

REGLAMENTO 1/8

PISTA GAS

Temporada 2015

ARTÍCULO PREVIO: Este reglamento se completa con el Reglamento General de AECAR para todas las modalidades. Cualquier punto discrepante con aquel, tendrá validez lo allí indicado. El reglamento EFRA será suplementario para cualquier punto no reglamentado en el Reglamento General (R.G.), y éste particular de la especialidad.

1.- FORMATO DE CARRERA

El Campeonato se compone de cinco pruebas de las que puntúan los cuatro mejores resultados. Las pruebas se celebrarán el domingo según el calendario publicado en la página oficial de AECAR. Cada piloto dispondrá de dos mangas clasificatorias de 4 minutos para acceso a sub-finales.

2.- INVITACIÓN E INSCRIPCIÓN

Las preinscripciones se realizarán a través de la web de AECAR, y se abrirán con una antelación mínima de una semana al inicio de la prueba y permanecerán abiertas hasta las 24 h. del jueves anterior a la prueba.

El importe de la inscripción será de 20 euros y se satisfará en el propio circuito el día de la celebración de la prueba y no después de las 10:00 h.

3.1- FORMATO DE CALIFICACION

Las mangas tendrán una duración de 4 minutos con posibilidad de pit stop voluntario, y se disputan por el sistema de tiempo más última vuelta.

Realizadas las clasificatorias, los 4 primeros pilotos pasarán directamente a la final, los 14 siguientes pasarán a semifinales, los 14 siguientes a cuartos de final y así sucesivamente.

Los pilotos clasificados en posición impar correrán las sub-finales A y los que lo hayan hecho en posición par, correrán las sub-finales B.

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. La organización de carrera publicará la composición de las mangas como muy tarde al finalizar la reunión de pilotos.

3.2- FORMATO DE SUB-FINALES Y FINAL

Las sub-finales hasta 1/64 tienen una duración de 20 minutos. La duración de las sub-finales por encima de 1/64 tendrán una duración de 15 minutos. La final tiene una duración de 30 minutos.

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

Sub-finales: Los 3 mejores de cada sub-final suben a la siguiente final.

Semifinales: Los 2 mejores de cada semifinal pasan a la gran final, mas los 2 mejores tiempos de las 2 semifinales combinados. En caso de lluvia ver apartado 6.

Tras la primera semifinal todos los coches quedarán en parque cerrado en verificación técnica y serán devueltos una vez completada la inspección técnica de los coches de la segunda semifinal. De esta forma quedará el mismo tiempo a los finalistas para su preparación. (Ver Ar. 7.6 del R.G.).

4.- PROCEDIMIENTO DE CARRERA

4.1- El sistema de ranking está basado únicamente en clasificación obtenida en el CAMPEONATO GALLEGO en la temporada anterior.

4.2- Los pilotos deben permanecer adyacentes a sus números en el podio; los mecánicos permanecerán en el cajón correspondiente a su piloto en el pit-lane.

4.3- Para todas las finales, los pilotos con el dorsal más bajo serán los primeros en elegir su posición en el podio, y los mecánicos permanecerán lo más cerca posible bajo el podio.

4.4- Se emitirá un aviso audible de un minuto antes del inicio y otros 30 segundos antes de la salida.

Desde los 30 segundos hasta 3 segundos los coches deben estar sujetos en boxes. Si un coche no está en el box a 3 segundos de la salida por problemas imprevistos, el coche debe salir desde el pit lane una vez el resto de coches hayan tomado la salida. La dirección de carrera velará porque no se haga un uso abusivo de esa facilidad.

Para todas las finales, desde los 10 segundos hasta los 3 segundos previos a la salida, se realizará una cuenta atrás.

En caso de salida Le Mans o F1 a 5 segundos de la salida el director empezará a bajar la bandera quedando a los 3 completamente bajada. En ese punto, los mecánicos dejarán los coches en el suelo y retrocederán 1 metro. Los coches deben permanecer en sus cajones sin tocar la línea de salida.

