

Reglamento 1/8 Pista Gas 2026

CARRERAS CONJUNTAS DE 1/8 Pista Gas Y 1/8 PISTA ELÉCTRICO

(en amarillo modificaciones 2026)

Índice

ARTÍCULO PREVIO	4
1.- SOLICITUD DE PRUEBAS	4
2.- ADJUDICACIÓN DE PRUEBAS	4
3.- FORMATO DE CARRERA	4
3.1- INVITACIÓN E INSCRIPCIÓN	5
3.2- ENTRENAMIENTOS LIBRES	5
3.3- ENTRENAMIENTOS CONTROLADOS	6
3.4- CLASIFICATORIAS	6
3.5- SUPER-POLE	6
3.6- FORMATO DE SUB-FINALES Y FINAL	7
3.6.a- TIEMPO POR AVERIA	7
3.6.b- REPESCA	7
3.7- HORARIOS	8
3.7.a- VIERNES	8
3.7.b- SABADO	8
3.7.c- DOMINGO	9
4.- POSICION EN EL PODIUM	9
4.1- PROCEDIMIENTO DE CARRERA	10
5.- INTERRUPCIONES DE CARRERA	11
6.- SITUACION DE LLUVIA	12
6.1- CLASIFICATORIAS en lluvia	12
6.2- SUB-FINALES Y FINAL EN LLUVIA	13
6.3- Protocolo de suspensión o Aplazamiento por inclemencias meteorológicas	13
a.- Fuentes de Consulta y Metodología	13
b.- Criterios de Aplazamiento Automático	13
c.- Cláusula de Alerta Oficial (Prevalencia)	13
d.- Análisis de Condiciones de Pista y Paddock	14
7.- ESPECIFICACIONES DEL CIRCUITO	14
8.- ESPECIFICACIONES TÉCNICAS PARA 1/8PG	15
8.1- MOTOR	15
8.2- DEPOSITO DE COMBUSTIBLE	15
8.3- ANTENA	15
8.4- RUEDAS	15
8.5- LLANTAS	16
8.6- FRENOS Y EMBRAGUE	16
8.7- ESCAPES	16
8.8- BUMPER	17
8.9- PARACHOQUES TRASERO	17
8.10- DIMENSIONES TOTALES DEL COCHE	17
8.11- CARROCERIAS	17
8.12- ALERONES Y SPOILERS	17
8.13- CORTES EN CARROCERIAS	18
8.14- COMBUSTIBLE	19
8.15- FILTROS DE AIRE	19

8.16- PESO	19
8.17- 4WD	19
8.18- MESA DE VERIFICACIONES	19
8.19- BARRA ANTIVUELCO.	19
8.20- TELEMETRIA	20
8.21- HOMOLOGACIONES EFRA.	20
9.- RECOGE-COCHES	20
10.- MECANICOS	21
11.- PILOTOS	22
12.- RESULTADOS	22
13.- CLAUSULA DE REMISION	22
14.- PENALIZACIONES	22
15 - REUNIÓN DE PILOTOS	23
16.- TROFEOS	23
ANEXO I: CAMPEONATO DE ESPAÑA +50 DISPUTADO SOLO EN 1/8PG	24
ANEXO II: REGLAMENTO CAMPEONATO "B" 1/8 PG	25

ARTÍCULO PREVIO

Este reglamento completa con el Reglamento General de AECAR en sus puntos fundamentales. El reglamento EFRA termina por completar y aclarar cualquier punto no contemplado en este y el Reglamento General.

1.- SOLICITUD DE PRUEBAS

Además de lo indicado en el reglamento general, todo club que solicite una prueba deberá cumplir con los siguientes requisitos:

- Caso de ser la primera prueba de la categoría que realice ese circuito, deberá haber realizado con anterioridad a la prueba solicitada, una carrera supervisada por el delegado Nacional o algún miembro de la Junta Directiva, a fin de confirmar que se cumple con lo estipulado en el Art. 4 y en especial el Art. 4.2 del Reglamento General.
- Disponer de servicios separados para hombres y mujeres.
- Aunque no es obligatoria la presencia de un bar, se considerará una mejora técnica relevante que la sede cuente con espacios de hostelería para fomentar la convivencia deportiva.
- Parking en las inmediaciones para albergar los vehículos de los participantes.
- Mesas para calentar y carburar motores cerca del podio y alejadas de los boxes desde el viernes.
- La organización debe de estar censada en las listas de Organizadores de Aecar y con su Licencia correspondiente. Por lo cual deben de haber participado en los últimos cursos de formación de organización de carreras y cronometraje, realizado por AECAR.
- El cierre de las instalaciones no deberá de ser antes de las 21h.

