

## REGLAMENTO CAMPEONATO ANDALUCÍA PISTA ELÉCTRICO 2024

### 1. PRUEBAS, VALIDEZ Y REQUISITOS DEL ORGANIZADOR

Se realizarán un total de 4 pruebas con las modalidades: Touring Stock h,, Fórmula 1 Eléctrico (en adelante F1), Camiones 1/14, y en el mismo fin de semana. Las fechas quedarán fijadas en el calendario de AECAR ANDALUCÍA.

### 2. INSCRIPCIONES

Para inscribirse es imprescindible disponer de licencia AECAR A en vigor. Además se requiere el uso de transponder personal compatible con el sistema de cronometraje MYLAPS RC4.

No habrá límite en el número de inscripciones y se efectuarán a través de la web de AECAR [www.aecar.org](http://www.aecar.org) en su apartado correspondiente. El mínimo de pilotos por modalidad para celebrar prueba de la misma será 4. En caso de no completarse, se entenderá como no celebrada.

Las inscripciones se abrirán con la suficiente antelación (normalmente 4 semanas antes). El precio por participar en una modalidad será:

El precio para las modalidades de Touring Stock y F1 es el mismo 30€, La modalidad de camiones tiene su precio particular.

Precio de una modalidad Touring stock , F1: 30€

Precio por dos modalidades Touring stock ,F1: 50€

Precio Camiones:15€ si se corre solo esa modalidad o 10€ si se corre unida a otra modalidad.

-Durante la temporada 2023 se aplicará una liquidación a la delegación de 4€ por participante, destinados a los trofeos de final de año, compra equipos de verificación y gasto de aditivo controlado en touring.

El ranking inicial: se usará ranking Andaluz 2023

El cierre de inscripciones será el Jueves inmediatamente anterior a la prueba a las 14:00 y el pago se realizará en el circuito, el sábado en el caso de acudir a entrenar o el Domingo en el caso de no acudir el Sábado. Las inscripciones fuera de plazo se realizarán por escrito al Delegado Regional y tendrán un sobre coste de 5 €, los cuales irán destinados 2.5€ al club y 2.5€ a la delegación..

En el caso de que un piloto no acuda a la carrera y no haber avisado antes del Viernes a las 20:00 horas, el piloto será sancionado con un sobre coste de 15€ en la próxima carrera de Campeonato de Andalucía que se inscriba.

El viernes se subirá, al Facebook de Aecar Andalucía tanto los grupos de pilotos como los horarios previstos para el domingo.

### 3. COLOCACIÓN EN GRUPOS Y HORARIOS

Se crearán grupos de pilotos para las mangas clasificatorias de forma equilibrada según el número de participantes, por cada modalidad, con un máximo de 12 pilotos por grupo. Los grupos estarán numerados, siendo el Grupo 1 la de pilotos con mejor ranking. En caso de desequilibrio en la cantidad de pilotos por grupo, los grupos con mejor ranking aumentarán en 1 su cantidad.

Para la confección del horario, se utilizará de forma orientativa el siguiente esquema:

Siempre que sea posible se realizará la carrera de Touring stock y F1 íntegramente el Domingo, dejando el Sábado para entrenos libres.

Sábado:

- La Pista debe estar limpia y aditivada antes de las 10 de la mañana hora en que se abrirá la misma para el inicio de entrenamientos libres.
- Los entrenos se organizarán por modalidades, si el número de pilotos lo requiere, destinándose tiempo en pista de manera justa según inscritos de cada categoría.
- La pista se cerrará dependiendo la luz solar, y será publicada la hora de cierre de circuito en los horarios de carrera que se subirán el viernes al Facebook.
- La carrera de camiones se hará integra el sábado desde medio día, intercalándose con los entrenos libres controlados.

Domingo

- 8:00 Apertura de instalaciones
- 8:15-8:45 Pago de Inscripciones ,
- 8:30 Reunión de Pilotos
- 9:00 Entrenos cronometrados (durante el tiempo de entrenos cronometrados deben marcarse ruedas, chasis, recoger dorsales) en el caso de que no hubiese mangas el sábado.
- A partir de este momento los horarios dependerán del número de inscritos.