En el segundo 3 la cuenta atrás se detendrá dándose la salida en un periodo de 0 a 5 segundos.

4.6- Si el director de carrera no está conforme con la salida puede repetirla reiniciando la cuenta atrás desde los 30 segundos.

4.7- La señal de salida la dará el director de carrera con una bocina o por megafonía. Esta señal iniciará también el sistema de conteo.

4.8- El adelanto a la salida (i.e. cualquier parte del coche tocando la línea de salida), será penalizada con un STOP and GO. Esta penalización será avisada inmediatamente tras la salida. La penalización quedará reflejada en la hoja de resultados.

Bajo ninguna circunstancia se detendrá la carrera por un adelanto en la salida.

4.9- El director de carrera podrá interrumpir la carrera para repetir la salida siempre que él considere que el procedimiento de salida o la salida no se han llevado a cabo de forma correcta.

4.10- Cualquier participante de semifinales y final puede solicitar un retraso de 10 min para realizar reparos en su coche mientras el Director de carrera no haya dado aviso de 30 segundos y avisado a los pilotos a la línea de salida. Sólo se dará uno por cada semifinal o final. En caso de que el tiempo sea solicitado por problemas de radio, la pista quedará cerrada y todas las emisoras apagadas.

El piloto que solicite el tiempo partirá de la posición 11 o desde el pit lane en caso de no haber cajón 11 en la parrilla.

4.11- La salida para mangas clasificatorias será volante (ver Art.11 R.G.)

El director de carrera establecerá el tiempo (no inferior a la vuelta rápida más 10 segundos), que transcurrirá entre que el primer coche pase por la línea de salida y los cronos de los demás, que aún no han pasado por la línea de salida, se pongan en marcha.

4.12- 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.

4.13- La salida de las sub-finales y final serán tipo Le Mans o F1 con el piloto más rápido partiendo de la primera posición.

4.14- Al finalizar el tiempo se emitirá una señal audible. Un coche finaliza cuando pasa por la línea de fin tras haber sonado la señal. El coche deberá dirigirse inmediatamente a pit sin molestar al resto de participantes. En caso de duda (en la línea de fin cuando el tiempo ha finalizado), se puede realizar una vuelta extra y finalizar. Será potestad de la dirección de carrera determinar si el coche había terminado. Tras regresar al pit se detendrá inmediatamente el motor y se apagará la emisora.

4.15- Una vez finalizadas las mangas se establecerá el orden de clasificación tomando el mejor resultado de cada piloto.

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.

Los 14 siguientes a los 4 primeros, pasan directamente 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.

4.16- Una vez completadas las sub-finales se establecerá el orden de los finalistas basados en el tiempo empleado más última vuelta. En caso de lluvia ver artículo 6.

4.17- La clasificación final de las mangas y la composición de las sub-finales se publicarán 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.

La salida de las sub-finales y final se harán de acuerdo al horario oficial y sólo se podrá modificar por mayoría de votos de los pilotos.

5.- INTERRUPCIONES DE CARRERA

Si se produce una interrupción por tiempo superior a 60 minutos por razones que escapan al control de la organización (malas condiciones climatológicas con riesgo para las personas), el Director de Carrera se reunirá con el Delegado de pilotos, Delegado Nacional y Organizador para decidir si suspender la carrera o continuarla.

En caso de interrupción de una manga, ésta se repetirá por completo.

En caso de interrupción de una sub-final o final se seguirá el siguiente procedimiento:

- *Si se ha corrido menos de 10 minutos* de la final, se cancelarán los resultados y se dará una nueva salida por el tiempo total de la final. Los coches se pueden reparar previo a la nueva salida.
- *Si se ha corrido más de 10 minutos*, los resultados hasta el momento se mantendrán. Se dará una nueva salida por el tiempo restante de la final. Se sumarán los dos tiempos para obtener el final. Si la segunda salida no se puede realizar por cualquier motivo, los resultados de la primera parte serán definitivos.

