

REGLAMENTO PARA CAMPEONATOS DE ESPAÑA DE 1/8 PISTA GAS

Temporada 2008

En caso de duda o conflicto entre el Reglamento General de AECAR y este reglamento específico para la categoría DE 1/8 Pista Gas, tendrá preferencia la aplicación del Reglamento General de AECAR.

1.- DEFINICIÓN DE “CAMPEONATO DE ESPAÑA 1/8 PISTA GAS”

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

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

3.1.- INVITACIÓN E INSCRIPCIÓN

3.2.- HORARIO

3.3.- EMISORAS Y FRECUENCIAS

3.4.- ENTRENAMIENTOS LIBRES Y CONTROLADOS

3.5.- INSPECCIONES TÉCNICAS

3.6.- REUNION DE PILOTOS

3.7.- MANGAS DE CLASIFICACIÓN

3.8.- SUB-FINALES Y FINAL

3.9.- TROFEOS

4.- ESPECIFICACIONES DE LA PISTA

5.- ESPECIFICACIONES TÉCNICAS

6.- PENALIZACIONES

ANEXO I: REGLAMENTO CAMPEONATO DE ESPAÑA +40

ANEXO II: CARROCERIAS HOMOLOGADAS POR EFRA

ANEXO III: CLASIFICACION GENERAL CAMPEONATO DE ESPAÑA

2007

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 tres 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.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 tres 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:

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.a.- 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 (10 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).

1.2.- El importe de las inscripciones para la temporada 2008 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.

1.2.4.- Para el Campeonato de España de Resistencia: 100 euros por equipo

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.- 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.

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 13:30 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 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 mangas de clasificación. 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– jueves		Circuito cerrado los cuatro días completos.
Viernes	09:00 a 16:00	Circuito abierto. Entrenamientos Libres.
	16:00 a 20:30	Entrenamientos Libres o controlados en series de 10 minutos. 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 – 12:30	Finalización de los entrenamientos no oficiales cronometrados. Cierre inscripciones. Reunión de pilotos
	13:30 –	Comienzo Mangas de clasificación.
Domingo	08:00	Comienzo de las sub-finales. Entrenamientos para los clasificados directamente para la final.
	12:15	Final +40
	13:00	Gran Final

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 boxes 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 7 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.- Durante la inspección técnica se revisará que el coche cumple con las especificaciones técnicas desarrolladas en el artículo 7 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 los dos primeros clasificados de esa manga, y al menos, otro elegido de forma aleatoria, asegurándose la Organización de que durante el transcurso de todas las mangas de clasificación 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 del combustible utilizado en carrera. Debe asegurarse que el combustible inspeccionado es realmente el utilizado en carrera.

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.

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 aprobadas por mayoría de votos a favor. En la reunión de pilotos no pueden cambiarse puntos sustanciales de este reglamento. **.**

3.7.- MANGAS DE CLASIFICACIÓN

3.7.1.- La Organización de la Carrera agrupará a los pilotos inscritos en grupos de hasta 10 pilotos (denominados "**Series**"). En caso de no haber un número suficiente de pilotos para que todas las series tengan 10 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 5 minutos.

3.7.9.- La salida de las mangas clasificatorias se hará desde el lugar decidido en la reunión de pilotos mediante el método de salida lanzada, es decir, el Director de Carrera permitirá la salida de los coches de uno en uno, con un tiempo entre cada coche de entre 1 y 3 segundos. El sistema de cronometraje comenzará a contar para cada coche de manera individual al pasar por la línea de salida/llegada.

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. Los mecánicos deben situarse bajo el piloto al que asisten.

3.7.12.- Durante las mangas de clasificación sólo se permite un mecánico por piloto en la línea de boxes, 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 la línea de salida. El Director de Carrera no esperará a ningún piloto para dar la salida. Cualquier coche que no se encuentre en la línea de salida en el momento en que el primer coche salga a disputar la manga no podrá tomar la salida desde este punto, debiendo hacerlo desde boxes, después de que todos los coches hayan pasado por la zona de boxes y a la orden del director de carrera.