#### 4. ENTRENAMIENTOS PREVIOS A LA CARRERA.

La Organización del Campeonato de Andalucía de Pista Eléctrico no obligará a cerrar el circuito la semana de la prueba, quedando a elección del club organizador la posibilidad de dejar entrenar a los pilotos de Lunes hasta el Viernes, cobrando la entrada estos días si ellos lo consideran necesario.

#### 5. REUNIÓN DE PILOTOS

Es obligatorio que todos los pilotos asistan a esta reunión de pilotos, en el caso de no hacerlo el Director de carrera podrá aplicar la sanción de pérdida de la mejor manga.

Durante esta reunión se presentará al equipo organizativo de la prueba y se explicará los puntos importantes que el Director de carrera crea necesarios. Esta se realizará antes del entreno controlado anterior a las clasificatorias.

#### 6. RECOGECOCHE

- Los puestos de recogecoche estarán marcados en la pista para que sea fácil localizarlos.
- El tiempo que cada piloto esté en su puesto de recogecoche nunca será superior al tiempo que se esté pilotando, según los inscritos de cada carrera se explicará el sistema a seguir, aunque la regla inicial que intentaremos seguir será recoger al terminar de pilotar dejando el coche en la mesa destinada para ello e ir inmediatamente al puesto de recogecoche.
- Queda a elección del Director de carrera elegir si los pilotos que corren más de una modalidad quedan totalmente exentos de recoger o que solo lo hagan en una de las categorías.
- No asistir al puesto de recogecoche será sancionado con la pérdida de la mejor clasificatoria o mejor final depende de dónde se cometa la infracción.

- El Director de carrera podrá elegir si en las mangas recogen todos los pilotos que no estén exentos o que lo hagan en dos grupos alternándose y así hacerlo en la mitad de las mangas.
- No está permitido el uso de teléfonos móviles ningún tipo de cascos, comer o fumar durante la función de recogecoche.
- Es tan importante acudir al puesto de recogecoche como la actitud durante esta función, pudiéndose sancionar de la misma manera una falta de actitud con la no presencia en el puesto.
- Los recogecoche solo llevarán los coches a pitline durante los minutos de calentamiento una vez iniciada la manga solo podrán colocar la carrocería, cualquier otra avería por la que el coche no pueda circular llevará al recogecoche a retirar el coche de la pista y ponerlo en un sitio seguro.
- Será obligatorio ponerse de recogecoche en el entrenamiento cronometrado previo a las Mangas.

## 7. PROCEDIMIENTO DE CARRERA

- A nivel general la prueba dispondrá de mangas clasificatorias y finales, que se celebrarán en ese orden, para cada modalidad.
- En clasificatorias primero correrán el grupo de peor ranking y en el caso de finales comenzarán en orden inverso al alfabético, terminando con las Finales A.
- Se realizarán cuatro mangas clasificatorias con una duración que depende de la modalidad, dónde puntuarán las dos mejores por el sistema de puntuación de eléctricos.
- Se realizarán tres finales con duración que depende de la modalidad + la última vuelta dónde puntuarán las dos mejores por el sistema de puntuación de eléctricos.
- Los coches llevarán puestos al menos 2 dorsales, uno en el lateral y otro en el frontal (se recomienda en la ventana lateral y cristal delantero) NO SE PERMITE EN EL TECHO. En el caso de fórmula 1 se colocarán dos, en ambos laterales del alerón trasero o carrocería, pudiendo recortar si se sobrepasa el área.
- En ningún momento se podrá pedir tiempo extra por avería o por falta de carga en las baterías durante mangas clasificatorias ni finales.
- El protocolo de salida será como se describe a continuación: En el caso de clasificatorias será salida volante, se abrirá la pista durante 2 minutos de warm-up a partir de ese momento se iniciará un tiempo independiente de los minutos acordados por cada categoría para cada piloto, el ordenador cantará los finales de manera automática una vez que cada piloto haya recibido su final deberá detener el coche en una zona segura para los pilotos que continúan en tiempo abierto, o continuar a velocidad de carrera (sin molestar a los pilotos que no han terminado y regresar lo antes posible al pitline una vez lo indique el director de carrera, todas las entradas en el pitline en el sentido que se está rodando. Salida de las finales será en línea, la zona a elección de dirección de carrera con una separación mínima entre coches de 2 m. (recomendable 3 m.), se abrirá la pista, a la llamada de 1 minuto los pilotos deben empezar a dirigirse a su lugar de salida, si un piloto no estuviera en su lugar al inicio de la cuenta atrás de 10 segundos deberá salir en última posición de parrilla.