En el momento de la interrupción de la carrera, los coches pasarán a parque cerrado bajo control de la dirección de carrera. Se puede apagar la radio y parar el motor. No se podrán realizar reparaciones ni cambios de ruedas. Cualquier piloto que contravenga estas normas será inmediatamente descalificado.

- *Si la interrupción es después de realizado el 75% o más* de la final, los resultados en el momento de la interrupción son definitivos.

6.- SITUACION DE LLUVIA

La Dirección de Carrera es responsable de la decisión de parar una carrera en caso de lluvia.

6.1- CLASIFICATORIAS

En la hoja de resultados el director de carrera o la persona asignada deberá reflejar MOJADO cuando la manga se corra en condiciones de mojado. El director de carrera junto con los referees decidirán en caso de duda. Se considera que las mangas son en MOJADO cuando hay humedad o lluvia en la pista y es obvio para el Director de carrera que los coches no pueden rendir al máximo. El Director de carrera puede decidir retrasar una clasificatoria si es posible hacerla en un tiempo razonable.

Cuando todos los pilotos han tenido al menos una manga en seco, se considerarán todos los tiempos.

Cuando la climatología y el tiempo lo permitan, el director de carrera puede decidir realizar una manga extra para los pilotos que no tuvieron la posibilidad de correr en seco.

Cuando no todos los pilotos han tenido la oportunidad de correr una manga en seco, sólo serán tenidos en cuenta los tiempos de mojado.

Cuando todos los pilotos han tenido al menos una manga en seco, el Director de carrera puede retrasar la clasificación hasta que la pista sea declarada seca de nuevo. Si es probable que la clasificatoria se retrase por más de 1 hora, el director de carrera puede decidir abrir la pista para prácticas controladas. Es obligatorio el uso de transponder.

6.2- SUB-FINALES Y FINAL

En caso de lluvia en las dos semifinales, los 3 mejores de cada semifinal pasan a la final. El orden de salida para los pilotos finalistas está determinado por el tiempo más última vuelta. En distintas circunstancias el primero de la semi A sale con el número 1, y el primero de la semi B saldrá con el número 2, etc. La sub final B es la primera en celebrarse.

En caso de distintas condiciones durante sub finales, la clasificación final será como sigue: Puesto 4 de sub final A y puesto 4 de sub final B clasificarán con el 11 igual en la clasificación general.

Puesto 5 de sub final A y puesto 5 de sub final B clasificarán con el puesto 13 igual en la clasificación general... y así sucesivamente.

7.- ESPECIFICACIONES DEL CIRCUITO

Además de lo dispuesto en el Reglamento General Art. 2, se tendrán en consideración los siguientes apartados:

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

7.2- El ancho máximo de la pista es de 6.5m.

Las líneas de delimitación serán de entre 8-10cm de ancho y de color blanco o amarillo. Deberán estar aproximadamente a 20cm del extremo de la pista.

7.3- Se podrá poner una línea discontinua en el centro de la recta principal como referencia. No están permitidas en curvas más líneas que las delimitadoras.

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

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

7.6- 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.

7.7- 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.

7.8- Las barreras deben de estar a un mínimo de 20 cm. de las líneas que delimitan el circuito.

7.9- 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.

7.10- 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.

7.11- Para las salidas tipo "Le Mans", se pintarán 10 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.

8.- ESPECIFICACIONES TECNICAS

Todos los valores de este apéndice se refieren a máximos o mínimos.
Todas las medidas para el motor se consideran hasta la centésima. El resto de medidas se considerarán hasta la décima.
Las medidas deben estar entre el máximo y el mínimo bajo cualquier circunstancia.

8.1- MOTOR

El motor tendrá una capacidad total de no más de 3.50cc. y un diámetro de carburador máximo de 9.00mm.

