

## **REGLAMENTO 1/8 PISTA GAS**

Temporada **2011**

### **1.- DEFINICIÓN DE "CAMPEONATO DE ESPAÑA 1/8 PISTA GAS"**

1.1.- Los Campeonatos de España AECAR de la categoría de 1/8 PISTA GAS se celebrarán en las siguientes categorías:

#### **1.1.1.- ANUALMENTE:**

**1.1.1.a.- CAMPEONATO DE ESPAÑA "ABSOLUTO":** se compone de cuatro pruebas puntuables de las que se tendrán en cuenta los tres mejores resultados de cada piloto y se descartará el peor resultado. La carrocería será libre, siempre que se adecúe al artículo 5 de este reglamento. Los **cinco** primeros clasificados tendrán el correspondiente trofeo acreditativo por parte de AECAR al finalizar la temporada. 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 conseguido en las 4 pruebas puntuables; **(2)** la cantidad de segundos puestos conseguidos en las 4 pruebas puntuables; **(3)** la cantidad de terceros puestos conseguidos en las 4 pruebas puntuables; **(4)** El mejor resultado de la prueba descartada. **(5)** el resultado de la última carrera.

**1.1.1.a bis.-** Para la temporada 2011, se acuerda el dividir los pilotos en 2 grupos denominados **EXPERT y ESTÁNDAR** de forma que ambos grupos disputen carreras paralelas el mismo día con lo que conseguimos premiar la asistencia de pilotos noveles y de los menos buenos con subfinales y final. Serán pilotos **EXPERT 2011**, obligatoriamente los 20 primeros del ranking del 2010 y todos los que estén en poder de alguna Licencia EFRA del Tipo A, de cualquier categoría o modalidad. El resto serán pilotos **ESTÁNDAR**. Para la próxima temporada del 2012 y sucesivas serán obligatoriamente **EXPERT**, los 15 primeros del ranking 2011 más los 5 primeros de la categoría **ESTÁNDAR 2011**. Los pilotos **EXPERT**, no podrán correr con los **STANDARD**. En cambio, los Pilotos **ESTÁNDAR** que lo deseen, si que podrán pasar y correr con los del grupo **EXPERT**. Solo tienen que comunicarlo antes del comienzo de las temporadas. Las organizaciones, al finalizar cada carrera, premiarán con trofeos al menos a los 5 primeros clasificados de cada grupo. De igual manera, A.E.C.A.R. premiará al finalizar cada temporada, a los 5 primeros clasificados de cada grupo.

**1.1.1.b.- CAMPEONATO DE ESPAÑA +40:** igual que el punto **1.1.a** pero puntuando únicamente los pilotos que hayan cumplido un mínimo de 40 años al finalizar el año natural en curso. Los **cinco** primeros clasificados tendrán el correspondiente trofeo acreditativo por parte de AECAR al finalizar la temporada. El reglamento específico para este campeonato se detalla en el **Anexo I** de este Reglamento.

#### **1.1.2.- UNA VEZ CADA DOS AÑOS, ALTERNÁNDOSE: (Para la temporada 2011, quedan suspendidos ambos campeonatos)**

**1.1.2.a.- CAMPEONATO DE ESPAÑA DE RESISTENCIA (a celebrarse en los años Impares):** celebrado a una única prueba por el máximo número de equipos que permita el podium del circuito a celebrarse, formados por un mínimo de 2 y un máximo de 4 pilotos cada uno, disputada con un único chasis mediante el sistema de tiempo más última vuelta, con una duración de 4 horas ininterrumpidas. Todos los pilotos del equipo deben turnarse ordenadamente, cambiando de pilotos cada 30 minutos (Desde el minuto 28 al 32 de cada turno). Será responsabilidad del delegado nacional de 1/8 Pista Gas de AECAR el fijar el número de equipos, tras consulta con el club solicitante, antes de la concesión de la carrera al club organizador. La organización de la carrera, entregará trofeo a los 3 primeros equipos clasificados, y un recuerdo al resto de participantes (uno por participante). AECAR entregará trofeo a los 3 primeros equipos clasificados.

**1.1.2.b.- COPA DE CAMPEONES (a celebrarse en los años Pares):** celebrada a una única prueba disputada con el mismo formato de las pruebas del Campeonato de España Absoluto, con la diferencia de que únicamente pasará de forma automática a la final el piloto que realice el mejor tiempo en entrenamientos. Las dos semifinales serán disputadas por 12 pilotos cada una, pasando a la final (**11 pilotos**) los 3 primeros clasificados de cada una de ellas, y completando los 3 puestos restantes de la final los 3 siguientes mejores tiempos de las dos semifinales conjuntas (excepto en situación de lluvia, en cuyo caso se clasificarán los 5 primeros clasificados de cada semifinal y en la final correrán 11 pilotos).

**1.1.2.C TROFEO DESAFIO.-** Campeonato a 1 sola carrera, siguiendo la normativa del Cto. de España "absoluto" Servirá para seleccionar a los 20 primeros clasificados, los que formaran parte de la Futura selección española de Pilotos RC. De 1/8 Pista, selección que se enfrentará a las de otros países, en campeonatos a celebrar.

1.2.- El importe de las inscripciones para la temporada 2011 de carreras de Campeonato de España es el siguiente:

1.2.1.- Para cada prueba del Campeonato de España Absoluto: 40 euros por piloto

1.2.2.- Para cada prueba del Campeonato de España +40: en caso de celebrarse de manera conjunta con las carreras del Campeonato de España Absoluto, no habrá que hacer un desembolso adicional a la inscripción para el Campeonato de España Absoluto. En caso de celebrarse alguna prueba exclusivamente para el campeonato +40, la inscripción será de 40 euros por piloto.

1.2.3.- Para la Copa de Campeones: 40 euros por piloto. **(Suspendido)**

1.2.4.- Para el Campeonato de España de Resistencia: 100 euros por equipo **(Suspendido)**

## **2.- ELABORACIÓN DEL CALENDARIO DE CARRERAS PARA CAMPEONATOS DE ESPAÑA**

2.1.- Se elaborarán tal y como establece el Reglamento General de AECAR.

2.2.- **Los clubes u organizaciones que quieran solicitar la concesión de hacer cualquier carrera de las diferentes categorías, tanto de ámbito nacional como regional, deben de estar legalmente constituidos y censados en AECAR, por lo que deberán remitir a secretaria, copia de sus estatutos y su junta directiva , así como información de la pista, situación, hoteles, etc.**

2.3.- Todo circuito o club que solicite una prueba de Campeonato de España de cualquiera de las categorías existentes y que no haya organizado con anterioridad ninguna carrera de Campeonato de España de 1/8 Pista Gas debe organizar, como condición previa a la concesión de dicha prueba, una carrera de carácter nacional, disputada bajo normas AECAR y abierta a todos los pilotos con licencia AECAR, en la cual se ponga a prueba su capacidad de organización y se compruebe que sus instalaciones cumplen todos los puntos del reglamento general de AECAR así como los específicos de este reglamento para 1/8 Pista Gas. Será responsabilidad del delegado nacional de 1/8 Pista Gas el verificar que tanto la pista como la organización se consideran aptos para organizar una prueba de Campeonato de España. En caso de que el club cuente con experiencia, pero el circuito sea nuevo o se haya modificado sustancialmente, bastará con que el delegado nacional de 1/8 Pista Gas verifique que las instalaciones cumplen tanto el reglamento general de AECAR como el específico de la categoría de 1/8 Pista Gas.