### 7.1 TIEMPOS DE CARRERA

-Touring stock:

Mangas clasificatorias: warmup + 5 min + 1 vuelta

Finales: 7 minutos +1 vuelta

-F1:

Mangas clasificatorias: warmup + 5 min + 1 vuelta

Finales: 7 minutos +1 vuelta

-Camiones:

Manga Clasificatoria: 10min. Puntuan las 5 mejores vueltas.

Finales: 10 minutos +1 vuelta

## 8. VERIFICACIONES

- Durante la manga de entrenamientos cronometrados se procederá a recoger los dorsales, marcar el chasis y las ruedas.

- Los motores se deberán verificar y marcar durante el sábado si se acude al circuito, en el caso de no acudir el sábado se procederá a verificar el motor a primera hora del Domingo. Al igual que el ratio en stock.

- Verificación previa: se comprobará voltaje de la batería, marca de ruedas

- Tras las mangas o finales se verificarán los coches indicados por el director de carrera y o jefe de verificación, quedándose todos los coches en parque cerrado, pudiendo el director liberar los coches de los pilotos que corren dos modalidades, tras ser verificados si correspondiese, durante esta verificación posterior se puede verificar(a decisión de Verificador y o Director de carrera) todos los puntos indicados en el reglamento. En ningún momento deberán llegar los coches al paddock sin pasar por inspección técnica, ya que provocaría la pérdida de esa manga o final.

- El piloto será responsable de llegar con el tiempo suficiente a la inspección técnica previa.

- Si un coche está pasado de voltaje deberá acelerar y frenar para dejar el voltaje de su batería en el valor correcto, este piloto debe ceder el paso al resto de pilotos que esperan su verificación previa, y volverá a pasar la inspección tras ellos.

- En el caso de rotura de alguna de las ruedas, las correspondientes al tren (delantero o trasero), podrán sustituirse solo la rueda rota por una usada en condiciones similares al resto del juego. Este cambio debe ser autorizado por el Director de carrera.

- Cualquier cambio de chasis deberá ser autorizado por el director de carrera, debiendo dejar el chasis previamente marcado en inspección técnica hasta el final de la prueba.

- Las sanciones por no cumplir con la verificación son:

☐ No pasa en verificación previa: No puede salir a la clasificatoria o final.

☐ No acude a verificación posterior: pierde el resultado de esa clasificatoria o final.

□ No pasa la verificación posterior de coche, electrónica o carrocería: pierde el resultado de esa clasificatoria o final.

## 9. CLASIFICATORIAS

Como norma habrá 4 clasificatorias puntuando las dos mejores por el sistema de puntos de Aecar para eléctricos. La duración dependerá de la categoría + última vuelta con dos minutos de warm-up con salida volante.

Durante la manga clasificatoria será obligatorio ceder el paso a los pilotos con previsión más rápida.

Las mangas se contabilizarán por puntos, que se asignan según ranking de cada una de ellas. Al primero en el ranking, se le asignan 0 puntos, al siguiente 2 puntos, al siguiente 3 puntos y así sucesivamente. Se sumarán las 2 mejores puntuaciones en caso de 4 clasificatorias, las 2 mejores en caso de 3 y la mejor en el caso de 2. Para cada participante, el resultado otorgará un ranking de clasificatorias, que servirá para la creación de las finales.