8.2- DEPOSITO DE COMBUSTIBLE

El depósito de combustible incluido filtro y tubos hasta el carburador tendrán una capacidad máxima de 125.0 ml. No se permiten elementos sueltos.

En el caso de que un depósito en verificación de carrera supere los 125cc, el piloto será llamado por el jefe de verificadores para realizar en su presencia una segunda medición transcurridos 15 minutos desde la primera. Durante ese tiempo, el piloto sólo podrá sacar el depósito del chasis. Si tras esta segunda medición el depósito sigue cubicando en exceso, el piloto perderá la serie y quedará avisado para el resto de la carrera, de manera que si vuelve a marcar un nuevo positivo quedará fuera de carrera. En el caso de subfinales y finales, y caso de confirmarse un positivo, no habrá segunda oportunidad, sino que quedará directamente fuera de carrera.

8.3- ANTENA

La antena debe ser de un material flexible.

8.4- RUEDAS

Ancho máximo: 64mm

- a. Las ruedas deben ser negras excepto lo escrito en sus laterales. Se pueden usar ruedas de goma o foam.
- b. Queda totalmente prohibido el uso de cualquier tipo de aditivos en las ruedas.
- c. Las ruedas deben estar secas al tacto, pudiéndose realizar las pruebas que la organización considere oportunas para la detección de aditivos en las mismas.
- d. Se adopta como válida la prueba de las ruedas con equipo RAE a la entrada del pit lane. Si la lectura arroja un resultado positivo, se rechazarán las ruedas permitiéndose al piloto montar un nuevo juego y participar en la prueba correspondiente. El piloto quedará avisado para el resto de la carrera, de manera que si vuelve a marcar un nuevo positivo quedará fuera de carrera. La salida no se retrasará por este motivo.
- e. La zona destinada a la toma de medidas de las ruedas deberá ubicarse de forma que evite que la lectura quede contaminada por los gases de escape.
- f. Como valor positivo se adoptará toda lectura por encima de 0.00. Este límite podrá ser revisado en función de los valores obtenidos de forma experimental por medidas realizadas a distintas marcas de ruedas. Dicha actualización se realizará con una antelación mínima de un mes previo a la siguiente carrera a disputar.

8.5- LLANTAS

Tendrán un diámetro máximo de 54.00 mm con una tolerancia de 1mm. Se permite un borde para reforzar el interior (lado del coche), de 2mm de espesor y 3mm de altura, con un diámetro máximo de 60mm. Cualquier sistema de fijación o equipamiento fijado a la llanta o en el eje de las ruedas no podrá alargarse más allá del exterior de la llanta.

8.6- FRENOS Y EMBRAGUE

Todos los coches deben estar equipados con frenos y embrague de modo que el vehículo pueda permanecer parado con el motor en marcha.

El uso de sistemas de frenado independientes a las ruedas delanteras, excepto a través de la transmisión, no está permitido (se permite el bloqueo a través de rodamientos unidireccionales u one-way).

8.7- ESCAPES

Todo motor debe estar equipado de un sistema de escape con sistema silenciador para reducir el sonido generado por el coche.

El nivel máximo de ruido permitido por un escape con INS box es de 83dB, medido a 10 metros de distancia y 1 metro de altura para un solo coche.

La definición de sonido de EFRA es final.

Solo se permiten escapes de 3 cámaras homologados por EFRA. El número de homologación EFRA debe estar grabado en la pared del escape.

El director de carrera puede medir en pista y sacar los coches que hagan demasiado ruido.

8.8- BUMPER

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.

Este parachoques debe estar fabricado con un material flexible, con todas las esquinas redondeadas. La carrocería seguirá el contorno del parachoques en su parte frontal.

En ningún punto el parachoques puede sobresalir más de 5 mm del extremo delantero de la carrocería, ni más de 13 mm de los laterales de la carrocería.

8.9- Si se coloca un parachoques trasero (opcional), éste deberá finalizar a no más de 50 mm del centro del eje trasero.

