



CLUB ARCA



AUTOMODELISMO RADIO-CONTROL ALCOBENDAS 

V TROFEO CIUDAD DE ALCOBENDAS COMUNIDAD DE MADRID

**1:10PE TOURING
MODIFICADO**

REGLAMENTO ARCA 2015

Ver. 1.1

23-FEB-2015

1. ORGANIZACIÓN

La sección Pista Eléctricos de ARCA y AECAR colaboraran en la organización del **V Trofeo Ciudad de Alcobendas – Comunidad de Madrid** en la modalidad 1:10 Touring Modificado (TCA a partir de ahora).

El Trofeo es de carácter **ABIERTO** y constara de una sola categoría: **TURISMO**.

En cada una de las carreras a celebrar el Club nombrará un Director de Carrera, un Cronometrador y si es necesario un Referee o Verificador que velaran por el correcto desarrollo de la carrera de acuerdo con las normas de este reglamento.

El Club dispondrá de un sistema de cronometraje por transponder compatible con el decodificador AMB que permita gestionar los tiempos de carrera de una forma fiable e informatizada.

2. ASIGNACIÓN DE CARRERAS

La asignación de las carreras será incorporada al calendario anual del club por el delegado de la escala y será aprobado en la asamblea general.

Las fechas de las carreras son las siguientes:

22 de Marzo

15 de Noviembre

En ningún caso se suspenderá una carrera en los días previos porque las previsiones meteorológicas indiquen la posibilidad de lluvia en día de la celebración de la prueba, será el mismo día de la carrera y en la reunión de pilotos previa a la misma, cuando se decida en votación por mayoría simple la realización de la prueba o no.

3. INSCRIPCIONES

Podrán inscribirse en las carreras del **TCA** todos los pilotos, las preinscripciones se realizaran a través de la pagina Web que el club designe para cada una de las carreras a tal efecto, como mínimo 15 días antes de la carrera y deberá comunicar con tiempo suficiente el horario previsto de competición en la invitación a la carrera que será difundida en su página Web.

- **Importe inscripción 25 euros.** Deberá de abonarse en la cuenta bancaria antes del jueves previo a la prueba.
- **Precio para socios y pilotos de clubes con convenio de colaboración 10 euros.** Deberá de abonarse en la cuenta bancaria antes del jueves previo a la prueba o en su defecto el propio sábado en el horario de entrega de pases.
- **Es obligatoria la licencia de pilotos AECAR en su modalidad de club, junior o senior.**

El sábado previo a la carrera el club habilitará el circuito para el entrenamiento de todos los pilotos inscritos siempre dentro de las normas y horarios establecidos de la pista. Los pilotos que no pertenezcan al club deben confirmar y pagar su inscripción antes de iniciar dicho entrenamiento.

El piloto que esté inscrito y no vaya a asistir a la carrera deberá notificarlo con 24 horas de antelación al día de la carrera, sino fuese así no se le devolverá el importe de la inscripción y en el caso de ser reincidente se le restarán 100 puntos de la clasificación general.

EL club ARCA se reserva el derecho de cobrar por la inscripción de sus correspondientes socios/abonados la cantidad que estime oportuna.

4. FORMATO DE CARRERA

El **TCA** consta de 2 carreras con formato de “**Finales**” repartidas dentro de la temporada.

Las carreras tendrán tres mangas clasificatorias de 5 minutos y tres finales de 5 minutos. El tiempo máximo para completar la última vuelta será de 40 segundos.

El total de puntos de los dos mejores resultados de las clasificatorias, determinará su posición en la clasificación final que servirá para confeccionar las Finales.

El peor resultado se desestimaré totalmente.

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 9:08.

Grupo 1 Clasificatoria 2: Hora inicio 9:58; Hora final 10:06.

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

5. PUNTUACIÓN

Para la elaboración de la clasificación final de la carrera se utilizará el sistema de puntos según la tabla adjunta en el **ANEXO 1**.

Además, adicionalmente se otorgara 5 puntos adicionales al 1º clasificado en las mangas clasificatorias, es decir al “Poleman”.