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 boxes 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 boxes, 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 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 la reunión de pilotos podrá aprobarse la posibilidad de retrasar, en caso de lluvia, una serie completa de mangas de clasificación a la mañana del domingo. Esta opción sería aplicable únicamente si se aprueba en la reunión de pilotos y si, llegado el momento de comenzar la última manga de clasificación para todas las series, existiese alguna serie que no hubiese tenido la posibilidad de rodar en seco. Si todos los pilotos han tenido hasta ese momento al menos una oportunidad de correr 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 boxes, 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 15 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 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 el retraso de la salida 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 10 primeros clasificados, debiendo diferenciarse los trofeos de los tres primeros clasificados entre ellos y respecto del resto.

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.

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. 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 recogecoques.

4.13.- Se debe colocar un puesto de recogecoques 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 recogecoche (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, en un ángulo de 20 a 45 grados de la pista, separadas entre sí un mínimo de 3 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.- Motor, Carburador y filtro de aire:

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

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

5.1.c.- 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.- Cualquier depósito que sea considerado ilegal (es decir, con una capacidad superior a 125ml según se define en el punto anterior) después de una manga, sub-final o final podrá ser quitado del coche e inspeccionado una segunda vez tras un período inicial de enfriamiento de aproximadamente 15 minutos.

5.3.- Peso de los coches:

5.3.a.- Se establece un límite de peso mínimo de 2.500 (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.

5.4.- Dimensiones del coche:

5.4.a.- Distancia entre ejes: Mínimo 270mm, Máximo 330 mm.

5.4.b.- Anchura máxima total: 267 mm., medido en la parte más elevada de la carrocería y también por encima del alerón. En la parte inferior de la carrocería se permite holgura sobre esta medida, si bien el ancho nunca debe superar los 277mm.

5.4.c.- Altura máxima: 170mm para todas las carrocerías, que se medirá apoyando el chasis sobre una pieza de 1cm de altura.

5.5.- Neumáticos:

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 prohibidos el uso aditivos en los neumáticos, tanto en seco como en caso de lluvia.

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: A partir del 1 de abril de 2008 será obligatorio el uso de escapes de tres cámaras homologados por EFRA con las nuevas especificaciones técnicas aprobadas en la Reunión Anual de EFRA de noviembre de 2007, que deben llevar el número de homologación grabado en su exterior y que se añadirá a este reglamento como anexo una vez publicado por EFRA. En caso de celebrarse pruebas de Campeonato de España con anterioridad a dicha fecha, o bien pruebas de carácter regional bajo normas AECAR, seguirá siendo aplicable la lista de escapes homologados existente para el año 2007.

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 2007, pendiente de publicarse (a principios de marzo de 2008 en www.efra.se) el listado actualizado para el 2008.

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.)

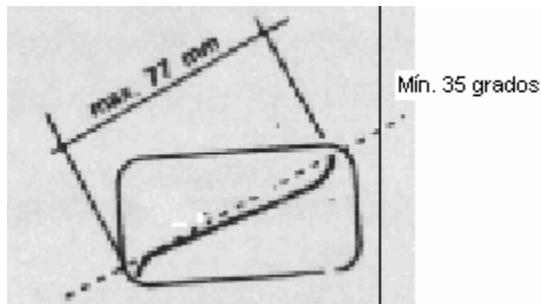
5.13.4.e.- Para la aguja de carburación (máximo 15 mm.)

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.

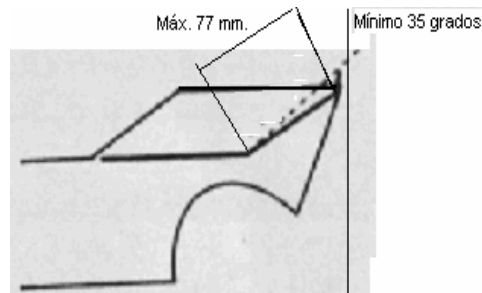
En ambos casos el ángulo se medirá como se detalla:

Montaje independiente
colocado
de la carrocería



Directamente

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: 267 mm.
- Profundidad máxima: 77 mm.
- Altura máxima: 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 nitrometano.