2.4.-**Los clubes interesados en la organización de carreras de los Campeonatos de España, deberán solicitarla a través de su delegado regional, en tiempo y forma, debiendo cumplir los requisitos anteriores, puntos 2.2 y 2.3 así como las especificaciones técnicas de la pista detalladas en el punto 4 de este reglamento.**

2.5.- La adjudicación de las pruebas, se hará en reunión del delegado nacional con los delegados regionales o bien como estos designen.

2.6.- Las fechas, se cerraran en la asamblea anual de la asociación, de común acuerdo con las otras escalas y calendario internacional, respetando las preferencias. Estas solo se pueden cambiar por motivos de fuerza mayor.

## **3.- FORMATO DE CARRERA PARA PRUEBAS DE CAMPEONATOS DE ESPAÑA**

### **3.1.- INVITACIÓN E INSCRIPCIÓN**

3.1.1.- Se estará a lo dispuesto en el reglamento general de AECAR.

### **3.2.- HORARIO**

3.2.1.- La pista permanecerá cerrada desde las 00:00 horas del lunes previo a la carrera hasta las 9:00 horas del viernes previo a la carrera, momento en que quedará abierta para entrenamientos libres no controlados para todos los pilotos inscritos en la prueba que se va a disputar. El incumplimiento de esta norma por parte de cualquier piloto supondrá la descalificación automática de la prueba, así como la pérdida del derecho a puntuar en dicha prueba y la pérdida del importe de la inscripción, que no será reembolsable.

**3.2.2.-** La prueba comenzará a las **12:00** horas del sábado, pudiendo adelantarse el comienzo como máximo 2 horas si la organización de carrera lo considerase conveniente como consecuencia de un elevado número de participantes. Las mangas de clasificación **y la semifinal de +40** se disputarán el sábado, y en caso de que hubiese un elevado número de pilotos inscritos en la prueba, podrían celebrarse también las últimas sub-finales el mismo sábado una vez finalizadas las anteriores. El domingo se disputarán el resto de las sub-finales y la final, procurando que la final comience antes de las 13:30 horas. Un Campeonato de España con una abundante inscripción debe seguir el siguiente horario:

Lunes a Jueves		Circuito cerrado los cuatro días completos.
Viernes	09:00 a 16:00	Circuito abierto. Entrenamientos libres o controlados en series de 10 minutos
	20:30	Confirmación de inscripciones. Verificaciones Técnicas oficiales
Sábado	08:00	Circuito abierto. Comienzo de las series de entrenamientos cronometrados no oficiales. Verificaciones Técnicas oficiales
	11:30 a 12:00	Finalización de los entrenamientos no oficiales cronometrados. Cierre inscripciones. Reunión de pilotos
	<b>12:00</b>	Comienzo Mangas de clasificación.
Domingo	08:00	Comienzo de las sub-finales. Entrenamientos para los clasificados directamente para la final.
	<b>13:00</b>	<b>Final +40 a 30 minutos</b>
	<b>13:45</b>	<b>Final B o ESTÁNDAR a 30 minutos</b>
	<b>14:15</b>	<b>Final A o EXPERT a 45 minutos</b>

### 3.3.- EMISORAS Y FRECUENCIAS

**3.3.1.-** Se estará a lo dispuesto en el reglamento general de AECAR.

### 3.4.- ENTRENAMIENTOS LIBRES Y CONTROLADOS

**3.4.1.-** La pista debe estar abierta a todos los pilotos desde las 9:00 horas del viernes previo a la prueba para entrenamientos libres no controlados.

**3.4.2.-** La Dirección de Carrera puede prohibir el repostaje en la línea de boxees durante los entrenamientos libres no controlados si fuese necesario para facilitar una más rápida rotación de pilotos en el podium.

**3.4.3.-** A partir de las 16:00 horas del viernes, la dirección de carrera podrá realizar si lo considera oportuno entrenamientos libres controlados por la Organización, en mangas de 10 minutos iguales en su composición a las que se utilizarán el sábado en los entrenamientos oficiales, hasta el cierre de la pista. La organización de carrera debe publicar los tiempos por vuelta de estas series en los 5 minutos siguientes a la finalización de cada una de ellas.

**3.4.4.-** Durante la mañana del sábado se realizarán un mínimo de una y un máximo de tres series de entrenamientos libres controlados, que deberán comenzar a las 8 de la mañana, siguiendo el mismo formato que el mencionado en el punto 3.4.3. La última de estas series será obligatoria, de manera que para cumplir con lo estipulado en el reglamento general de AECAR, todos los pilotos de cada manga deben encontrarse en el podium con la emisora encendida.

### 3.5.- INSPECCIONES TÉCNICAS

**3.5.1.-** La dirección de carrera deberá proceder al marcaje de los chasis de todos los pilotos inscritos en la prueba antes del comienzo de la misma. Cualquier coche que durante el desarrollo de la prueba se detecte que no lleva marcado el chasis como procede, será descalificado automáticamente de la prueba, perdiendo el derecho a puntuar en dicha prueba.

**3.5.2.-** Es obligación de los pilotos el asegurarse en todo momento de que su coche cumple todas las especificaciones técnicas desarrolladas en el artículo 5 de este reglamento, para lo cual cualquier piloto podrá solicitar a la organización de carrera la verificación de su coche a lo largo de la prueba. Tal y como estipula el reglamento general de AECAR: "la inspección técnica anterior a la carrera no exime al piloto de cualquier infracción posterior que se detecte en el coche".

**3.5.3.-** La inspección técnica se realizará a puerta cerrada. Durante la misma no se permite la presencia de piloto, mecánico o cualquier otro personal que no sean los comisarios de verificación. El incumplimiento de esta norma, será penalizado con la pérdida de la serie sujeta a verificación. Se revisará que el coche cumple con las especificaciones técnicas desarrolladas en el artículo 5 de este reglamento, y debe incluir como mínimo las siguientes comprobaciones:

**3.5.3.a.-** Peso del coche.

**3.5.3.b.-** Carrocería y alerón.

**3.5.3.c.-** Escape, diámetro del carburador y filtro de aire.

**3.5.3.d.-** Anchura de vías.

**3.5.3.e.-** Capacidad del depósito de combustible.

**3.5.3.f.-** Combustible mediante el sistema Nitromax® que se utilizará durante la carrera.

**3.5.4.- Después de cada serie, serán llamados a inspección técnica todos los coches. Los mecánicos deberán parar el motor y solo podrán desconectar las baterías, entregando los coches a los verificadores. No se permite cualquier otra manipulación, de lo contrario se penalizará con la pérdida de la serie, como si no la hubiera corrido.** La Organización se asegurará, de que durante el transcurso de todas las mangas clasificatorias, todos los coches hayan sido sometidos a inspección técnica al menos una vez. Además de las comprobaciones mencionadas en el punto **3.5.3**, en estas inspecciones técnicas se comprobará también la marca del chasis. Cualquier distorsión que pueda ser atribuible a un golpe durante el transcurso de la carrera será ignorada. Los resultados publicados por la organización deberán incluir una marca con las letras "I.T." al lado del nombre del piloto cuyo coche haya sido inspeccionado.

**3.5.5.-** Durante las sub-finales, deben inspeccionarse los coches de los 4 primeros clasificados de cada una de ellas. En las semi-finales, deben inspeccionarse los coches de los 5 primeros clasificados de cada una de ellas. Y tras la final, se deben inspeccionar, al menos, los cuatro primeros clasificados. Además de las comprobaciones mencionadas en el punto **3.5.3**, en estas inspecciones se comprobará también la marca del chasis. Cualquier distorsión que pueda ser atribuible a un golpe durante el transcurso de la carrera será ignorada.