Serán puntuables para la clasificación final todas las pruebas programadas.

6. MANGAS DE CLASIFICACIÓN

La Organización de la Carrera agrupara a los pilotos inscritos en mangas de 8/12 pilotos. En caso de no haber un número suficiente de pilotos para que todas las mangas tengan el mismo número, estas se realizaran de manera que se intente tener el menor número posible de mangas.

La confección de las mangas se realizara usando el Ranking del año anterior en la primera carrera y el ranking de la clasificación en curso para la 2ª carrera y siguientes.

El Director de Carrera avisara frecuentemente por megafonía a los pilotos del tiempo restante para el comienzo de cada manga. Avisara cuando falte un minuto, y llamara a los pilotos a línea de salida cuando falten 30 segundos. El coche que no esté en pista antes de los últimos 30 segundos saldrá el último, cuando el resto de pilotos hayan pasado por meta.

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 comenzara a contar para cada coche de manera individual al pasar por la línea de salida/llegada.

Se avisara 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 publicara el resultado de dicha manga, y al finalizar una serie completa de mangas, la clasificación general hasta ese momento.

Las clasificatorias serán por puntos y contarán las 2 mejores puntuaciones, salvo en el caso de sólo poderse disputar una serie completa de una clasificatoria, en cuyo caso dará el resultado final de la carrera.

En caso de empate a puntuación, se comparará la mejor posición de esas dos mejores (1ª+3ª gana a 2ª+2ª), si persiste el empate se compararán las vueltas y el tiempo de la mejor posición de cada piloto, y si sigue el empate las vueltas y el tiempo de la segunda mejor posición.

7. FINALES

Los resultados obtenidos en las clasificatorias determinarán las posiciones en las finales. La Organización de la Carrera agrupara a los pilotos 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 disputar los puntos con todos los participantes de la Final C.

Ejemplo con inscripción de 34 pilotos en una carrera: los pilotos de la Final C serán 10 y se añadiría la Final D en la que participarán los 4 pilotos rezagados y disputarán los puntos solo con los participantes de la Final C.

El resultado de las finales será por puntos y contarán las 2 mejores puntuaciones las 3 finales. En caso de lluvia, ó, en el caso de sólo poder disputar 1 ó 2 de las finales, contarán todas las puntuaciones.

En el supuesto de un empate, el piloto con la mejor posición individual en cualquiera de las 2 finales que le cuentan será el ganador del empate. Si todavía persiste el empate, ganará el que tenga las mejores vueltas y tiempos de la mejor posición final. En caso de que continúe el empate, se compararán las vueltas y tiempo de la segunda mejor posición.

La salida para las finales será en parrilla tipo "Formula 1", con el clasificado más rápido delante del más lento.

El Director de Carrera avisará frecuentemente por megafonía a los pilotos del tiempo restante para el comienzo de cada final. Avisará cuando falte un minuto, y llamará a los pilotos a línea de salida cuando falten 30 segundos. El coche que no esté en pista antes de los últimos 30 segundos saldrá desde boxes cuando el resto de pilotos hayan pasado por meta. En los diez últimos segundos, realizará una cuenta atrás audible por megafonía a la vez que va descendiendo la bandera de salida. A falta de tres segundos, pondrá la bandera de salida en el suelo. En ese momento la cuenta atrás por megafonía termina, y el director de carrera dispone de entre 3 y 5 segundos para levantar la bandera y dar comienzo la carrera.

Al llegar a la cuenta atrás de 10 segundos, aquellos coches que no estén en la línea de salida no podrán tomar la salida desde la parrilla. Si podrán hacerlo desde boxes, una vez que todos los pilotos hayan pasado por la línea de boxes.

Cualquier coche que se adelante a la salida será penalizado con una vuelta, que se restará de su resultado en esa final, en caso de sancionarse a algún piloto por este motivo, la penalización se anunciará inmediatamente por megafonía y se anotará en la hoja de resultados.