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 considerada como definitiva. 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 10 mm 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, nunca superará los 170 mm medidos desde la base de referencia .

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 contara 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

ANEXO I: REGLAMENTO CAMPEONATO DE ESPAÑA +40

I.1.- Tal y como se detalla en el punto 1 de este reglamento, se desarrollará en paralelo al Campeonato de España "Absoluto" un "Campeonato de España +40". Tendrán la opción de participar en este Campeonato todos aquellos pilotos con licencia AECAR en vigor que terminen el año natural en curso con un mínimo de 40 años de edad. Los reglamentos para este Campeonato serán los mismos que los utilizados para el Campeonato de España "Absoluto", salvo los puntos que se detallan en este anexo.

I.2.- Tomarán parte en este Campeonato todos aquellos pilotos que, cumpliendo el límite de edad mencionado en el punto I, lo notifiquen en el momento de realizar la inscripción. Para demostrarlo, la Organización de Carrera puede solicitar cualquier documento oficial en el momento de la inscripción. El inscribirse para el Campeonato de España +40 permite puntuar en este Campeonato, sin perder el derecho a puntuar en el Campeonato Absoluto.

I.3.- Final +40:

I.3.a.- Si en una prueba de Campeonato de España se inscriben un mínimo de seis pilotos para el Campeonato +40, se disputará una final específica +40.

I.3.b.- Esta final será de 30 minutos de duración y comenzará 10 minutos después de los entrenamientos de los pilotos directos a la final.

I.3.c.- Tomarán parte en esta final los diez primeros clasificados en la prueba inscritos para el Campeonato +40. La final +40 y la final "Absoluta" serán excluyentes, de manera que si un piloto inscrito para el Campeonato +40 tiene opción a correr la final "Absoluta" y la final +40, será decisión del piloto tomar parte en una u otra. Si decide tomar parte en la absoluta, su plaza en la final +40 será cubierta por el siguiente clasificado inscrito para el campeonato +40.

I.4.- La Organización de Carrera entregará trofeos como mínimo a los 3 primeros clasificados de la final +40 una vez disputada la final Absoluta. Si la final no llegara a disputarse por no reunirse el mínimo de pilotos inscritos, la organización dará el trofeo a los 3 mejores clasificados +40 de la clasificación absoluta.

I.5.- Si la final +40 no reuniera el mínimo de 6 pilotos requeridos, los resultados para el campeonato +40 se tomarán de la clasificación "Absoluta" de la carrera.

ANEXO II: CARROCERIAS HOMOLOGADAS POR EFRA

	EFRA Number	Body	Manufacturer	
	RPVDS1	VDS Can Am	Paris	Can-Am
	1221	Audi R8	Parma	Can-Am
	7580	Lola VDS	HPI	Can-Am
	1750	Lola VDS	Serpent	Can-Am
	FR80	Lola VDS	Frewer	GT1
	1751	McLaren GTR/GT1	Serpent	GT1
	1753	Porsche 911 GT1	Serpent	GT1
	9217	Lola VDS	Racer Choise	GTP
	1745	Porsche 962 GTP	Serpent	GTP
	1453	PF-1LMP	Protoform	LMP
	EFRA 251	Lola VDS	TRT-Serpent	Can-Am
	EFRA 252	Lola VDS	Mugen	Can-Am
	EFRA 311	Porsche 962	TRT-Serpent	Group-C
		Lola VDS	Kyosho	Can-Am
		Elfin	CMC	Can-Am
		Lola VDS	Frewer	Can-Am
		Elfin	Frewer	Can-Am
2004				
	1756	LOLA VDS EVO2	Serpent MRC	Can-Am
	30082	LOLA VDS	Delta Plastik S.N.C.	Can-Am
	31453	CADILLAC PF1-LMP #1453	Protoform	Can-Am
	31469	LOLA T530 #1469	Protoform	Can-Am
	31480	LOLA T530 #HU4 Team VDS	Mugen Seiki	Can-Am
	31481	LOLA VDS (530)	Delta CEFX	Can-Am
	31482	LOLA T530	Enneti	Can-Am
2005				
	31484	LOLA VDS EVO3	Serpent MRC	Can-Am
2006				
	31485	LOLA T530R	Xtreme	Can-Am
	31486	FMB01 DOME S101-Hb	Kyosho	Can-Am
	31487	LOLA VDS T530	Mid Mugen Seiki	Can-Am
	31488	LOLA T530	Fastom	Can-Am
	31489	LOLA T530	Titan	Can-Am
	31486A	FMB01 DOME S101-Hb	Kyosho	Can-Am
2007				
	31490	LOLA CENTRAL	Central	Can-Am
	31491	LOLA T530 EVO3	Titan	Can-Am
	31492	LOLA RS-T530	Schouten	Can-Am
	31493	Audi R-10	Parma	Can-Am
	31494	LOLA VDS T530 RV01	Mugen	Can-Am
	31495	ZAC Audi	Kawahara – Nova Rossi	Can-Am