**3.5.6.-** La Organización puede y debe realizar comprobaciones frecuentes de las ruedas y del combustible utilizado en carrera. Debe asegurarse que el combustible inspeccionado es realmente el utilizado en carrera, y las ruedas sean legales.

**3.5.7.-** Nada más finalizar cualquier manga, sub-final o final, cualquier piloto puede solicitar, a través del Delegado de Pilotos, la inspección técnica de un coche determinado, previo pago de una fianza de 50 euros. Realizada esta, de estar el coche conforme la fianza pasará al club organizador, en caso contrario se le devolverá al piloto reclamante.

### **3.6.- REUNION DE PILOTOS**

Además del formato indicado en el reglamento general de AECAR, habrán de tenerse en cuenta las siguientes consideraciones:

**3.6.1.-** A esta reunión pueden asistir los mecánicos, si bien los únicos con voto son los pilotos inscritos en la prueba. **Es obligatoria la parada de motores así como cualquier otro tipo de ruido.**

**3.6.2.-** Además de los puntos señalados en el reglamento general de AECAR, en dicha reunión se tratarán los siguientes puntos:

- Número total de inscritos, así como del número de pilotos por manga.
- Se detallará el horario aproximado a seguir.
- Se informará cuál es la zona designada para el depósito de emisoras.
- Se informará cuál es la zona designada para la publicación de resultados.
- Se informará cuál es la zona designada para detener el coche en caso de penalización.
- Se decidirá mediante votación la zona desde la cual se dará la salida a las mangas de clasificación.
- Se decidirá si, en caso de lluvia, se retrasa una serie completa de mangas de clasificación a la mañana del domingo (ver el punto **3.7.18**. sobre "situación de lluvia").
- Se recordará a los pilotos que deben proceder con deportividad.

- Ruegos y preguntas.

**Nota:** Todas las propuestas que se sometan a votación en la reunión de pilotos deberán ser aprobadas por mayoría de votos a favor.

### 3.7.- MANGAS DE CLASIFICACIÓN

**3.7.1.-** La Organización de la Carrera agrupará a los pilotos inscritos en grupos de entre **8 a 12** pilotos (denominados "**Series**") **preferiblemente 10, en función de las condiciones del circuito.** En caso de no haber un número suficiente de pilotos para que todas las series **tengan la misma cantidad de pilotos**, éstas se realizarán de manera que se intente tener el menor número posible de series y que nunca exista una diferencia mayor a uno (1) entre la serie con el mayor número de pilotos y la serie con el menor número de pilotos. En caso de que las series tengan distinto número de pilotos, la serie con menor número de pilotos será en primer lugar la 'A', luego la 'B' y así sucesivamente).

**3.7.2.-** Las series se confeccionarán siguiendo como único criterio la clasificación del Campeonato de España absoluto del año anterior (Ver **Anexo II**).

**3.7.3.-** Cada serie se denominará con una letra o un número, siguiendo el orden alfabético o numérico, de manera que la serie 'A' o "1" será aquella en la que se encuentran los pilotos mejor clasificados el año anterior.

**3.7.4.-** Las series se disputarán en sentido inverso al orden alfabético o numérico, de manera que la serie 'A' o "1" sea la última en salir a disputar cada manga.

**3.7.5.-** La Organización de Carrera publicará como muy tarde la composición de todas las series de clasificación al finalizar la reunión de pilotos.

**3.7.6.-** Cada serie correrá 4 mangas de clasificación.

**3.7.8.-** Las clasificatorias se disputan por el sistema de tiempo más última vuelta, y **su duración será de 7 minutos.**

**3.7.9.-** La salida de las mangas clasificatorias se hará desde el carril de boxees. Cada mecánico, se situaran en su zona o cajón, que deberá estar delimitada, pintada y numerada en el suelo, ocupando el que corresponda a su dorsal. El mecánico, esperará a que el director de carrera, le de la salida. Esta será escalonada, con un tiempo entre coche y coche, no superior a 3 segundos. El sistema de cronometraje comenzará a contar para cada coche de manera individual al pasar por la línea de salida/ilegada.

**Si un mecánico, por el motivo que fuera (distracción, parada de motor, etc.) no sacara el coche a la orden del director de carrera, estará obligado a esperar a que este, le vuelva a dar la salida. De lo contrario, será penalizado con una vuelta menos.**

**3.7.10.-** El orden de salida (dorsal) de las pilotos en cada manga será el siguiente:

- 1ª manga: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10

- 2ª manga: 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 1, 2, 3

- 3ª manga: 7, 8, 9, 10, 1, 2, 3, 4, 5, 6

- 4ª manga: 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1

**3.7.11.-** Los pilotos elegirán su posición en el podium de pilotos por orden, de acuerdo con su dorsal, de manera que el primero en elegir será el piloto con el dorsal número 1.

**3.7.12.-** Durante toda la carrera, se permiten **dos mecánicos por piloto** en la línea de boxees, que debe situarse bajo el piloto al que asiste, quedando terminantemente prohibido que ningún mecánico esté en el podium cuando se esté disputando la manga clasificatoria. Esta infracción se considerará como leve y la dirección de carrera deberá penalizar al piloto con una penalización del tipo "stop & go"

**3.7.13.-** La Dirección de Carrera avisará por megafonía un minuto antes de la salida y otra vez 30 segundos antes, llamando en este momento a los pilotos a que entren en los boxees. El Director de Carrera procederá a dar la salida, según el punto 3.7.9 ya descrito anteriormente.

**3.7.14.-** Cualquier infracción con respecto a la salida a las mangas de clasificación será penalizada con una vuelta.

**3.7.15.-** La Dirección de Carrera avisará el final de carrera para cada coche al pasar por la meta. El coche debe volver inmediatamente a boxees y no puede estorbar a otros coches que aún corren. En caso de duda, se permite completar una vuelta más. Si había acabado o no cuando pasó la línea de meta es decisión del equipo de cronometraje, y no es discutible. Después de volver a los boxees, el motor debe ser parado inmediatamente y la emisora apagada y entregada en la zona determinada.

**3.7.16.-** Habrá un lapso mínimo de 5 minutos entre el final de una manga y el comienzo de la siguiente. Las emisoras se entregarán una vez que hayan sido recogidas todas las emisoras de la serie que ha finalizado. En cualquier caso, deben transcurrir un mínimo de 3/4 minutos desde la entrega de las emisoras y el comienzo de la manga.

**3.7.17.-** Nada más terminar una manga, la Organización de Carrera publicará el resultado de dicha manga en la zona designada. Tras terminar todos los pilotos de todas las series una manga completa de clasificación, la Organización de carrera publicará la clasificación general hasta ese momento.

**3.7.18.-** Situación de lluvia durante las mangas clasificatorias:

**3.7.18.a.-** En caso de "fuerza mayor", inundación del circuito, tormenta con aparato eléctrico, fallos en el sistema de cronometraje etc. Que no permitiesen la celebración de alguna de las mangas de clasificación, la dirección de carrera, podrá convocar una reunión extraordinaria de pilotos para decidir la posibilidad de correr una manga completa el domingo por la mañana. Esta reunión, deberá estar convocada, antes del comienzo teórico de la última manga de clasificación. Si todos los pilotos han tenido hasta ese momento al menos una oportunidad de correr una manga en seco, nunca se retrasaría una serie a la mañana del domingo.