8.10- DIMENSIONES TOTALES DEL COCHE

Distancia entre ejes: 270.00-330.00mm, ancho total 267.00mm

Ancho total de carrocería 267.00mm, medido sobre el alerón y bajo el frontal.

La parte baja de los arcos de rueda delanteros y traseros no serán tenidos en cuenta para inspección técnica mientras no superen los 277mm. Si el ancho de carrocería es superior a 277mm en la parte baja, la inspección técnica puede dar un primer aviso y en segundo lugar se perderá el resultado. Para todos los finalistas sólo hay una verificación técnica por lo que el primer aviso no es aplicable.

8.11- CARROCERIAS

- 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.

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

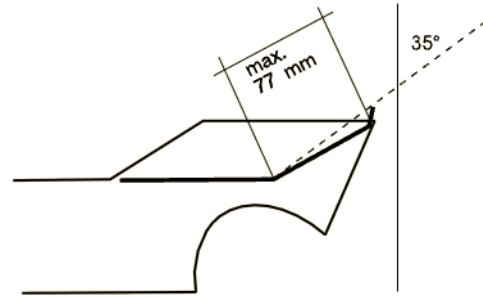
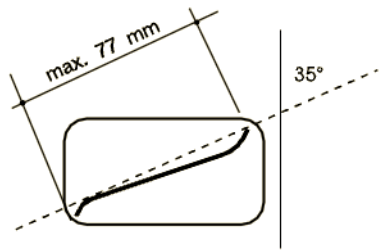
- En las carrocerías con posición de pilotaje abierta debe haber un piloto hecho a escala 1/8 en la posición correcta, pintado de la forma más realista posible, utilizando un mínimo de 3 colores. En las carrocerías que cuenten con parabrisas y/o ventanillas, éstas deben ser traslúcidas.

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

8.12- ALERONES Y SPOILERS

- 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.

- La altura máxima de la carrocería es de 165 mm. con el chasis elevado sobre bloques de 20 mm. Esta altura excluye el alerón.



Dimensiones máximas para carrocería y alerones:

- Anchura máxima: 267 mm. (parte baja de carrocería hasta 277 mm., ver artículo 8.10)
- Altura máxima de carrocería: 165 mm. (sobre bloques de 20 mm.)
- Altura máxima del alerón: 175 mm. (sobre bloques de 20 mm.)
- Profundidad máxima: 77 mm.
- Distancia máx. tras eje trasero: 100 mm.

8.13 CORTES EN CARROCERIAS

- El parabrisas no se puede quitar. Sólo se permitirá un agujero máximo de 6 cm. de diámetro para refrigeración.
- Las ventanas laterales y luna trasera pueden ser retirados.
- No está permitido doblar las ventanas hacia afuera.
- Todas las partes del coche deben estar cubiertas excepto:
 - Culata de motor
 - Filtro de aire
 - Antena (máx. 10 mm.)
 - Salida de escape.
 - Tapón del depósito.
 - Barra antivuelco.

Sólo si estas partes sobresalen de la carrocería se permiten unos cortes con una separación no superior a 10.00 mm. Además de estos, están permitidos los siguientes agujeros:

- Para salida de escape.
- Para tapón de depósito (50.00 mm. máximo alrededor visto en planta no pudiéndose unir al agujero de la barra antivuelco, o un óvalo de 40 mm. x 60 mm. máximo no pudiéndose unir al agujero de la barra antivuelco). Nota: En caso de Prototipo o Cockpit abierto, se permite una separación de 10 mm. alrededor del tapón.
- Para interruptor de encendido de radio (10 mm.)
- Para el calentador de bujía (máximo 20 mm.)
- Para aguja de carburación (máximo 15 mm.)

8.14- COMBUSTIBLE

El combustible contendrá únicamente metanol (alcohol metílico), aceite lubricante, una pequeña parte de anticorrosivos y un máximo de 16% de nitro metano en volumen. La gravedad específica de la mezcla no debe ser superior a 0.87 a 20°C y presión atmosférica.