ANEXO III: CLASIFICACION GENERAL CAMPEONATO DE ESPAÑA 2007

1 OSCAR CABEZAS	51 TOMAS MARTIN VEGA	101 SANTIAGO VELASCO RUBIO
2 JOSUÉ ARTILES SANTANA	52 JOSE ANGEL RAMIREZ MONCADA	102 PABLO MOSQUERA SANCHEZ
3 CARLOS PERACHO HERAS	53 PATXI ALBENIZ LIZARRAGA	103 JORGE ARANGO
4 NACHO LOPEZ LLUCH	54 ALFONSO ESPARZA URIARTE	104 DAVID HERRERA
5 SERGIO MONTESINOS ORTEGA	55 JAVIER RODRIGUEZ FERNANDEZ	105 JUAN CARLOS CLEMENTE PEREZ
6 VICTOR GONZALEZ	56 JOSE A PETEIRO BOUZON	106 FCO. JAVIER MARTINEZ BELTRAN
7 TONI MATEO	57 JOSEP GRADOLI	107 JOSE LUIS GOMEZ A
8 JOSE ANTONIO DE LARA FERNANDEZ	58 CARLOS RUBIERA MARTÍN	108 ANTONIO VILA MENOR
9 VICENTE ERES	59 JAVIER GODOY PANEBIANCO	109 MARCO GONZALES MEN
10 CARLES ECHARRI SANTIAGO	60 JAUME BRESKO ARROYO	110 JUAN SABORIT
11 OSCAR CORDON GARCÍA	61 MARTÍN HERRERO CARRILLO	111 JORGE REVERT TATAY
12 TOMAS ROMERO LLORENTE	62 JUAN MIGUEL DELGADO GARZON	112 SANTIAGO EUSEBIO CAS
13 JUAN HIDALGO 0 613 472	63 JAVIER GARCIA COLLADO	113 EDUARDO ALONSO CONTRERAS
14 FERNANDO CASTILLO BARJA	64 RAUL AMELLA CAUSARAS	114 JOSE LUIS LOZANO RUIZ
15 CARLOS SAVAL FERNANDEZ	65 SVETISLAV POPOVIC BALDANI	115 PACO LOBO
16 DAVID JONAS ALONSO ARMAS	66 VARI GARCIA	116 JOAQUIN SIGNES
17 MIGUEL BONED DE LA FUENTE	67 JUAN ANTONIO ALVAREZ GONZALEZ	117 JOSE MIGUEL MATO
18 FRANCISCO JAVIER HIDALGO BONET	68 JOSE PORTO ANDION	118 JAVIER ROJO FERNANDEZ
19 DAVID MENENDEZ TEJEDOR	69 JUAN CHISBERT	119 JAIME SUAREZ MARTINEZ
20 ALBERTO ANEIROS RECALDE	70 JUANJO BLANCO	120 JORGE ALBERTO MONTE
21 JOAQUIN VILLEGAS GUTIERREZ	71 ALBERTO ALONSO	121 DANIEL MARCOS NOZALED A
22 SERGIO FERNANDEZ SASTRON	72 ISIDRO SABATER	122 ANDRES OLIVARES MANZANEQUE
23 SERGIO RIO MARTIN	73 RICHARD DUREK AYALA	123 RAFAEL CARRANZA BLANCO
24 JAVIER CUESTA CASTIÑEYRA	74 ALEJANDRO IGLESIAS RODRIGUEZ	124 MARCOS LORENZO CALLEJO