**3.7.18.b.-** Una carrera no debe interrumpirse ni retrasarse a causa de lluvia, salvo en caso de tormenta con aparato eléctrico, en cuyo caso la carrera se interrumpirá hasta que la tormenta finalice. Sólo en caso de condiciones atmosféricas extremas, el Director de Carrera, el Árbitro y el Delegado de Pilotos son en conjunto responsables de la decisión de parar una carrera. En caso de cancelarse una prueba de Campeonato de España por este motivo, se anularán todos los resultados obtenidos hasta el momento de la interrupción. El Delegado Nacional de la especialidad reprogramará la fecha de la prueba, celebrándose en el mismo circuito y empezando la prueba desde el principio.

**3.7.18.c.-** En las hojas de resultados publicadas por la organización, el Director de Carrera o el Jefe de Cronometraje deben marcar una manga como "Húmeda" cuando la manga se haya disputado con la pista mojada. La decisión de declarar una manga como "Húmeda" corresponde al Director de Carrera. Las mangas son normalmente consideradas como "Húmedas" cuando los tiempos medios por vuelta son, debido a la lluvia o humedad en la pista, aproximadamente un 20% superiores a los obtenidos con la pista seca.)

**3.7.18.d.-** Cuando el clima y el horario lo permitan, el Director de Carrera puede decidir ofrecer correr una clasificatoria extra a aquellas series que no hayan tenido la oportunidad de correr en seco, siempre durante las tandas de entrenamiento del sábado. El Director de Carrera puede incluso decidir retrasar una manga para poder ofrecer a todos los pilotos una oportunidad para correr en seco.

**3.7.18.e.-** Cuando, finalizadas las mangas de clasificación, no todos los pilotos hayan tenido la oportunidad de disputar una manga seca, sólo contarán (para todos los participantes) los resultados húmedos.

**3.7.18.f.-** Cuando todos los pilotos hayan corrido una manga en "húmedo" el director de carrera podrá posponer las mangas clasificatorias hasta que la pista se haya secado. La interrupción no podrá ser superior a 1 hora y será decisión del director de carrera dejar la pista abierta durante ese periodo de tiempo para prácticas controladas.

**3.7.19.-** Interrupciones de carrera: En el caso de interrupción de una serie de clasificación, se correrá la serie completa de nuevo.

**3.7.20.-** La Organización de Carrera está obligada a dar copia de todas las clasificaciones del sábado y domingo, así como la Clasificación General de Mangas y la Clasificación General de la carrera al representante de AECAR que se encuentre en la pista.

### **3.8.- SUB-FINALES Y FINAL**

**3.8.1.-** Una vez finalizadas las mangas de clasificación, se establece el orden de clasificación tomando el mejor resultado de cada piloto.

**3.8.2.-** En caso de que haya más de un piloto con idéntico mejor resultado, se toma el siguiente mejor resultado de cada piloto para resolver el empate, y así hasta la 4ª mejor manga. En caso de seguir el empate, resolverá el mismo la mejor clasificación de la última manga.

**3.8.3.-** Los cuatro primeros clasificados pasan directamente a la final. Los 14 siguientes clasificados (es decir, hasta el nº18 incluido) pasan a semifinales, de manera que los clasificados en posiciones impares pasan a semifinal 'A' y los pares a semifinal 'B'. Los 14 siguientes clasificados pasan a cuartos de final, siguiendo el mismo criterio para asignar los pilotos a los cuartos 'A' y 'B'. Se procederá así sucesivamente hasta completar todas las sub-finales. En caso de existir sub-finales en las que el número de pilotos de la sub-final 'A' y la 'B' sea de manera conjunta igual o inferior a 10, estas dos sub-finales se unirán para pasar a formar una única sub-final.

**3.8.4.-** La clasificación final de las mangas de clasificación y la composición de las sub-finales se publicarán el sábado, como máximo 45 minutos después de acabar la última manga. Al publicarse la composición de las sub-finales, se publicarán con la hora prevista de comienzo.

**3.8.5.-** En todas las sub-finales, se disputará en primer lugar la sub-final 'B', y a continuación la sub-final 'A'.

**3.8.6.-** Todas las sub-finales y la final se disputan por el sistema de tiempo más última vuelta. Todas las sub-finales se disputan a 20 minutos. La final se disputa a 45 minutos.

**3.8.7.-** Durante las sub-finales y la final se permitirán 2 mecánicos por piloto en la zona de boxes.

**3.8.8.-** Para todas las sub-finales y la final, los pilotos elegirán su posición en el podium de pilotos por orden, de acuerdo con su dorsal, de manera que el primero en elegir será el piloto con el dorsal número 1. Los mecánicos deben situarse bajo el piloto al que asisten.

**3.8.9.-** El horario previsto para las sub-finales y finales no debe alterarse por la presencia de lluvia.

**3.8.10.-** La Dirección de Carrera avisará del final de carrera por megafonía. Tras pasar por la meta, el coche debe volver inmediatamente a boxees, sin estorbar a otros coches que aún corren. Inmediatamente después el motor debe ser parado y la radio apagada y entregada en la zona determinada.

**3.8.11.-** Entre el final de una sub-final y el comienzo de la siguiente deberán transcurrir 10 minutos. Las emisoras se entregarán nada más finalizar la sub-final anterior, una vez que los pilotos que han terminado de correr entreguen sus emisoras. Entre la semifinal 'A' y la final deben transcurrir como mínimo 20 minutos. Si se disputase una final +40, ésta comenzará 10 minutos después de terminar la semifinal A. La Gran Final comenzará 10 minutos después de terminar la final +40.

**3.8.12.-** La salida para las sub-finales y final será tipo "Le Mans", con el clasificado más rápido delante del más lento. Salvo que la caja de salida esté situada al lado del pitlane, durante la cuenta atrás ningún mecánico puede cruzar en ninguna dirección la pista.

**3.8.13.-** El Director de Carrera avisará frecuentemente por megafonía a los pilotos del tiempo restante para el comienzo de cada sub-final. Avisará obligatoriamente cuando falte un minuto, y llamará a los pilotos a línea de salida cuando falten 30 segundos, debiendo todos los coches en este momento dirigirse a los boxes. Los mecánicos se situarán en la posición que les corresponda en parrilla. En los diez últimos segundos, el Director de Carrera realizará una cuenta atrás audible por megafonía a la vez que va descendiendo la bandera de salida. A falta de tres segundos, el Director de Carrera pondrá la bandera de salida en el suelo. En este momento, los mecánicos deben dejar el coche en el suelo sin sujetarlo, y retirarse de la pista. 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 a la carrera. Al empezar la cuenta atrás, aquellos coches que no estén en la línea de salida, salvo en el caso de estar las cajas de salidas junto al pitlane, no podrán tomar la salida desde la parrilla, debiendo hacerlo desde boxes, una vez que todos los coches hayan pasado por la línea de boxes. En cualquier caso, deberán salir desde boxes si no está el coche situado en su caja al llegar a los 3 segundos.

**3.8.14.-** Bajo ningún concepto se repetirá una salida porque algún piloto se adelante. El único motivo para suspender el comienzo de una sub-final o final será por fallo del sistema de cronometraje.