En caso de empate, prevalece el que mejor puntuación haya obtenido dentro de las mangas contabilizadas. Si el empate continúa, se tendrá en cuenta el mejor resultado vueltas-tiempo de las contabilizadas.

## 10. FINALES

- Pasarán a la Final A los pilotos que hayan quedado entre los 10 primeros puestos del ranking de clasificatorias, los 10 siguientes a la Final B y así sucesivamente en cada modalidad.

- El orden en el que se disputarán las finales será desde la Z hasta la A (primero las finales de peor ranking).

- Para todas las finales, los pilotos pueden elegir su posición en el pódium. En caso de discrepancia, el primero en elegir será el piloto que salga en 1ª posición, luego el piloto que salga en 2ª y así sucesivamente.

- Se celebrarán tres finales y puntuarán las dos mejores.

- Si por la circunstancia que fuere tan solo pueden celebrarse 2 finales, contará la mejor para cada piloto (será el mínimo para que las finales sean válidas). En caso de no poder celebrarse las finales, el resultado será el de las mangas clasificatorias.

- En el caso de haber 12 pilotos todos pasarán a la final a, en el caso de haber 13 los 10 primeros pasarán a la final a y los clasificados del 11º al 13º pasarían a la final b, este mismo criterio se usará para finales b, c, d etc., completándose con 12 pilotos la final con pilotos peor clasificados.

- En el caso de que haya pilotos que no haya hecho clasificatorias pero vayan a disputar las finales, se les incluirá en el último grupo de finales, en últimas posiciones en función de su ranking u orden de inscripción, siendo imprescindible que el piloto lo comunique a la Organización antes de la creación de las finales.

## 11. REQUISITOS MÍNIMOS DE LA ORGANIZACIÓN

-La pista debe estar en condiciones idóneas para la práctica de esta modalidad, con los recortes de posibles trazados debidamente indicados, y aportando los medios de separación suficientes para evitar recortes.

-La pista debe estar limpia y aditivada antes de las 10 de la mañana del sábado, y se re-aditivará si fuese necesario al terminar la jornada del sábado, las isletas deben estar limpias y aditivadas para facilitar la conducción en la modalidad de f1.

-Sistema de crono (everlaps o rc timing) debidamente configurado y con la obligación de subir los tiempos a la aplicación de tiempos on line que corresponda según el programa de crono elegido.

-Es recomendable tener un segundo decoder, así como un segundo cable coaxial y antena. La delegación de Aecar Andalucía posee uno, en el caso de solicitarlo habrá que pedirlo con al menos una semana de antelación y el club se hará cargo de los gastos de envío del mismo.

-Zona de paddock con mesas, sillas, carpa, corriente 220v, para todos los pilotos asistentes.

-Zona de limpieza equipada con compresor y al menos un grifo de agua.

-Servicios.

-Podium con capacidad para al menos 12 pilotos y un referee.

-Personal Organizativo:

\* Cronometrador.

\* Director de carrera (debe conocer el reglamento)

\* Referee (solo para el domingo) Obligatorio para carreras con más de 40 inscritos. Muy recomendable siempre

\* Verificación técnica: mínimo 1 persona, recomendable 2 personas para el domingo.

## 12. ENTREGA DE TROFEOS

- Se entregarán trofeos a los cinco primeros de cada final A y a los tres primeros del resto de las finales B, C, etc Pudiendo el Club organizador añadir más trofeos si quiere.

- Es obligatorio quedarse a recoger el trofeo, si por alguna razón el piloto tuviera que ausentarse deberá de pedir permiso al director de carrera y nombrar un sustituto para recoger su trofeo, en el caso de no hacerlo, el piloto recibirá una tarjeta amarilla (consultar validez e importancia de tarjetas en el reglamento general de Aecar).