Las solicitudes de prueba serán entregadas por los Delegados Regionales al Delegado Nacional antes del 01 de julio del año en curso.

2.- ADJUDICACIÓN DE PRUEBAS

Se realizará conforme al Reglamento General.

3.- FORMATO DE CARRERA

Se compondrán de **4** carreras puntuables de las que se tendrán en cuenta los **3** mejores resultados de cada piloto.

Para poder celebrar una prueba de alguna modalidad (1/8 pista gas o 1/8 pista eléctrico) al menos deberá contar con **5** pilotos inscritos y pagados **5** días antes de su celebración. (lunes anterior a la prueba)

En ningún momento ningún piloto podrá participar en más de una final de la misma modalidad.

Las FINALES siempre se disputarán con un mínimo de **5** pilotos, y en todas las modalidades

Las carreras se celebrarán el viernes (entrenamientos libres), sábado (clasificatorias), y domingo (finales). Podría modificarse por imprevistos meteorológicos o fuerza mayor.

Cada carrera realizará un mínimo de 4 clasificatorias de 4 minutos para acceso a sub-finales, siempre y cuando el horario lo permita.

Habrà 2 recolocaciones, para obtener el ranking de cada piloto y así organizar las mangas.

EN CASO DE QUE LA EXCESIVA PARTICIPACION PUEDA PONER EN RIESGO EL CUMPLIMIENTO DEL HORARIO PREDETERMINADO, OPTARIAMOS POR DESCARTAR UNA O LAS DOS RECOLOCACIONES Y DESARROLLARIAMOS LAS MANGAS CLASIFICATORIAS COMO ANTIGUAMENTE LO HACIAMOS, RESPETANDO EL RANKING DEL AÑO ANTERIOR.

3.1- INVITACIÓN E INSCRIPCIÓN

Se estará a lo dispuesto en el Reglamento General Art.3 del R.G.

En la invitación, en formato electrónico pdf (Max 1MB), figurará claramente el horario de apertura y cierre de las instalaciones, que al menos debe ser: apertura 8:00hs y cierre **21:00hs**

Las inscripciones se realizarán a través de la web de AECAR: www.aecar.org y se abrirán con una antelación mínima de un mes antes al inicio de la carrera. Se cerrarán el **LUNES** a las 23:59hs de la misma semana de la carrera y los pagos deben realizarse antes del **MARTES** anterior a la carrera. Asimismo, la inscripción incompleta o mal cumplimentada no será tenida en cuenta.

EL PAGO DE LAS INSCRIPCIONES SERA SOLO POR ---TPV--- (mediante tarjeta de crédito) o bizum.

AQUELLOS PILOTOS QUE EFECTUEN EL PAGO DE LA INSCRIPCION APARTIR DEL CIERRE DE LA MISMA, TENDRAN UNA PENALIZACION DEL 25%. Este importe será íntegro para el club organizador.

Y AQUELLOS QUE EFECTUEN EL PAGO APARTIR DEL JUEVES PREVIO A LA CARRERA, "NO PODRÁN DISPUTAR LAS MANGAS DE RECOLOCACION, SALIENDO EN LA 1ra MANGA CLASIFICATORIA.

El importe de la inscripción será de 60€ por una modalidad, 90€ por dos modalidades.

3.2- ENTRENAMIENTOS LIBRES

Se estará a lo dispuesto en el Reglamento General Art.8.

NO ESTA PERMITIDO RESERVAR MESAS ANTES DE LAS 9hs DEL VIERNES, NI A PILOTOS, NI A NADIE DE LA ORGANIZACIÓN DE LA CARRERA.

La pista permanecerá cerrada a los participantes desde el lunes antes de la carrera hasta las 9:00 horas del viernes. 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.