**3.8.16.-** Después de las semifinales y antes de la final +40, los cuatro pilotos clasificados directamente a la final dispondrán de 20 minutos para entrenar, durante los cuales la pista permanecerá abierta únicamente para estos cuatro pilotos. En caso de no disputarse final +40, este período de entrenamiento para los 4 finalistas directos tendrá lugar una vez terminada la semifinal B y antes de comenzar la semifinal A.

**3.8.17.-** En caso de avería, cualquier piloto puede solicitar el retraso del comienzo de una **semifinal** o **final**, siempre y cuando se notifique al Director de Carrera o al Jefe de Cronometraje antes de que los pilotos sean llamados a la línea de salida. En caso de avería mecánica, la pista permanecerá abierta. En caso de avería eléctrica, la pista permanecerá cerrada y las emisoras apagadas. En ambos casos, la salida a la semifinal o final se retrasará 10 minutos. El piloto que ha pedido tiempo perderá su posición en la parrilla de salida, y saldrá por detrás del piloto que salga con el nº 10. Deberá haber una marca habilitada para que dicho piloto se coloque. El resto de participantes no verá alterado su puesto en la parrilla. El Director de Carrera avisará frecuentemente por megafonía a los pilotos del tiempo restante. Una vez finalizados los 10 minutos o bien una vez terminada la reparación (es este último caso, con el acuerdo del piloto que solicitó el retraso de la salida) la salida se dará en 3 minutos. **Para cada semifinal o final sólo se puede conceder tiempo una única vez**

**3.8.18.-** En todas las sub-finales excepto en semifinales, los tres primeros clasificados pasan a la siguiente sub-final de la misma letra. El primer clasificado pasa con el dorsal nº 8, el segundo clasificado con el nº 9, y el tercer clasificado con el dorsal nº 10. En caso de empate, se considerará que el piloto con el dorsal más alto ha terminado por delante del piloto con el que ha empatado. En caso de que una sub-final cuente con 10 o menos pilotos entre la serie A y la serie B, se disputará una única serie y se clasificarán para la siguiente sub-final los 6 primeros clasificados, de manera que el primer clasificado pasaría con el número 7 a la sub-final A, el segundo clasificado pasaría con el número 7 a la sub-final B, y así sucesivamente. Si dicha sub-final estuviese formada por 6 o menos pilotos, no se disputaría, clasificándose para la siguiente sub-final según el orden conseguido en las mangas de clasificación.

**3.8.19.-** En las semifinales, los dos primeros clasificados de cada semifinal pasan a la final. Los otros dos finalistas serán los siguientes dos pilotos más rápidos de las dos semifinales conjuntas, excepto en caso de lluvia o pista mojada. El número de dorsal para la final depende del número de vueltas y tiempo de cada piloto en las semifinales, de manera que el más rápido pasa con el dorsal nº 5, el siguiente con el nº 6, y así sucesivamente. Con independencia de los dorsales utilizados durante las clasificatorias, en la final los coches irán numerados del 1 al 10 teniendo en cuenta el orden de clasificación para la final.

**3.8.20.-** Situación de lluvia durante las sub-finales y finales:

**3.8.20.a.-** El horario previsto para las sub-finales y finales no debe alterarse por la presencia de lluvia.

**3.8.20.b.-** La decisión de declarar una sub-final como "Húmeda" corresponde al Director de Carrera. Como referencia, una sub-final se considerará húmeda cuando los tiempos medios por vuelta son, debido a la lluvia o humedad en la pista, aproximadamente un 20% superiores a los obtenidos con la pista seca.

**3.8.20.c.-** La presencia de lluvia durante las sub-finales y finales sólo afectará a la clasificación de las semifinales. En caso de que una o las dos semifinales se corran con la pista "Húmeda", se clasifican para la final los tres primeros clasificados de cada semifinal. En este caso, los dorsales serán asignados de la siguiente manera: primer clasificado semifinal 'A' dorsal nº5, primer clasificado de la semifinal 'B', dorsal nº 6; segundo clasificado semifinal 'A' dorsal nº 7, segundo clasificado semifinal 'B' dorsal nº8, tercer clasificado semifinal 'A' dorsal nº 9 y tercer clasificado semifinal 'B' dorsal nº 10.

**3.8.21.-** Interrupciones de carrera: En caso de interrupción de una sub-final o final se aplicará el siguiente procedimiento:

**3.8.21.a.-** En el momento de la interrupción de la carrera, los pilotos dejarán sus vehículos en Parque Cerrado bajo el control del Director de Carrera. Deberán apagar los motores y podrán desconectar las baterías. No se permitirá ninguna reparación ni manipulación en el vehículo. El coche de cualquier piloto o mecánico que no observe esta regla cometerá una infracción grave, acumulable y sancionable con una vuelta.

**3.8.21.b.-** Si se han corrido menos de 10 minutos de la sub-final o final, los resultados se cancelarán y se dará una nueva salida para correr de nuevo el tiempo total de la sub-final o



final. Los vehículos pueden ser reparados antes de la nueva final. Se darán 10 minutos para la nueva salida.

**3.8.21.c.-** Si se han corrido más de 10 minutos de la sub-final o final, y hay datos de cronometraje hasta el momento de la interrupción, los resultados al momento de la interrupción se conservarán. Se dará una nueva salida por el tiempo que falta para completar la sub-final o final, siendo el orden de salida el de clasificación de la sub-final o final interrumpida hasta el momento de la interrupción. Los dos resultados serán sumados para dar la clasificación final y definitiva. La segunda salida se dará un minuto después de entregar los coches a los mecánicos.

Si esta segunda salida no se pudiese dar por cualquier motivo, los resultados de la primera parte serán usados como resultado final y definitivo.

**3.8.21.d.-** Cuando la interrupción sucede después de transcurrido el 75 % o más de la carrera, y hay datos de cronometraje hasta el momento de la interrupción, el resultado al tiempo de la interrupción se considerará el resultado definitivo.

### **3.9.- TROFEOS**

**3.9.1.-** Se estará a lo dispuesto en el reglamento general de AECAR, si bien la Organización de Carrera debe entregar, al finalizar cada carrera, como mínimo un trofeo a los 5 primeros clasificados, debiendo diferenciarse los trofeos de los tres primeros clasificados entre ellos y respecto del resto. **Para el +40 se hará de igual manera.**

### **4.- ESPECIFICACIONES DE LA PISTA**

**4.1.-** Se estará a lo dispuesto en el reglamento general de AECAR, teniendo en cuenta además los siguientes puntos:

**4.2.-** El circuito debe estar homologado por AECAR y específicamente para las especificaciones de la categoría de 1/8 Pista Gas. **También debe estar censado y estar incluido en el apartado "Circuitos" de la WEB de AECAR.**

**4.3.-** Las instalaciones deben contar con al menos 100 sillas para los pilotos y mecánicos desde la apertura del circuito el viernes por la mañana hasta la finalización de la prueba.

**4.4.-** El bar debe estar abierto desde mediodía del viernes.

**4.5.-** La *superficie* de la pista debe ser asfalto, con cualquier junta suavizada.

**4.6.-** Las líneas que marcan los límites de la pista deben ser de entre 8 y 10 cm. de anchura, de color blanco o amarillo. Estas deberán estar aproximadamente a 20 cm. del borde de la superficie de carrera.

**4.7.-** Se puede pintar una línea discontinua en el centro de la recta para facilitar la visión; no se puede pintar ninguna otra línea en la superficie de carrera aparte de las líneas que se mencionan en este reglamento.

**4.8.-** Las zonas de repostaje y de boxes deben ser claramente diferenciables de la pista principal y lo más cercanas posible al podium de pilotos. Se recomienda que la salida y la entrada a la pista principal estén en una parte lenta de la pista.