Bajo ningún concepto se repetirá una salida porque algún piloto se adelante, el único motivo para suspender el comienzo de una final será por fallo del sistema de cronometraje.

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

8. PARQUE CERRADO

Durante la carrera o al final de la misma, cualquier coche o equipo emisor puede ser verificado y descalificado si el director de carrera lo estima oportuno.

Antes de cada salida y llegada de cada manga -Clasificatoria o Final-, los coches pueden ser 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 responsabilidad de la legalidad del vehículo así como del equipo emisor, recaerá sobre los pilotos y nunca sobre la habilidad o pericia del verificador.

Se recomienda consultar antes de realizar cualquier modificación.

9. COMISARIOS (RECOGE COCHES)

La labor de los pilotos como recoge coches será considera obligatoria.

En las mangas clasificatorias serán por defecto los pilotos de la serie anterior los que asistirán a la serie en curso, para la última serie que será la primera en correr, serán los pilotos de la serie primera.

En el caso que algún piloto con obligación de ejercer como comisario/recoge coches se ausente sin prestar su servicio a la manga que le corresponda, será sancionado con la pérdida de la mejor manga/final obtenida en esa carrera.

También serán sancionados aquellos pilotos que no estén en su puesto de recoge coches antes de los 30 segundos anteriores al comienzo de la manga, y/o abandonara su puesto antes de que el cronometrador indique el final de carrera.

10. RECLAMACIONES

En caso de disconformidad por parte de algún piloto, se podrán presentar reclamaciones, durante los 10 minutos siguientes a la publicación de un resultado, una vez pasado ese tiempo, los resultados se consideraran definitivos.

11. TROFEOS

Al finalizar el total de pruebas de que consta el **V Trofeo Ciudad de Alcobendas – Comunidad de Madrid**, se hará entrega de los trofeos acreditativos a los 3 primeros clasificados.

12. REGLAMENTO TÉCNICO

Dirección de carrera se reserva el derecho de solicitar la verificación técnica a cualquier piloto durante el transcurso de cualquier prueba. En caso de ser su primera infracción se le avisara, y se le expulsa de la prueba. En caso de ser la segunda infracción del trofeo, el piloto será descalificado del trofeo con un resultado de cero puntos.

Para evitar sorpresas desagradables se recomienda pasar verificaciones voluntarias antes del inicio de la prueba.

12.1 Motores:

- Se establece **LIBRE** la utilización del motor.

12.2 Baterías:

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

12.3 Variadores:

- Se establece **LIBRE** la utilización del variador.

12.4 Equipo de Radio:

- En el receptor solo podrán conectarse los siguientes elementos: variador, servo y equipo de conteo personal (transponder).
- Se prohíbe el uso de todo tipo de ayudas electrónicas a la conducción (giróscopos y controles de tracción).
- Se prohíbe la telemetría activa (en tiempo real).

12.5 Tracción:

- Se permiten los chasis de tracción 4x4 y 4x2 (solo tracción trasera)

12.6 Ratio o Desarrollo:

- Se establece una relación de transmisión, "ratio" **LIBRE**
- El conjunto Piñón/Corona y poleas de transmisión, se establece de uso **LIBRE**.

12.7 Neumáticos:

- Solo se permite el uso de 1 juego de ruedas gomas para cada carrera que será marcado por la organización.
- El piloto llevará su propio juego de ruedas de goma para ser marcada al inicio de la prueba, cada piloto, deberán elegir a su criterio la marca, modelo y dureza a utilizar.
- Puede ser nuevo o usado, pero solo se permite un único juego de ruedas de GOMA siempre que estén **comercializadas**, pegadas y montadas, pero **SOLO** se marcará **UN** juego para todas las carreras por piloto y coche, incluidas mangas de clasificación y finales
- Se permite el uso de aditivos y calentadores.

