetro interior máximo de la salida de escape será de 13mm. El total del escape debe de estar dentro de la carrocería, solo permitiendo sobresalir la salida, un máximo de 10mm. El ruido total (todas las partes mecánicas) producido no puede ser molesto (tanto si es por avería como por su construcción) tanto en Turismos como en Formulas.

6.11 RUEDAS

Para el Campeonato de España tanto Turismo como Formula, el compuesto de neumático será goma, siendo la cantidad de juegos a utilizar por cada piloto LIBRE (no hay Control Tyre). Los neumáticos tienen que ser modelos y marcas comerciales. Se permite la utilización de aditivos para ruedas comercializados para automodelismo. Su aplicación, por motivos de protección a la salud de los pilotos y mecánicos, tendrá que realizarse FUERA de LA ZONA DE BOXES (Bajo pódium y carril de boxes) y FUERA DEL PADOCK (Mesas de trabajo) y nunca sobre la pista.

6.12 ESQUEMAS





www.aecar.org

aecar