**4.9.-** El diseño de la pista debe incluir curvas a derecha e izquierda, y tener una recta de un mínimo de 45 metros.

**4.10.-** Las barreras exteriores deben proporcionar de manera efectiva la detención de un coche que se sale de la pista o corre sin control. **Tendrán que delimitar y separar toda la zona de pista, del resto de instalaciones (mesas, etc.) y su altura nunca será inferior a 1 m.** La primera consideración para la elección de las barreras exteriores será la protección de los espectadores, no de los coches.

**4.11.-** Las barreras interiores deben evitar los recortes, así como que los coches alcancen otras partes de la pista. Deben ser suaves, y estar posicionadas y dimensionadas para impedir que los coches vuelen sobre las barreras exteriores hacia las zonas de público. Las barreras deben de estar a un mínimo de 20 cm. de las líneas que delimitan el circuito. Cuando se utilicen conos o 'chinos', éstos no deben ser de más de 5 cm. de altura.

**4.12.-** Las zonas interiores y exteriores de la pista deben ser de hierba u otro material apropiado como el cemento o el césped artificial. El objetivo de estas zonas es ralentizar la marcha de cualquier coche

que abandone la superficie de carrera. El coche debe ser capaz de abandonar estas zonas interiores y exteriores por sí mismo para minimizar la asistencia de los recoge coches.

**4.13.-** Se debe colocar un puesto de recoge coches cada 30 metros alrededor de la pista. Estos puestos no deben obstruir la visión de los pilotos, y deben estar numerados. Cuando un puesto esté situado en una parte peligrosa de la pista (por ejemplo en la recta o una curva rápida) este puesto deberá tener protección para el recoge coches (un muro, ruedas, una verja, etc.)

**4.14.-** Se debe pintar una línea de salida / llegada en la pista, preferiblemente frente al puesto de cronometraje y coincidiendo con la situación de la antena del sistema de cronometraje.

**4.15.-** Para las salidas tipo "Le Mans", se pintarán 11 cajas numeradas al borde de la pista, y **frente al podium**, en un ángulo de 20 a 45 grados de la pista, separadas entre sí un mínimo de 4 metros. Las cajas deben ser de entre 70 y 100 cm. de largo y de entre 30 y 40 cm. de anchura. El primer cajón de salida debería estar a más de 10 metros de la siguiente curva.

## **5.- ESPECIFICACIONES TÉCNICAS**

### **5.1.- Denominación, Tracción, Motor, Carburador y filtro de aire:**

**5.1.a-** Denominación: La categoría se denomina 1/8 Pista Gas

**5.1.b-** Tracción: Es de carácter obligatoria en esta categoría la tracción a las 4 ruedas.

**5.1.c.-** El motor puede tener una capacidad total de no más de 3,5 centímetros cúbicos.

**5.1.d.-** El diámetro máximo del carburador será de 9,0 milímetros.

**5.1.e.-** Es de carácter obligatorio el uso de filtros de aire antirruído, debiendo usarse únicamente los homologados por EFRA (que denomina INS), sin que pueda manipularse la forma exterior ni interior de ninguno de sus elementos.

### **5.2.- Depósito de combustible:**

**5.2.a.-** Incluyendo filtro y tubos hasta el carburador, puede contener un máximo de 125 mililitros. No se permiten piezas sueltas dentro del depósito.

**5.2.b.-** Un depósito es ilegal por volumen, cuando su capacidad Total, supera 125 ml (según se define en el punto anterior). Cuando en cualquier verificación de carrera, se detecte un coche, cuyo depósito sea ilegal, el piloto, será llamado por el jefe de verificadores, haciendo en su presencia, una nueva medición, dando un tiempo máximo de enfriamiento de 15 minutos, contados a partir de esta. Durante este tiempo, el piloto solo podrá sacar el depósito del chasis y trascurrido este, se volverá a cubicar en su presencia. Si sigue midiendo en exceso, el piloto perderá la serie disputada, como si no la hubiera corrido. Si por el contrario, el depósito recupera un volumen legal, no perderá la serie disputada, pero quedará apercibido, para el resto de la carrera, de manera que si volviera a marcar un nuevo positivo, perderá esta serie y no tendrá derecho a tiempo alguno de enfriamiento y mas comprobaciones, al estar previamente apercibido, en alguna serie anterior.

### **5.3.- Peso de los coches:**

**5.3.a.-** Se establece un límite de peso mínimo de 2.500 gr. (dos mil quinientos) gramos para coches con tracción a las cuatro ruedas.

**5.3.b.-** El límite de peso será comprobado con los coches en orden de marcha (incluyendo carrocería, baterías y módulo de cronometraje) pero con el depósito vacío.

**5.3.c.-** El peso será comprobado en una báscula digital con una precisión mínima de decenas de gramos, y puede ser comprobado antes o después de cualquier manga, sub-final o la final. **Se admite un margen de error de báscula o tolerancia como máximo de 5 gramos**

#### 5.4.- Dimensiones del coche:

- 5.4.a.- Distancia entre ejes: Mínimo 270mm, Máximo 330 mm.
- 5.4.b.- Anchura máxima total: **267 mm. sin vuelo lateral y 277 mm con vuelo lateral.**
- 5.4.c.- Altura máxima de la carrocería: **160 mm sin contar el alerón y la antena.**
- 5.4.d.- **Altura máxima del alerón: 170 mm**

Ambas medidas se realizarán, apoyando el chasis sobre una superficie de 1 Cm. De espesor.

#### 5.5.- NEUMATICOS.-

- 5.5.a.- La anchura máxima de los neumáticos traseros es de 64 mm.
- 5.5.b.- Los neumáticos deben ser negros a excepción de lo escrito en sus laterales.
- 5.5.c.- Está terminantemente prohibido el uso de aditivos en los neumáticos, tanto en seco como en caso de lluvia. Podrán ser verificados en cualquier momento de la carrera. Las organizaciones reservan una zona donde los mecánicos podrán calentar los motores y la organización podrá comprobar los neumáticos.
- 5.5.d.- El control de neumáticos se llevará a cabo por comparación de las medidas registradas por un medidor electrónico, de la marca y Modelo que AECAR designe. También se podrá utilizar los métodos tradicionales de tacto y de recogida de muestras,

Dicha comparación se llevará a término siguiendo el siguiente protocolo

1.- Los pilotos comunicarán la marca (s) de las ruedas con que va a correr en el momento se inscriban a la carrera, para lo que rellenarán el campo "**OTROS DATOS**" que encontrarán, al pie del formulario de inscripción a carrera, **CON LA (S) MARCA (S) Y MODELO (S)** elegidos. Una vez en el circuito, cuando verifiquen su inscripción, estarán obligados a **CONFIRMARLA** o bien comunicar a la organización el cambio realizado.

2.- En cada carrera, la organización, deberá tener y custodiar varias ruedas de cada una de las marcas presentes, ruedas que servirá de muestra. Se medirán y se publicarán los resultados del control hecho con el medidor electrónico, tacto y residuos si procede. Las ruedas de muestra serán originales o las denominadas de "**de Caja**" ruedas que se podrán adquirir en las tiendas o comercios del sector y que tengan importador en España.

Cuando la organización se encuentre con una marca de ruedas desconocida y/o le sea imposible conseguir una muestra "de caja" la medida de esta, será la media aritmética del resto de ruedas representadas.