12.8 Dimensiones y peso

- Ancho máximo con carrocería: **200 mm**
- Ancho máximo sin carrocería: **190 mm**
- Altura mínima (techo carrocería): **115 mm**
- Máxima distancia entre ejes: **270 mm**
- Peso mínimo: **1.350 gramos**
- Anchura máxima alerón: **190 mm**
- El perfil del alerón tiene que entrar en un rectángulo de **25 x 40 mm**.
- Las medidas de altura de techo y alerón se medirán con el coche en orden de marcha, apoyado sobre las cuatro ruedas.
- Altura máxima parachoques trasero: **35 mm**
- Ancho máximo de ruedas: **26 mm**
- Ancho mínimo de ruedas: **18 mm**

13. CARROCERÍA

Solo se permite el uso de carrocerías tipo Touring, originales y en perfecto estado.

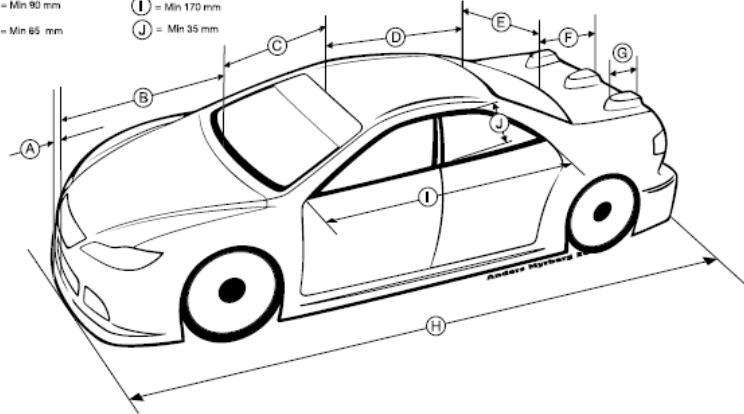
No se permite ningún tipo de canalización interior ni exterior que introduzca o distribuya aire al interior del modelo, así como poner alerones adicionales que no sean los que trae la carrocería original.

Las carrocerías deberán ser originales de los fabricantes y deben recortarse por donde estos indican.

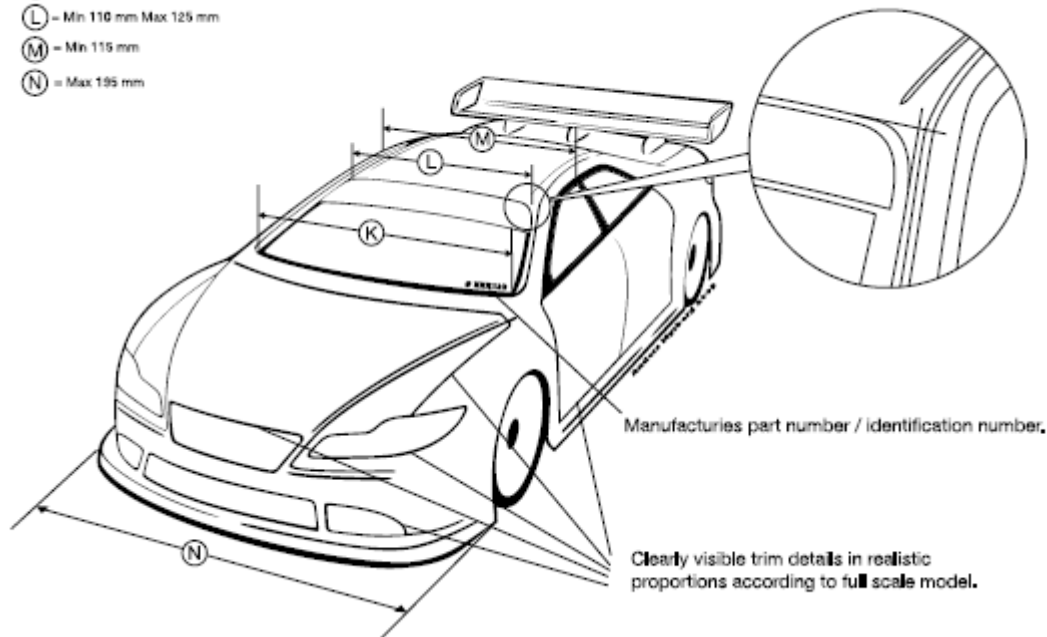
Los alerones y elementos aerodinámicos deberán ser plásticos para evitar posibles accidentes a los recoge coches