## 13. REGLAMENTO DE ANULACIÓN O DESARROLLO DE LA PRUEBA EN CASO DE LLUVIA.

• Sistema de anulación en caso de lluvia:

♣ Si la Previsión el Viernes a las 18 horas anterior a la prueba, en una cantidad igual o superior al 75%, como media de lo que aparece en la paginas web citadas abajo solo se seguirá adelante si la lluvia

termina antes de las 9:00 am de tal manera de que el club tenga tiempo para preparar el trazado. En caso contrario la carrera quedará aplazada.

♣ Páginas Web: [www.eltiempo.es](http://www.eltiempo.es) [www.wunderground.com](http://www.wunderground.com) [www.meteoblue.com](http://www.meteoblue.com)

En el caso de que cumpliendo el requisito anterior la prueba se viese afectada por la lluvia

- La pista se declarará húmeda cuando se aprecie de forma inequívoca este hecho o los tiempos por vuelta sean al menos 2 segundos más lentos por vuelta. Como premisa, mientras esté lloviendo, no se disputará la clasificatoria o final correspondiente, según el horario y predicciones meteorológicas, la organización junto con el Delegado Regional y jurado de carrera podrán escoger si descartarla o hacerla más tarde. Si la humedad o agua en pista produce spray y moja los componentes electrónicos, se procurará posponer la clasificatoria o final.
- Durante las mangas se aplicará el sistema para que todos pilotos estén en igualdad de condiciones y pueden descartarse clasificatorias que supongan una clara ventaja por las condiciones secas de la pista. En el caso de finales, puesto que todos de la final corren en las mismas condiciones, no habrá descarte de resultados.
- Mientras que haya luz solar se intentará realizar la carrera en seco, el director de carrera decidirá en que momento convocar a los pilotos, para valorar si seguir esperando o analizar lo citado en el siguiente punto.
- Si se aprecia que la carrera solo podrá desarrollarse en mojado, se hará una reunión con los pilotos para comunicar la decisión, si se continúa en esas condiciones, si se finaliza o si se anula. En función del momento de anulación, se tendrán en cuenta solo los resultados de clasificatorias o de finales (ver puntos 9 y 10, en el caso de imposibilidad de celebración)
- Durante el tiempo que la pista esté decretada como húmeda será obligatorio usar las ruedas del control tyre. No está permitido usar ruedas de agua.

### 13. PUNTUACIÓN DEL CAMPEONATO

- En caso de celebrar 3 o más pruebas, se descartará el peor resultado de cada piloto. En caso de solo haber podido celebrar 2 pruebas, no se descartará ninguna. El campeonato será válido siempre que se puedan organizar un mínimo de 2 pruebas para cada modalidad.

### 14. DISPOSICIONES GENERALES Y MODIFICACIÓN DEL REGLAMENTO

- En todos aquellos apartados no dispuestos en el presente reglamento, se aplicará el Reglamento General de AECAR, Reglamento Disciplinario de AECAR y reglamento EFRA, las incorporaciones se incluirán en el reglamento de la siguiente temporada. En casos extraordinarios que requieran modificar ciertas medidas de forma urgente, podrá realizarse de común acuerdo con la junta organizadora del Campeonato y se notificará mediante publicación en la web de AECAR, inscripciones de siguiente carrera y en la reunión de pilotos de la carrera a la que afecte.

### 15. REGLAMENTO TÉCNICO

## 15.1 TOURING STOCK

Coche de escala 1/10, tipo turismo, con suspensión independiente a las 4 ruedas, de propulsión eléctrica y tracción 4x4 directa (sin embrague, sin cambio y sin marcha marchas).

El chasis y ruedas deben estar cubierto por la carrocería, no debe sobresalir.

Anchura máxima 190mm, con carrocería 195mm.

Altura mínima 115mm. Medida con la galga de arromax que posee la organización

Máxima distancia entre ejes 270mm.

Peso mínimo 1.320g.

No se permite el uso de marcha atrás durante el evento (tampoco en entreno previo).