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 podio.

Dirección de carrera realizara un horario de entrenamientos para que todas las modalidades tengan proporcionalmente el mismo tiempo de entrenos con respecto al número de pilotos de cada una.

La organización de carrera publicará la composición de las mangas inmediatamente al finalizar las mangas de recolocaciones.

3.3- ENTRANAMIENTOS CONTROLADOS

El sistema de ranking está basado únicamente en clasificación obtenida en el Campeonato de España en la temporada anterior. En base a él se elaborarán las mangas para disputar los entrenamientos controlados del viernes.

El sábado se disputarán 2 mangas de RECOLOCACION, (si el número de inscritos lo permite, tal como lo especifica el punto 3). Se establecerá un cronometraje de 7 minutos **incluido el calentamiento**. En cada sesión se controlarán las tres mejores vueltas consecutivas de cada piloto.

Con el mejor resultado obtenido por cada piloto de entre todas sus mangas controladas, se elaborará la distribución definitiva de las mangas clasificatorias, ocupando el mejor tiempo el número 1 de la serie 1, y así sucesivamente hasta completar todos los inscritos. Para que se aplique este sistema es necesario que al menos todos los pilotos hayan podido disputar 1 tanda controlada en condiciones de seco. En caso contrario, se mantendrán las distribuciones por ranking para la disputa de las clasificatorias.

El sábado antes de la 1ª recolocación todos los coches deberán estar con el chasis marcado por verificación. De lo contrario, se verificarán inmediatamente después de la 1ª recolocación. En caso de que verificación este activa el viernes, se pide a los pilotos en la medida de lo posible que ya lo verifiquen y marquen.

3.4- CLASIFICATORIAS

Las mangas clasificatorias tendrán una duración de 4 minutos, y se disputan por el sistema de tiempo más última vuelta. Para la elaboración de las sub-finales se tendrá en cuenta el mejor resultado absoluto de cada piloto de entre todas las mangas disputadas.

Realizadas las clasificatorias, 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. El primer clasificado pasará directamente a la final, y los clasificados de la 2ª a la 4ª posición disputarán la “súper-pole” que dará acceso al segundo clasificado directo a la final con el número 2. Los 14 siguientes correrán semifinales, los 14 siguientes cuartos de final, y así sucesivamente.

En caso de existir sub-finales en las que el número de pilotos de la sub-final “A” y “B”, sea de manera conjunta igual o inferior a 10 estas dos sub-finales se unirán para pasar a formar una única sub-final.

3.5- SUPER-POLE

La “súper-pole” se disputará al finalizar las mangas clasificatorias (**sábado**) y el procedimiento será el siguiente:

Cada piloto dispondrá de 3 minutos de calentamiento e inmediatamente a continuación de cinco vueltas lanzadas, consecutivas e ininterrumpidas, durante un tiempo máximo de 3 minutos, de las cuales se le computará la mejor. El que obtenga el mejor tiempo acompañará al poleman en la final absoluta. En caso de empate en el mejor crono, se desempatará con el segundo y así sucesivamente.

A la orden del director de carrera, los 3 pilotos clasificados para la super-pole estarán preparados y en espera de su turno de salida, situándose para ello en el carril de boxes.

El orden de salida será en primer lugar el clasificado en 4º posición, a continuación el 3º y por último el 2º clasificado.

Solo se disputará la Super-Pole en condiciones de seco y cuando las condiciones para los participantes sean las mismas.

Nota muy importante:

No se permitirá una acción de KAMIKAZE en el momento de cruzar la línea de Meta para mejorar tiempos o ganar una posición. Dada la configuración de la mayoría de nuestros circuitos, con la línea de Meta justo antes de una horquilla, toda última vuelta de manga, súper-pole, sub-final o final en la que no se pase por la línea de meta de forma controlada por su trazada correcta será considerada ilegal y por tanto invalidada.

Traducción de KAMIKAZE: Estampar el coche o dejarlo sin control después de cruzar la línea de Meta.

3.6- 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 45 minutos para 1/8 PG.

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 **3** mejores de cada semifinal pasan a la gran final, más 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.).

