

1- FORMATO DE CARRERA

El Campeonato de Catalunya Touring Eléctrico se correrá en la jornada de domingo de los fines de semana establecidos en el apartado Calendario 2020.

Se correrán tres mangas clasificatorias de 6 minutos cada una, de las que sumará la puntuación de los dos mejores resultados de las clasificaciones de cada una de las mangas clasificatorias, estas determinarán su posición en la clasificación final que servirá para confeccionar las Finales.

Se correrán tres finales de 6 minutos por grupo siendo puntuables las dos mejores posiciones conseguidas por cada piloto. En caso de empate se tendrá en cuenta la mejor posición obtenida por los pilotos empatados, si este persistiera se tendrá en cuenta las vueltas y el tiempo obtenidos en dicha mejor posición.

El procedimiento de salida de las Finales sera con los coches en linea recta en el centro del carril a una distancia mínima entre coches de 1,5 metros.

El orden para las mangas clasificatorias será determinado por ranking del campeonato en curso. En la primera prueba se utilizará el resultado final del campeonato del año pasado. En caso de no existir ninguno de los rankings anteriores para un piloto, el orden de pago de la inscripción será utilizado.

Los coches deben estar en la posición de salida 30 segundos antes de empezar la manga o final. Ningún coche podrá entrar o salir de la posición de salida durante esos 30 segundos previos. Si un coche no llega a tiempo deberá salir desde el carril de boxes cuando el cronometraje de carrera lo notifique.

La asistencia a la reunión de pilotos es obligatoria. La ausencia en la misma puede suponer la perdida de la mejor manga clasificatoria.

En la reunión de pilotos, se seleccionará un delegado de pilotos. Este sera el enlace entre los pilotos y la dirección de carrera. No están permitidas reclamaciones directas al director de carrera, pueden suponer la expulsión de la carrera.

A los efectos de las posibles reclamaciones sobre resultados o verificaciones técnicas, se requerirá en todo caso el pago de un depósito de 50 euros para presentar la reclamación. Solo en el caso de que la reclamación prospere a favor del piloto denunciante la cantidad del depósito le será devuelta. En caso contrario perderá el importe en concepto de penalidad, cuyo destino será para la mejora del campeonato o material de regalo para los participantes.

2- RECOGE-COCHES

La labor de los pilotos como comisarios (recoge-coches) será considerada obligatoria e intransferible. Ningún piloto estará exento de ésta responsabilidad, salvo impedimento físico que será notificada a la organización de la carrera en el momento de la inscripción o el mismo día de la carrera en su caso.

La labor de recoge-coches se realizará en la manga o final posterior a la que se ha corrido.

No está permitido comer, fumar, usar teléfonos mientras se realicen las labores de recoge-coches.

Para realizar las labores de recoge-coches se ha de utilizar calzado que permita el movimiento ágil y que proteja mínima mente los pies (calzado cerrado), no admitiéndose sandalias, chanclas o similares.

Los recoge-coches deben estar en sus posiciones 30 segundos antes de la salida. Y no podrán abandonar sus posiciones hasta indicarse el “Final de carrera”.

Los recoge-coches no pueden hacer reparaciones, solo esta permitido recolocar deformaciones en las carrocerías y apagar la electrónica en caso de avería.

Los pilotos no pueden bajar a la pista durante el transcurso de una manga o final. El incumplimiento de esta norma puede suponer la perdida de la mejor manga o final.

3- REGLAMENTO TECNICO

A) BATERIAS

Se permite el uso de baterías Lipo/Life con un voltaje nominal máximo para Lipos de 7,4v/7,6v y de Life 6,4v, de tipo 2S (dos elementos en serie).

La marca, voltaje, fabricante, etc. deberán constar fehacientemente en cada batería, no siendo válidas aquellas baterías que hayan perdido las indicaciones originales del fabricante. No serán válidas aquellas baterías que se observen dañadas exteriormente o con deformaciones.

Las baterías deberán contar con cable ecualizador o conexión, así como los cargadores/descargadores. Los cargadores deberán contar con programa específico para carga de Lipos/Life, es decir CC/CV, con corte a 8,40 voltios para Lipos y de 7,40 voltios para Life. Tanto la carga como la descarga deberán realizarse con el cable ecualizador y en una bolsa de seguridad al efecto por la seguridad de todos.

Cualquier piloto que se detecte con mayor voltaje de carga en su batería (más de 8,40v para Lipo o 7,40v para Life) no saldrá a disputar su manga o final hasta que esta no tenga un valor igual o menor a 8,40v o 7,40v.