Características de la carrocería:

La carrocería para 1/10 Touring Eléctrico 190mm o cumplir las exigencias de EFRA, de policarbonato pintada.

Altura máxima de la abertura trasera del parachoques trasero de la carrocería , no se medirá, pero debe estar cortada la carrocería por la línea o por debajo.

Alerón con anchura máxima de 190mm y perfil lateral máximo 25x40mm. No puede sobresalir más de 1cm por la parte de atrás medido desde la parte más atrasada de la carrocería. El alerón no puede sobrepasar la altura máxima del techo.

Solo se permite el uso de un juego de ruedas para toda la carrera del modelo (Nuevo modelo de Team Powers, pendiente saber número de referencia) , suministradas por proveedor oficial del cto.(Promodels) , la modificación de cualquier aspecto de la rueda como, modificación de la llanta, cambio de mus está expresamente prohibido, si se detecta alguna de estas modificaciones se entenderá como una trampa manifiesta siendo sancionada con la descalificación de la prueba y 12 meses de prohibición de asistencia a este campeonato desde el día que se detecta la trampa.

El aditivo será suministrado por la organización, solo se podrá aditivar con el aditivo de la organización en la categoría de stock, limpiador de ruedas es libre y queda a elección de cada piloto. Si se detecta a cualquier piloto aditivando en la modalidad de touring stock con otro aditivo que no sea el suministrado por la organización supondrá la descalificación inmediata de la prueba , y 12 meses de prohibición de asistencia a este campeonato desde el día que se detecta la trampa.

Los Aditivos elegidos son: Mr 33 v3 y CS max grip, con ref. c6440, la organización lo suministrara en botes de fácil aplicación, distribuyendo varios botes por las mesas.

- En el caso de correr alguna prueba sobre moqueta se designará una rueda para el caso , siendo suministrada por el proveedor oficial del campeonato, el aditivo será libre para moqueta.

No se permite el uso de giróscopos ni de elementos que alteren la conducción del piloto.

El motor permitido será Hobbywing Xerun Justock 3650 SD G2.1 con bobinado 13.5T y referencia 30408010. Ningún motor podrá superar los 45° de timing de media (la menor de 3 mediciones).

Los variadores de hobbywing permitidos son los xerun just stock xr10 y en su nueva versión g3 o g3 hand out con limitador instalado a través de firmware a 20.000rpm

Referencia de variadores permitidos son 3011200 , 3011203 y 3011204

La línea de cable desde el motor al variador debe llevar en algún punto conectores de 3.5mm en cada uno de sus tres polos.

Los cables del variador deben ser del mismo grosor que el original 14awg.

Queda totalmente prohibido cambiar los condensadores del variador por otro modelo que no sea el original-

El ratio permitido será 4 como mínimo.

## 15.2 FÓRMULA 1

Características del coche:

Coches de escala 1/10, tipo F1, de propulsión eléctrica con tracción directa trasera (sin embrague) y freno solo en las ruedas traseras accionado mediante el motor. Las ruedas delanteras girarán libres en todo momento.

Dispondrá de un chasis con alerón delantero y trasero independientes del coche, ambos de plástico (no válido de policarbonato, no lexan).

Anchura máxima 190mm.

Distancia entre ejes: mínimo 250mm, máximo 280mm.

Suspensión frontal independiente tipo kingpin de muelles (muelles en el eje de la mangueta, insertados de forma longitudinal en éste, solo uno a cada lado). Los anclajes de la suspensión al chasis, deben estar montados por dentro de la carrocería. No se permiten amortiguadores delanteros ni elementos de fricción y los brazos inferiores delanteros deben mantener la horizontalidad.

El tren trasero debe estar formado por un eje rígido (no se permite suspensión independiente).

Peso mínimo en orden de marcha (listo para usar) es de 1010g.

No se permite el uso de marcha atrás durante el evento (tampoco en entreno previo).

Características de la carrocería:

El chasis debe estar cubierto por la carrocería de apariencia F1, no debe sobresalir.