3.6.a- TIEMPO POR AVERIA

SOLO SE CONCEDE EN SEMIS Y FINALES

Se considera AVERIA cuando en el tiempo del warm-up antes de la salida de la final, se produzca una avería o rotura del coche. En cualquier caso, el DIRECTOR de carrera comprobará el hecho, y de ser correcto, procederá a cerrar el circuito y dar 10 min para la reparación. Dentro de esos 10 min el piloto que solicito la avería podrá probar su reparación dando un máximo de 3 vueltas al circuito y solo podrá hacerlo una vez. La salida se volverá a reiniciar con los 3 min de calentamiento de warm-up. El solicitante saldrá desde la última posición. Cuando los coches son llamados a boxes, caduca la posibilidad de solicitar este tiempo extra y solo se concede una vez.

3.6.b- REPESCA

Los 12 pilotos no clasificados de las semi finales, tendrán una sub-final a 13 min, pasando a la Final Absoluta los 2 mejores con los números 11 y 12.

3.7- HORARIOS

Según la Meteorología y números de inscritos en ambas escalas, los horarios podrán ser modificados al igual que el formato de carrera.

La carrera comenzará a las 13:00 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.

Una vez abierto el circuito el sábado, la primera hora estará reservada exclusivamente para entrenamientos libres de aquellos pilotos que no hayan estado presentes el viernes.

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 anteriores. El domingo se disputarán el resto de las sub-finales y las finales.

SE RECOMIENDA HACER EL SIGUIENTE HORARIO: Siempre estaremos sujetos a las inscripciones para ajustar los horarios.

3.7.a- VIERNES

- Entrenamientos Libres. Serán CONTROLADOS a partir de existir aglomeración de coches en el circuito. Se realizarán series de 15min (siempre sujeto a números de inscritos)

VIERNES								
Series	Manga 1	Manga 2	Manga 3	Manga 4	Manga 5	Manga 6	Manga 7	Manga 8
Serie 4 - 1/8PG	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00
Serie 3 - 1/8PG	12:15	13:15	14:15	15:15	16:15	17:15	18:15	19:15
Serie 2 - 1/8PG	12:30	13:30	14:30	15:30	16:30	17:30	18:30	19:30
Serie 1 - 1/8PG	12:45	13:45	14:45	15:45	16:45	17:45	18:45	19:45

3.7.b- SABADO

Sábado					
Inicio	Final				
09:00	10:00	Entrenamientos libres - ausentes viernes			
10:00	10:30	Reunión de Pilotos			
Recolocación (7min)					
	Serie 5	Serie 4	Serie 3	Serie 2	Serie 1
Manga 1	10:40	10:50	11:00	11:10	11:20
Manga 2	11:40	11:50	12:00	12:10	12:20
Clasificatorias (3+4min)					
	Serie 5	Serie 4	Serie 3	Serie 2	Serie 1
Q1	12:50	13:00	13:10	13:20	13:30

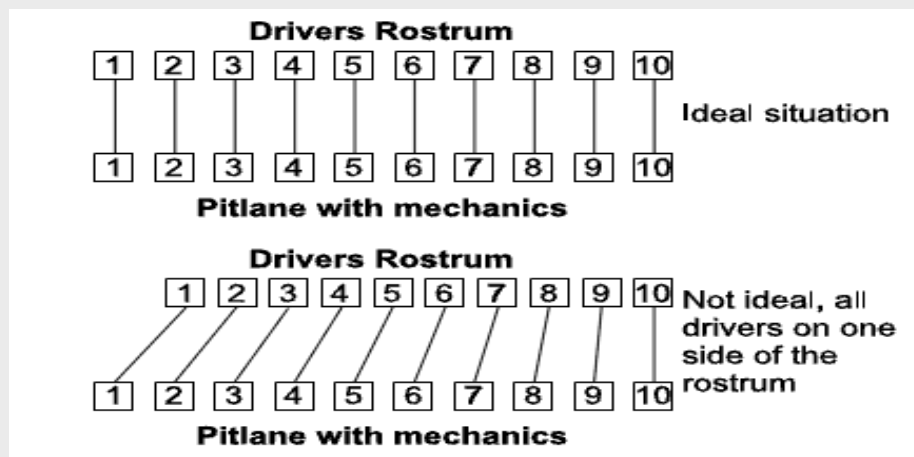
Comida 13:40 – 14:30					
Q2	14:30	14:40	14:50	15:00	15:10
Q3	15:30	15:40	15:50	16:00	16:10
Q4	16:30	16:40	16:50	17:00	17:10
Super-Pole – 17:30 – 18:00					
18:15	3+20	Semi Final B +50			
18:50	3+20	Semi Final A +50			