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.

La Organización puede y debe realizar comprobaciones frecuentes, asegurándose que el combustible inspeccionado es realmente el utilizado en carrera.

8.15- FILTROS DE AIRE

Es obligatorio el uso de un filtro del tipo INS-BOX homologado por EFRA para reducir el ruido. En caso de lluvia se permitirán todo tipo de filtros y la homologación EFRA no será exigible.

8.16- PESO

El peso mínimo se establece en 2400 gr. El peso límite se comprobará con el coche en orden de marcha, con el depósito vacío y con transponder (personal o de baterías).

El peso se comprobará con una báscula digital con una precisión de decenas de gramos y se podrá realizar antes de la salida de mangas, sub-final o final, o al término de las mismas. Se admite un margen de error de báscula o tolerancia como máximo de 5 gramos.

8.17- 4WD

Los coches de 4WD pueden ser utilizados sin ninguna restricción a parte de las mencionadas en la sección 8. No está permitido el uso de 2WD.

8.18- MESA DE VERIFICACIONES

Para comprobar el ancho del coche se colocará sobre una tabla equipada con dos raíles laterales de 20 mm. de altura separados 267 mm., construido de modo que permitan al coche rodar libremente entre ellos.

La tabla y los raíles estarán hechos de materiales suficientemente rígidos como para evitar su deformación. 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.

La distancia entre ejes se medirá entre los centros, aunque la dirección de carrera debe estar preparada para realizar medidas más exactas en caso de duda o reclamación. Se sugiere que se desmonten las ruedas y se coloquen los ejes de ruedas sobre bloques en V que permitan realizar una medida más exacta.

8.19- BARRA ANTIVUELCO

Se permite una barra antivuelco que no deberá proyectarse más de 30 mm. sobre la culata de refrigeración del motor.

8.20- TELEMETRIA

No está permitido el uso de sistemas electrónicos de control de tracción o frenado (ABS) que puedan controlar la potencia de transmisión a través de un sistema de realimentación.

No está permitido el uso de ningún sistema de telemetría con transmisión activa.

8.21- HOMOLOGACIONES EFRA

Los listados de material aprobados (i.e. carrocerías, escapes, filtros de aire,...), estarán disponibles en la web de EFRA (www.efra.ws), a partir del 1 de marzo de cada año. Esos listados son definitivos para el año en curso y no sufrirán modificaciones antes del año siguiente. El material homologado durante el año no figurará en la lista hasta el año siguiente a 1 de marzo.

9.- VERIFICACIONES TECNICAS

Se estará a lo dispuesto en el Art.7 del R.G.

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.

Es responsabilidad del piloto asegurarse de que su coche cumple con el reglamento en cada momento. La dirección de carrera puede verificar cualquier coche durante la carrera para verificar que cumple con el reglamento.

Antes de la carrera y durante las mangas se verificarán los siguientes puntos de forma aleatoria:

- Peso del coche.
- Carrocería y alerón.
- Escape, diámetro del carburador y filtro de aire.
- Anchura de vías.
- Combustible.
- Ruedas

Además de esos puntos, en las sub-finales a los 4 primeros, en semifinales a los 7 primeros y al menos a los 4 primeros de la final se les verificará la capacidad del depósito de combustible y la marca del chasis.

- 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.

- Después de cada serie, serán llamados a inspección técnica todos los coches. Los mecánicos deberán parar el motor y sólo 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.

- 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.

- Si un coche excede los límites o dimensiones en una verificación tras una carrera, salvo prueba de que ha sido producido por un golpe, será descalificado.

10.- MECANICOS

Deberán situarse en boxes, y podrán salir al circuito a auxiliar el coche de su piloto. Deberán reparar siempre en boxes. Para repostar podrán coger el vehículo en el pit lane, entrar en boxes, repostar, y dejar el vehículo otra vez en el pit lane, vigilando que en dicha maniobra no se estorbe la entrada o salida de otro vehículo. En ningún caso se podrá repostar dentro del pit lane.