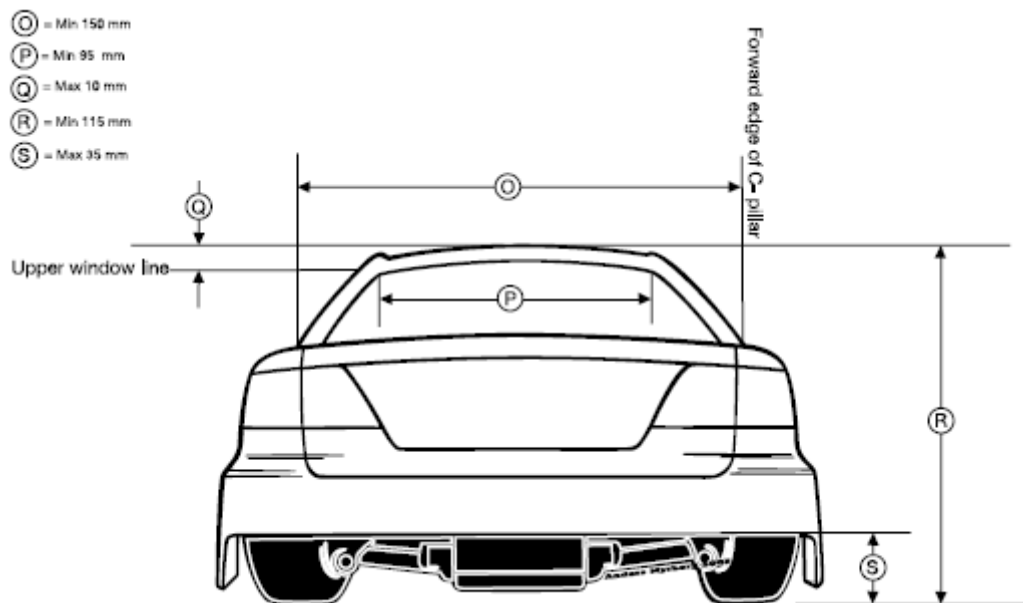
GLOBAL BODY SPEC (GBS for Electric Sedans)

- | | |
|----------------|-------------------------------|
| Ⓐ = Max 10 mm | Ⓕ = Max 65 mm |
| Ⓑ = Min 105 mm | Ⓖ = Max 25 mm (Max 3 posts) |
| Ⓒ = Max 85 mm | Ⓖ = Min 410 mm |
| Ⓓ = Min 90 mm | Ⓖ = Min 170 mm |
| Ⓔ = Min 65 mm | Ⓖ = Min 35 mm |



- | |
|---------------------------|
| Ⓚ = Min 140 mm Max 195 mm |
| Ⓛ = Min 110 mm Max 125 mm |
| Ⓜ = Min 115 mm |
| Ⓝ = Max 195 mm |





14. DECORACIÓN

La decoración será libre siempre, pudiendo ser copias de los reales o diseños propios

15. ALTURA DEL COCHE

Esta permitido bajar el centro de gravedad del coche a través de la suspensión delantera y trasera, siempre y cuando la carrocería no haya sido ni rebajada ni recortada.

16. BATERÍAS

Las baterías permitidas son las formadas como máximo por 2 elementos de 3.7 Voltios de Li-Po (Polímetro de Litio) con un máximo total de 7,4 Voltios de voltaje nominal.

Las baterías no podrán soldarse directamente a la electrónica del coche y el conector de baterías será libre.

El voltaje de la batería se medirá siempre antes de cada manga o final, y no podrá superar los 8.40 V antes de salir.

En el caso de superar el límite, el piloto deberá bajar el voltaje por sus propios medios y no podrá retrasar la salida de su manga o final.