Los coches deberán estar provistos de un sistema de fijación de baterías acorde con el tipo de batería que utilicen, que permita soportar un impacto brusco de carrera sin que esta salga despedida del vehículo. La reiteración de pérdida de batería debido al sistema de fijación podrá suponer la descalificación de un piloto.

Por motivos de seguridad, el piloto que no cumpla con las normas establecidas en el presente apartado será descalificado de forma automática de la carrera, a excepción de lo indicado en caso de exceso de voltaje, lo cual si fuera realizado de forma reiterada podrá suponer la pérdida de la mejor manga.

B) MOTORES Y RATIOS

En ninguna de las categorías los motores no podrán ser abiertos para modificar cojinetes, rotor etc...

Cualquier piloto que incumpla estas norma será descalificado de la carrera y campeonato.

Se permite y recomienda el uso de ventiladores de refrigeración para los motores, ya sean conectados a 7,4 o 6,0V.

B.1)TOURING ELECTRICOS

Los motores permitidos para Touring Stock son:

- LRP X22 Modified 10,5T Ref.520014 con la posición de timing a 0°
- LRP X20 Stock Spec 10,5T Ref.50834 (con tapa timing de 30° Ref.50614)
- Hobbywing 10,5T ref. 90040090 con timing 0°
- Hobbywing 10,5T ref. 30408000; 30408001; 30408002; 30408003 con timing 0°

Y su ratio será:

- LRP X22: 5,5
- LRP X20: 5,8
- Hobbywing: 5,0

B.2) F1

Los motores permitidos para F1 son cualquier motor disponible comercialmente tipo 540 en bobinado 21,5T con ratio libre.

Se permite el motor de la temporada anterior SURPASS 3650.

C) VARIADORES

Se podrá utilizar cualquier tipo de variador con marca reconocible y comercializada en el mercado español, siempre y cuando este se pueda poner el software Blinky mode (0 timing). El variador deberá tener unas luces para poder distinguir que está en modo 0 timing.

El variador deberá contar con sistema de corte por voltaje, por motivos de seguridad, el cual deberá estar activado en carreras y entrenamientos.

La única modificación permitida será acortar los cables y soldarlos directamente al motor.

No está permitida la utilización de marcha atrás.

D) NEUMÁTICOS

Solo se permite el uso de un solo coche de ruedas por carrera.

En caso de rotura de una rueda se permite la sustitución de la misma por otra (previo nuevo marcado y autorización de la organización).

El uso y tipo de aditivos para los neumáticos será libre, siempre que sean inoloros.

En caso de lluvia no se permite el uso de aditivos.

D.1) TOURING ELECTRICOS

Los neumáticos oficiales para la temporada 2020 del CCTE en la categoría de Touring Eléctrico son los LRP G36 referencia 65041.

Los neumáticos serán adquiridos por los participantes por su propia cuenta y deberán ser entregados en el blíster original a la organización el Domingo (Día de Carrera) en el horario establecido previamente para el marcaje de las mismas.

Las ruedas que hayan sido entregadas en un blíster defectuoso o tengan indicios de haber sido manipuladas no serán admitidas.

Si la organización considera que un piloto ha manipulado los neumáticos podrá excluirlo de la prueba y campeonato.

Los neumáticos se marcarán antes de empezar la carrera por parte de la organización y sera entregadas a los pilotos aleatoriamente.

D.2) F1

En la categoría de F1 el neumático sera libre.

Las ruedas serán de goma, dejando libertad en cuanto a marcas, compuestos y tamaños, siempre que sean comerciales y exclusivas de F1 1/10.

Se podrá utilizar torno o herramienta para, únicamente, eliminar irregularidades de la línea de molde de goma central en las gomas nuevas.

Queda prohibido afilar o lijar la superficie del neumático o las paredes laterales con el propósito de intentar aligerarlo, modificarlo, cambiar el diámetro del mismo o afectar su estructura.

E) CARROCERIAS, MEDIDAS Y PESOS

E.1) TOURING ELECTRICOS

I. Ancho máximo con carrocería: 200mm

II. Ancho máximo sin carrocería: 190mm

III. Altura mínima (techo carrocería): 115mm

IV. Máxima distancia entre ejes: 270mm

V. Dimensiones máximas alerón trasero: 190x40x25mm

VI. Altura máxima del parachoques trasero: 35mm

VII. Peso mínimo: 1320 gramos.

VIII. Se entiende que todas las medidas son realizadas con el coche en orden de marcha y apoyado en el suelo sobre las cuatro ruedas.

IX. Solo se permite el uso de carrocerías tipo turismo sedan de 4 puertas y en perfecto estado. No están permitidas las carrocerías del tipo GT o barquetas. Tienen que ser carrocerías originales de marcas reconocidas y comercializadas en el mercado español.