3.- Las ruedas con las que el piloto pretende correr, no podrán sobrepasar el resultado publicado para esa carrera. Se admitirá un máximo de un 10 % de tolerancia respecto a la medición del medidor electrónico. En caso de discrepancia las ruedas de ese piloto estarán excluidas de la carrera.

4.- También podrán ser comparadas entre distintos neumáticos de la misma marca usados por distintos pilotos. Aquellos neumáticos que se salgan del rango de medida se considerarán ilegales.

5.- En caso de verificar después de correr la ronda o subfinal, el piloto a quién se le detecte diferencias con el neumático marco o con la de otros pilotos perderá ese resultado.

6.- En el caso de conflicto las ruedas objeto de la polémica, junto al neumático marco quedarán a disposición del Delegado Nacional, para hacer las pruebas que se consideren necesarias.

7.- En este caso el protocolo de actuación sería como sigue.- De común acuerdo de el director de carrera, jefe de verificaciones y delegado de la escala, se requisan las 4 ruedas del piloto implicado y junto con la (s) muestra (s) custodiadas por la organización, de la misma marca y modelo, se cortan en 3 trozos, se marcan, cada uno de ellos, y se envasan debidamente, entregando al piloto en cuestión, 1/3 de los trozos, otro 1/3 al delegado nacional y el último 1/3 restante, se manda a AECAR para su análisis, todos ellos debidamente empaquetados y sellados, no admitiéndose para

posteriores contraanálisis, si estos fueran solicitados, aquellas muestras cuyo continente y/o contenido sea sospechoso de haber sido manipulado.

8.- De no estar de acuerdo el piloto en cuestión, con el resultado de la analítica, tendrá derecho a un contraanálisis, usando su 1/3 de muestra. Estará obligado a entregar sus muestras al delegado nacional, que después de verificar que no ha habido manipulación alguna tanto en su continente como contenido, las entregará a un laboratorio para su análisis, quedando de reserva la última muestra en poder del delegado Nacional.

Se penalizara con la pérdida de la serie disputada, al piloto que de positivo, con la expulsión del campeonato, al piloto que reincida por 2ª vez y con la pérdida de la licencia AECAR, al que solicite análisis químicos y siga marcando positivo, al que también se le abrirá expediente disciplinario, obrando la directiva de AECAR en consecuencia.

El coste ocasionado por los analisis de las ruedas de referencia, irán a cargo de:

a- En el caso de análisis positivo: Será sufragado por el piloto denunciante.

b- En el caso de análisis negativo: Será sufragado por AECAR.

#### **5.6.- Llantas:**

**5.6.a.-** Las llantas tendrán un diámetro máximo de 54 mm., permitiéndose una tolerancia de 1mm.

**5.6.b.-** Se permite un borde para reforzar la llanta en el interior (de cara al coche) de 2 mm. de grosor, 3 mm. de altura y un diámetro máximo de 60 mm.

**5.6.c.-** Cualquier sistema de fijación u otro equipamiento instalado en la llanta o en el eje de las ruedas no podrá alargarse más allá del exterior de la llanta de la rueda.

**5.7.- Frenos y embrague:** Todos los vehículos deben estar equipados con frenos; el uso de sistemas de freno independientes a las ruedas delanteras, excepto a través de la transmisión, está prohibido (se permite el uso de sistemas de bloqueo mediante rodamientos del tipo "one-way"). Todos los vehículos deben contar con un sistema de embrague, de modo que el vehículo pueda quedar estático con el motor en marcha.

**5.8.- Escapes: Quedan autorizados los escapes que figuran en este reglamento como ANEXO VI**

#### **5.9.- Parachoques:**

**5.9.a.-** El frontal del vehículo debe estar equipado con un parachoques de modo que se minimice el riesgo de daños en el caso de que entre en contacto con otros participantes o miembros del público.

**5.9.b.-** Este paragolpes debe estar fabricado con un material flexible, con todas las esquinas redondeadas.

**5.9.c.-** La carrocería seguirá el contorno del paragolpes en su parte frontal.

**5.9.d.-** En ningún punto el paragolpes puede sobresalir más de 5 mm. del extremo delantero de la carrocería, ni más de 13 mm. de los laterales de la carrocería.

**5.9.e.-** Si se coloca un paragolpes trasero (opcional), éste deberá finalizar a no más de 50 mm. del centro del eje trasero.

**5.10.-** La antena debe ser de un material flexible.

**5.11.-** Se permite instalar una barra antivuelco que no se alargue más de 30 mm. por encima de las aletas refrigeradoras del motor (o del techo de las carrocerías en el caso de las carrocerías tipo "saloon").

#### **5.12.- Carrocerías:**

**5.12.a.-** Se admitirán como válidas únicamente aquellas carrocerías homologadas por EFRA e incluidas en el listado de carrocerías aprobadas por EFRA para el año en curso, debiendo estar su número de homologación grabado en la carrocería. En el **ANEXO II** adjunto se detalla el listado de

carrocerías homologadas por EFRA para el 2010, pendiente de publicarse (a principios de marzo de 2011 en [www.efra.se](http://www.efra.se)) el listado actualizado para el 2011.

**5.12.b.-** La carrocería debe estar pintada y cuando sea admitida en una carrera, debe estar acabada limpiamente.

**5.12.c.-** En las carrocerías con posición de pilotaje abierta debe haber un piloto hecho a escala 1/8 en la posición correcta, pintado de la forma más realista posible, utilizando un mínimo de 3 colores.

**5.12.d.-** En las carrocerías que cuenten con parabrisas y/o ventanillas, éstas deben ser traslúcidas.

**5.12.e.-** Todas las carrocerías deben tener los pasos de rueda delantero y trasero cortados si el original fue diseñado así.

### **5.13.- Cortes en las carrocerías:**

**5.13.1.-** El parabrisas no puede ser recortado por completo, pero se permite un agujero de un máximo de 6 centímetros cuadrados para refrigeración.

**5.13.2.-** Las ventanas laterales y la trasera pueden eliminarse. No se permite recortar y doblar hacia el exterior o interior las ventanas laterales.

**5.13.3.-** Todas las piezas del coche deben estar cubiertas. Sólo en caso de que sobresalgan de la carrocería se permiten los siguientes cortes:

**5.13.3.a.-** Para la culata refrigeradora del motor.

**5.13.3.b.-** Para el filtro de aire.

**5.13.3.c.-** Para la antena (máximo 10 mm.)

**5.13.3.d.-** Para la salida del escape.

**5.13.3.e.-** Para el tapón del depósito de combustible

**5.13.3.f.-** Para la barra antivuelco

En todos los cortes mencionados en este punto, se permite una tolerancia máxima de 10 mm.

**5.13.4.-** Además de los cortes en la carrocería mencionados en el punto anterior para aquellas piezas que sobresalen del coche, se permiten los siguientes cortes para aquellas partes que no sobresalgan de la carrocería:

**5.13.4.a.-** Para la salida del escape

**5.13.4.b.-** Para el tapón del depósito de combustible (se permite un máximo de 10 mm. alrededor del tapón)

**5.13.4.c.-** El interruptor de encendido y apagado de las baterías (máximo 10 mm.)

**5.13.4.d.-** Para la bujía (máximo 20 mm.)

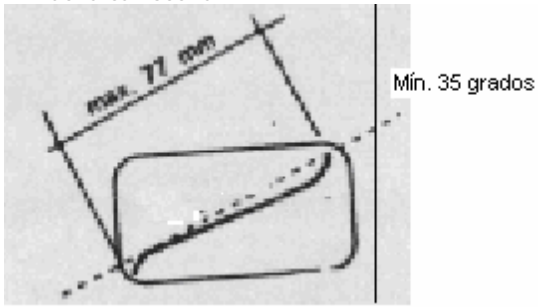
**5.13.4.e.-** Para la aguja de carburación (máximo 15 mm.)