Como máximo puede haber en boxes dos mecánicos por vehículo.

El piloto es absolutamente responsable de la actuación y comportamiento de sus mecánicos.

Todos los mecánicos deberán tener la licencia en curso.

11.- PILOTOS

Los pilotos se obligan a conocer y respetar esta normativa. Para cualquier duda o reclamación se deberá dirigir al delegado de pilotos. Los pilotos pueden reclamar tantas veces como crean necesario usando el procedimiento estipulado en el artículo 14 del R.G.

12.- RESULTADOS

Transcurridos diez minutos desde la publicación de cualquiera de los resultados, estos serán definitivos de no haber reclamación sobre ellos. En cualquier caso serán definitivos, si sobre ellos ha recaído resolución de la Junta de Apelaciones (Director de Carrera, Delegado de Pilotos y Delegado Regional). En el caso de no poder disputar la prueba el sábado por problemas muy graves, ésta se realizará el domingo haciendo únicamente 2 mangas clasificatorias, puntuando la mejor. A continuación se realizarán las sub-finales según el horario establecido hasta disputarse la final.

13.- CLAUSULA DE REMISION

En todos aquellos apartados no dispuestos en el presente reglamento, se aplicará, primero, el reglamento general de AECAR, en segundo lugar, el reglamento EFRA, y en tercero el uso y costumbre seguido hasta entonces.

14.- PENALIZACIONES

Se estará a lo dispuesto en el Art.12 del R.G.

14.1- 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".

14.2- Caso de no atender al aviso verbal de bandera azul, se penalizará con un pit stop de 10 segundos. En caso de no poderse avisar al piloto para cumplir el stop and go, el director de carrera anunciará una penalización de 10 segundos.

14.3- Cualquier piloto que reciba 2 penalizaciones, será inmediatamente descalificado de la carrera en progreso. En caso de 3, el piloto será descalificado de la prueba.

14.4- La espera deliberada a otros coches será tratada como la desobediencia a una bandera azul y se penalizará con un stop and go. El árbitro avisará al piloto que su comportamiento ha sido observado y debe seguir la carrera de forma normal. Caso de no deponer su actitud será inmediatamente descalificado. En el caso de no poder avisar al piloto de la penalización, el árbitro o el director de carrera notificará una penalización de 10 segundos.

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

14.6- STOP and GO: El tiempo establecido será de un máximo de 10 segundos a criterio del director de carrera. Durante ese tiempo, el coche deberá permanecer parado y elevado del suelo pudiéndose reincorporar a la carrera un vez finalizado. 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 sancionada con una vuelta de penalización.

14.7- La detección de manipulación de aditivos para ruedas se considerará una infracción muy grave y sancionada con la descalificación (tarjeta roja), Art. 6 del RG.

15.- REUNION DE PILOTOS

Además de lo indicado en el Art.9.1 del RG, habrán de tenerse en cuenta las siguientes consideraciones:

- 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.

Además de los puntos señalados en el Art. 9.2 del RG, 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 la publicación de resultados.
- Se informará cuál es la zona designada para detener el coche en caso de penalización.
- 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.

16.- TROFEOS Y PUNTUACIÓN

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 3 primeros clasificados.

17.- REUNION ANUAL

Al finalizar el año se celebrará un acto en el que se procederá a la entrega de trofeos a los cinco primeros clasificados del Campeonato. A continuación del mismo, se procederá a la reunión/asamblea anual para confeccionar el calendario del año siguiente, así como las modificaciones necesarias a este reglamento. En esta reunión podrán votar todos los pilotos con licencia del año correspondiente al Campeonato finalizado.

Debido a que previamente se deben celebrar las asambleas de Efra y de Aecar, ante la imposibilidad de fechas libres en el año en curso, podría realizarse dicha reunión en el primer mes del año siguiente.