E.2) F1

I. Anchura máxima: 190mm

II. Máxima distancia entre ejes: 280 mm

III. Peso mínimo del chasis: 1050gr (incluido transponder personal)

IV. Altura Mínima 4mm. Está permitido rebajar el centro de gravedad del coche a través de la suspensión trasera, siempre y cuando la carrocería no haya sido ni rebajada ni recortada.

V. Se entiende que todas las medidas son realizadas con el coche en orden de marcha y apoyado en el suelo sobre las cuatro ruedas.

VI. Sistema de suspensión frontal independiente tipo king pin de muelles (muelles en el eje de la mangueta, insertados de forma longitudinal). Los anclajes de la suspensión deben estar montados dentro de la carrocería. No se permiten amortiguadores delanteros independientes y los brazos inferiores delanteros deben mantener la horizontalidad. Trapecio delantero inferior fijo.

VII. El tren trasero debe estar formado por un eje rígido (no se permite suspensión independiente) y el amortiguador central ubicado en la mitad trasera del chasis de forma longitudinal sobre los anclajes previstos en el diseño del modelo.

VIII. Sólo se permite el uso de carrocerías de tipo F1 y es obligatorio la instalación de casco de piloto, si esta no lo incluye. Tienen que ser carrocerías de marcas reconocidas y comercializadas en el mercado español.

IX. El chasis principal no debe sobresalir de la carrocería visto desde arriba. 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. Ésta debe ser recortada y utilizada según su diseño original.

X. Los alerones y elementos aerodinámicos deberán ser plásticos para evitar posibles accidentes a los recoge-coches. No se permite el uso de lexan en estos elementos. Estos elementos han de ser independientes del coche (que se pueden poner y quitar sin interferir en ningún otro elemento del mismo). No se permite lijar o cortar cualquier parte original de los alerones. Sí que hay la opción de no usar una parte del mismo, como las aletas delanteras para la carga aerodinámica, o mover la del alerón trasero en sus posiciones originales, pero no eliminar ningún material.

XI. Queda prohibida la utilización de cualquier elemento de ajuste remoto (tipo DRS) en la aerodinámica.

4- VERIFICACIONES

Las ruedas de touring eléctrico entregadas por los pilotos serán mezcladas y adjudicadas de forma aleatoria entre los pilotos, de 8.30h a 9.30h del Domingo.

Durante las mangas y finales se verificarán a criterio de la organización los combos, ratios, ruedas, carrocerías y todo lo que se considere oportuno sin previo aviso.

Para los motores LRP se verificará que cumplan con los requisitos que marca el fabricante, ratio, rotor (traer el coche a verificar sin el piñón puesto), tapa de timing fija, etc. No hay control de RPM para los motores LRP ya que cuenta con suficientes controles externos para saber que el motor no está modificado.

Las verificaciones técnicas se realizarán previamente antes de la salida de las mangas o finales.

La responsabilidad de la legalidad del vehículo, así como del mando emisor recaerá sobre los pilotos.

Es obligatorio acudir a las verificaciones.

En caso de no acudir el piloto no podrá participar en dicha manga o final.

Cualquier piloto que se detecte con mayor voltaje de carga en su batería (mas de 8,40v) No saldrá a disputar su manga o final hasta que esta no tenga un valor igual o menor a 8,40v y en caso reiterativo en una carrera (tres mangas alternativas o seguidas) será descalificado de la carrera.

5- EN CASO DE LLUVIA

Si las condiciones climatologías no permiten realizar la carrera, esta se trasladara a una nueva fecha.

La pista se declarara mojada a criterio de la organización.

Una ronda clasificatoria sera valida siempre que todos los grupos de una misma categoría corran en condiciones similares.

No se disputara una clasificatoria o final en el caso de haber charcos o que la cantidad de agua produzca espray al paso de los coches.

Se podrá reducir el formato de carrera o retrasar el horario si con esto hay opciones de realizar la carrera.

En caso de lluvia durante una carrera, esta sera valida siempre que se disputen las tres rondas clasificatorias. De no ser así, se buscara una nueva fecha para trasladar dicha carrera sin tener en cuenta los resultados anteriores.

6- DISPOSICIONES FINALES

El precio de la inscripción es de 20€ y se realizara mediante transferencia bancaria.

La clasificación final del campeonato se efectuará descontando el peor resultado de cada piloto.

No se permite el uso de piezas no comerciales de cualquier tipo (carrocerías, chasis, ...), salvo aprobación de la organización del CCTE.

Para todo lo no contemplado en este reglamento se tendrá en cuenta el Reglamento EFRA .