### **5.14.- Alerones y "spoilers":**

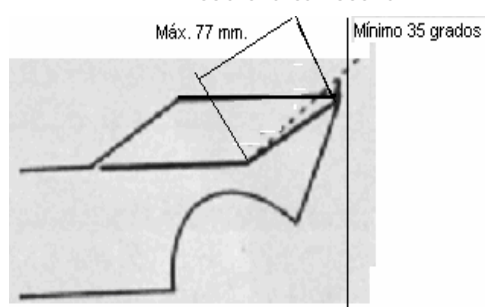
**5.14.1.-** Ya sean parte de la carrocería o bien elementos separados de ésta, deben tener un ángulo mínimo de 35 grados sobre la vertical, incluyendo cualquier ayuda aerodinámica. Si son elementos separados de la carrocería, deben tener una profundidad (es decir, su anchura en su lado estrecho) máxima de 77 mm.

En ambos casos el ángulo se medirá como se detalla:

Montaje independiente  
de la carrocería



Directamente colocado  
sobre la carrocería



**5.14.3.-** Todas las medidas para la altura del alerón se tomarán con el chasis colocado sobre un espaciador de 5 mm.

**5.14.4.-** Dimensiones máximas de los alerones:

**5.14.4.a.- Carrocerías tipo GRUPO C:**

- Anchura máxima: 267 mm.
- Profundidad: 77 mm.
- Altura máxima: 170 mm. (Incluyendo partes añadidas).
- Distancia máxima tras eje trasero: 153 mm.

- Los alerones traseros de un único plano no necesitan ser homologados. Los alerones delanteros o los traseros multiplano necesitan homologación de EFRA, y el número debe ser moldeado en el alerón. En este caso, sólo se permite usar el alerón del mismo número de homologación que la carrocería.

**5.14.4.b.- Carrocerías tipo GT1 / GT2:**

- Anchura máxima: 267 mm.
- Profundidad máxima: 77 mm.
- Altura máxima: 170 mm.
- Distancia máxima tras eje trasero: 153 mm.
- Sólo se admiten alerones de un plano, sin que sea necesario homologarlos.

**5.14.4.c.- Carrocerías tipo SPORT PROTO**

- Anchura máxima: 277 mm. Con Vuelo Lateral // 267 mm Sin Vuelo
- Profundidad máxima: 77 mm.
- Altura máxima Carrocería: 160 mm. (sin antena y alerón)
- Altura Máxima del alerón: 170 mm
- Distancia máxima tras eje trasero: 153 mm.

**5.15.- Combustible:**

**5.15.1.-** Contendrá solamente metanol, aceite lubricante, una pequeña cantidad de anticorrosivos y un máximo de 25% de volumen de nitro metano.

**5.15.2.-** La gravedad específica de la mezcla no debe ser superior a 0.91.

**5.15.3.-** La verificación del combustible se hará utilizando el sistema NITROMAX® 25, siendo la medición efectuada con este sistema considerado como definitivo. El único NITROMAX® válido es el de la Organización de la carrera.

#### **5.16.- Sistema de mediciones:**

**5.16.1.-** Para comprobar la anchura del coche, éste será colocado sobre una base de 500 mm de larga, equipada con 2 raíles de 20 mm. de alto separados 267 mm. Construida de tal modo que el coche pueda rodar libremente entre ellos. La base y los raíles deben estar contruidos en material lo suficientemente resistente como para evitar la distorsión de la medida realizada. El coche debe rodar libremente entre los raíles laterales con la dirección en la posición recta y con independencia de la compresión o extensión de la suspensión.

**5.16.2.-** Para medir la altura, se suplementará, la base antes mencionada, con una pieza de 1 Cm de altura y 80mm de anchura, de forma que el chasis del coche descansa en este postizo. **La altura máxima de cualquier parte del coche, excepto de la antena del receptor y alerón, nunca superará los 160 mm medidos desde la base de referencia. Con el Alerón, la altura máxima de este, será de 170 mm.**

**5.16.3.-** La medida de la distancia entre ejes podrá ser hecha por simple medida de la distancia entre los centros de los ejes. El Director de Carrera debe estar preparado para hacer comprobaciones más exactas en caso de duda o protesta. Se sugiere que se quiten las ruedas y que los bujes de las ruedas sean firmemente colocados en soportes en V mientras se realizan mediciones exactas.

**5.16.4.-** Si se encuentra un coche que infringe las dimensiones máximas en una comprobación inmediatamente posterior a una carrera, la existencia de daños causados durante la carrera puede evitar la descalificación del piloto.

**5.17.-** No está permitido el uso de ningún elemento electrónico para el control de tracción y control de frenos que puedan controlar la potencia de la transmisión a través de un sistema de realimentación de datos. No se permite usar ninguna forma de telemetría con transmisión activa de datos.

**5.18.- Infracciones:** Tal y como estipula el reglamento general de AECAR: "Cuando el coche no pase la verificación técnica en clasificatorias se le contará como si no hubiese corrido (0 vueltas) esa manga. En subfinal o final esta descalificación significará la última posición de esa subfinal o final". La infracción de cualquiera de los puntos detallados en este apartado supondrá la descalificación del piloto infractor de la manga, subfinal o final en la que se haya descubierto la infracción, salvo si se trata de una infracción de los puntos 5.1, en cuyo caso supondrá la descalificación automática de la carrera, sin derecho a puntuar.

## **6.- PENALIZACIONES**

**6.1.-** Como norma general, se aplicará lo dispuesto en el apartado "penalizaciones deportivas" del reglamento general de AECAR, pero para la categoría de 1/8 PISTA GAS se tendrán en cuenta además los siguientes puntos:

**6.1.1.-** Debe seguirse en todo momento el principio de "Coche alcanzado, coche adelantado", salvo lucha en la misma vuelta por posición. Dirección de carrera debe informar en esos casos a los pilotos para evitar incidentes. Los árbitros deben alertar de forma verbal a los pilotos más lentos o a aquellos que no están dentro de la misma vuelta del coche que les va a pasar, para facilitar el camino y no obstruir a los coches que adelantan. Este aviso debe ser anunciado por megafonía de la siguiente forma: "Atención piloto número (número de dorsal), facilite el adelantamiento".

**6.1.2.-** Las penalizaciones para las faltas leves descritas en el reglamento general de AECAR serán para esta categoría del tipo "Stop & Go", debiendo permanecer el coche parado y elevado del suelo durante 10 segundos, tras los cuales podrá reincorporarse a la carrera. Nunca podrá aprovecharse dicha parada para ningún tipo de intervención en el coche (como por ejemplo repostaje, carburación, reparación, etc.), lo que se consideraría como una falta grave acumulable y sancionada con una vuelta de penalización.

**6.1.3.-** La obstrucción deliberada a otros coches en un intento de influir en el resultado de la carrera supondrá la inmediata descalificación de la carrera.

**6.1.4.-** El retraso en el pago de la inscripción de carrera, esta penalizado con la pérdida del ranking de la temporada anterior.

**6.1.5.-** La inscripción mal rellena o incompleta, no será tenida en cuenta, será nula.