Es recomendable para efectuar la carga de las baterías Li-Po / Li-Fe el uso de bolsas de seguridad y balanceadores (en el caso que el cargador no lleve uno interno).

17. GENÉRICOS

El transponder es obligatorio que lo proporcione el piloto y que sea compatible con el sistema de cronometraje. **Se recomienda consultar el apartado 10 del reglamento general de AECAR.**

18. PROCEDIMIENTO EN CASO DE LLUVIA

- Clasificatorias:
 - Se usará el mismo sistema de clasificación que en seco (por puntos).
 - La carrera será válida si se pueden disputar dos mangas clasificatorias.
- Finales:
 - Si no se pueden disputar ninguna de las finales el resultado final de la carrera será el obtenido en las mangas clasificatorias.
 - En el caso de solo disputarse una de las finales el resultado final de la carrera será el obtenido en las mangas clasificatorias.
 - En el caso de disputarse solo dos de las finales el resultado final de la carrera será la suma de las dos puntuaciones de las 2 finales disputadas.
 - En el caso de disputarse las tres finales el resultado final de la carrera será el de las dos mejores posiciones obtenidas.
 - En caso de empate se usara el sistema de desempate designado por AECAR.

19. CIRCUITOS

Los trazados, sentidos de giro y tratamientos de la pista los determinara el club y será comunicado a los pilotos a la hora de abrir las inscripciones.

20. DISPOSICIONES FINALES

Para todo lo no contemplado en este reglamento se tendrán en cuenta:

- 1º La Normativa de carreras ARCA 2015.
- 2º Reglamento HandBook EFRA 2014.

Se prohíbe de forma expresa el consumo de sustancias estupefacientes. Cualquier piloto, mecánico o visitante podrá ser expulsado de las instalaciones si se le sorprende consumiendo y sin derecho a la devolución de la cuota de inscripción, en el caso del piloto.

El comportamiento incorrecto del piloto en el podium o de sus mecánicos con otros pilotos, mecánicos o personal organizativo, también se considera grave y será castigado con una vuelta pudiendo el director comunicar un preaviso del tipo.....“Atención piloto o mecánico.....no grite o compórtese, etc.”.

Se consideran infracciones muy graves y sancionadas con la descalificación la acumulación de dos graves, el comportamiento incorrecto grave hacia los recoge coches, personal de la organización, o hacia cualquier otro tercero que esté en las instalaciones y que puedan dañar la imagen del deporte.

Será únicamente potestad del Árbitro o del Director de Carrera, el llevar a cabo estas sanciones que podrán repercutir en la expulsión de la Prueba, así como la expulsión definitiva del campeonato.

Los pilotos responden solidariamente de las acciones y omisiones de las personas que le acompañan, actúen o no como mecánicos.



ANEXO 1

PUNTUACION AECAR									
Pos	Puntos	Pos	Puntos	Pos	Puntos	Pos	Puntos	Pos	Puntos
1º	640	21º	266	41º	106	61º	39	81º	11
2º	613	22º	254	42º	101	62º	37	82º	10
3º	587	23º	243	43º	96	63º	35	83º	9
4º	562	24º	232	44º	91	64º	33	84º	8
5º	538	25º	222	45º	87	65º	31	85º	7
6º	515	26º	212	46º	86	66º	29	86º	6
7º	493	27º	203	47º	79	67º	27	87º	5
8º	472	28º	194	48º	75	68º	25	88º	4
9º	452	29º	185	49º	71	69º	23	89º	3
10º	433	30º	177	50º	68	70º	22	90º	2
11º	414	31º	169	51º	65	71º	21	91º	1
12º	396	32º	161	52º	62	72º	20		
13º	379	33º	154	53º	59	73º	19		
14º	363	34º	147	54º	56	74º	18		
15º	347	35º	140	55º	53	75º	17		
16º	332	36º	134	56º	50	76º	16		
17º	318	37º	128	57º	47	77º	15		
18º	304	38º	122	58º	45	78º	14		
19º	291	39º	116	59º	43	79º	13		
20º	278	40º	111	60º	41	80º	12		