25 LUIS CAYETANO MARTÍNEZ PAREDES	75 CARLOS MOLERO CARBONELL	125 SAUL RODRIGUEZ ALON
26 ALBERTO FERNANDEZ VIDAL	76 FRANCISCO VIDAL CARDONA	126 JOSE ANGEL COUTO
27 ESTEBAN ARANDA TOMÁS	77 TONI PAYTUBI TORRES	127 JUAN SANTAMARTA IZA
28 ISRAEL SOLIS GOMEZ	78 IÑAKI OTERO TABOADA	128 ANGEL PEREZ FARO
29 SERGI DUART ALCOVER	79 RODRIGO DIAZ MUÑIZ	129 RAUL CERQUEIRA AMORIN
30 DANIEL MAQUEDA ROLDAN	80 SITO RAMON SÁNCHEZ	130 ALEJANDRO ANTUÑA
31 ALBERTITO GONZALEZ MOYA	81 JAVIER BENITO FERNANDEZ	131 PEDRO ANGEL MARTIN
32 JOSE A. CASAS	82 JUAN ANTONIO AGUILAR BERROCAL	132 JOSE LUIS BRETCHA
33 ANTONIO SANCHEZ ANCORA	83 FRANCISCO FERNANDEZ	133 M CARLOS LOPEZ ALVAREZ
34 FRANCISCO SUAREZ	84 ALBERTO NEIRA DIEGUE	134 ARTURO JUNCAL COSTA
35 JOSE LUIS GOMEZ ALAMEDA	86 JUANSI MATEO	135 JOSE M ^º CAMPUZANO
36 JOSE ALDUDO	85 PATRICIA TEJADA AVILA	136 JOSE RODRIGUEZ GONZ
37 DANIEL VEGA FRIAS	87 GUSTAVO GINES GOMEZ	137 DANIEL DIAZ CARBAJO
38 FRANCISCO LARA	88 MIGUEL GUILLO BORDONADO	138 J MANUEL RODRIGUEZ ESTEBAN
39 DIEGO PALACIOS	89 BENJAMIN CASTILLO ESTEVEZ	139 ANGEL REINARES
40 ALEX LOPEZ CARPINTERO	90 JOSE RUIZ-SEIQUER VERDU	140 JUAN M FERNANDEZ
41 LUIS CASTIÑEIRA CARBALLIDO	91 BALTASAR CLADERA	141 JORGE MARTINEZ IZQUIERDO
42 PEDRO CERDAN RODRIGUEZ	92 PEDRO ANGEL MARTIN	142 JORGE DELGADO
43 JOSE MARIA SANZ MARTINEZ	93 JAVIER MARISCAL	143 SALVADOR RODRIGUEZ MARTIN
44 IVAN ALONSO	94 SANTIAGO ELIPE CRESPO	144 CARLOS DUCAY
45 NACHO GARCIA	95 PEDRO ESPINOSA RUIZ	145 JUAN ALBERTO PEÑA
46 MIGUEL ANTONIO SBERT BUSQUETS	96 RAFAEL ORDINES AHULLANA	146 ANTONIO LORENTE GARCÍA
47 JOSE LUIS SANCHEZ FUENTES	97 FRANCISCO RUIZ GANDARILLAS	147 FRANCISCO RODRIGUEZ
48 FRANCESCO ARMANO	98 RUBEN SEIJO TOUCEDO	148 DANIEL DELGADO
49 DAVID SANCHEZ GOMEZ	99 IVAN MULA	149 ALBERTO CRUCES
50 PACO BERMEJO	100 MIGUEL LOMANDO	150 LAUREANO COBAS