La carrocería deberá disponer de un casco o elemento de similar forma colocado en el lugar correspondiente.

Características específicas de F1

El motor permitido será Hobbywing Xerun Justock (Valido bobinado 21.5T, 17,5T 13,5T). Ningún motor podrá superar los 45° de timing de media (la menor de 3 mediciones).

El variador a utilizar es libre siempre que esté en modo "Blinky"

La línea de cable desde el motor al variador debe llevar en algún punto conectores de 3.5mm en cada uno de sus tres polos.

No se permite el uso de giróscopos ni de elementos que alteren la conducción del piloto.

Solo se permite el uso de un juego de ruedas de espuma para toda la carrera del modelo (Contact jf1-45sh para el puente delantero y Contact jf1-30ra para el puente trasero) , la modificación de cualquier

aspecto de la rueda como, modificación de la llanta está expresamente prohibido, si se detecta alguna de estas modificaciones se entenderá como una trampa manifiesta siendo sancionada con la descalificación de la prueba y 12 meses de prohibición de asistencia a este campeonato desde el día que se detecta la trampa.

Las ruedas serán aportadas por cada piloto, se depositarán todas en una caja y se procederá a sortearlas.

El aditivo y el limpiador está prohibido en la modalidad del f1

### 15.3 BATERÍAS

Cualquier tipo de baterías de LiPo (polímeros de litio) de carcasa rígida exterior..

Serán válidas únicamente las de tipo 2S (2 elementos en serie) y también HV, Se permite la carga en hv para las baterías que sean de este tipo, el voltaje máximo de carga será el mismo que marque el reglamento nacional de la especialidad.

Tanto la carga como la descarga deberán realizarse con el cable ecualizador y dentro de bolsa ignífuga para LiPo. Está prohibida la carga y descarga de las baterías a un amperaje superior a 20A. En caso de incumplir esta norma, supondrá la expulsión inmediata del evento y anulará los resultados obtenidos

Se podrá comprobar la temperatura de la batería en la verificación previa, si la temperatura de la misma supera en 10 grados centígrados la temperatura ambiente, la batería no será apta para salir a pista.

### 16 JUNTA GESTORA DEL CAMPEONATO/COMITÉ DISCIPLINARIO

Junta gestora del Campeonato de Andalucía de pista Eléctricos:

- Delegado Regional: Eduardo Ameijide Abella
- Director de Cronometraje: el de la prueba correspondiente
- Director de Carrera: el de la prueba correspondiente
- Vocal: Juan Luis Mayorga.(también ejercerá de representante del(C.D.A.S)
- Vocal: Ángel Fernández Minguito.
- Vocal: Carlos Llamas(consultas sobre electrónicas y motores)
- Vocal: Manolo Picón
- Representante Club Ronda: José Vallejo Ríos.
- Representante club Jerez: Carlos Soto

Comité disciplinario formado por la junta gestora del campeonato.

-El informe de cualquier incidente debe ser redactado por el delegado Regional o por el Delegado Provincial de la Provincia donde se produzca el incidente antes del miércoles a las 23:59 posterior al incidente.

-Los miembros del comité deben tener la resolución publicada y comunicada al afectado antes de viernes a las 23:59 posterior al incidente.

-Se planteará la resolución al piloto o pilotos que han creado el incidente, las tarjetas que haya sancionado el director de carrera es inapelable, en el caso de extensión de la sanción, se le comunicará y se transmitirá a secretaria para que comunique el incidente al comité disciplinario nacional, el cual puede hacer la sanción a cualquier modalidad y a todo el territorio nacional

-Las sanciones de este comité pueden ir desde un apercibimiento, descalificación de la carrera donde se produzca el incidente, hasta sanciones más graves que atañen solo al Campeonato donde se produzca el incidente o cualquier carrera que se organice en Andalucía bajo esta normativa. Para hechos aún más graves se trasladará el expediente del incidente al comité disciplinario Nacional.