3.7.c - DOMINGO

DOMINGO				
Inicio	Tiempo	Modalidad	Subfinal	Recoge
08:30	3+20	PISTA GAS	1/16A	1/4 B Clasificados
09:30	3+20	PISTA GAS	1/8B	1/16 A No Clasificados
10:00	3+20	PISTA GAS	1/8A	1/8 B No Clasificados
10:30	3+20	PISTA GAS	1/4B	1/8 A No Clasificados
11:00	3+20	PISTA GAS	1/4A	SEMI A Clasificados
11:30	3+20	PISTA GAS	SEMI B	1/4 A No Clasificados
12:00	3+20	PISTA GAS	SEMI A	SEMI B No Clasificados
13:00	3+13	PISTA GAS	REPESCA	IMPARES ABSOLUTA
13:20	10	ENTRENOS FINALISTAS		-
13:50	3+20	PISTA GAS	FINAL +50	PARES ABSOLUTA
14:20	3+20	PISTA GAS	FINAL B	REPESCA NO CLASIF.
15:00	3+45	PISTA GAS	FINAL ABSOLUTA	PARES +50 + PARES B
16:00	Entrega de TROFEOS			

4.- POSICION EN EL PODIUM

El sábado en clasificatorias y el domingo en todas las sub-finales y 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 de su piloto, o sea que cada mecánico deberá de estar justo debajo de su piloto. (si el piloto 2 elige la posición de pilotar 7, su mecánico deberá de ocupar la posición 7 en el carril de boxes, no la 2)



4.1- PROCEDIMIENTO DE CARRERA

El director de carrera y los árbitros implicados en un evento AECAR deben asistir a una formación para la interpretación del reglamento de modo que sean capaces de realizar una buena dirección de carrera.

En las salidas se emitirá un aviso audible a un minuto antes del inicio y otro a 30 segundos antes de la salida.

Desde los 30 segundos hasta los 12 segundos los coches deben estar sujetos en boxes. Si un coche no está en el box a 12 segundos de la salida por problemas imprevistos, el coche debe salir del pit-lane una vez el resto de los coches hayan tomado la salida. La dirección de carrera velará porque no se haga un uso abusivo de esa facilidad.

La salida será siempre LEMANS. Habrá una cuenta atrás de 10 a 4 y 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 **4** la cuenta atrás se detendrá dándose la salida en un periodo de 0 a 5 segundos.

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

La señal de la salida acústica la emitirá el programa de cronometraje, de no ser posible, entonces la emitirá de manera audible el director de carrera:

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.

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

Cualquier participante de semifinales y finales 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.

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

El sábado después de cada manga todos los coches deben de ir a verificación.

La salida para mangas clasificatorias será **VOLANTE**. (ver Art.11 R.G.)

El director de carrera establecerá el tiempo 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.

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.

La salida de las sub-finales y final serán tipo **LE MANS** con el piloto más rápido partiendo de la primera posición.

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 pits 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.

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.

El clasificado en la Pole y el vencedor de la Super-pole pasarán directamente a la final absoluta, y dispondrán de 10 minutos de entrenamientos libres al finalizar la semifinal "A". Los siguientes 14 clasificados 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.

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.

La clasificación final de las mangas 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.

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 **serie (grupo de 10 pilotos)**, 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.

Cuando se decreta, por parte del Director de Carrera, la suspensión de una manga cronometrada o subfinal/final, por cualquier motivo distinto de los expuestos en los puntos anteriores.

Un comité conformado por el Director de Carrera, el Delegado de Pilotos y el Delegado Nacional, estudiará el caso concreto aportando con toda libertad y sin ningún tipo de limitación la solución. Ésta podrá consistir en repetir totalmente o de manera parcial (desde el momento que estimen oportuno) la subfinal/final, o bien dar por definitivos los resultados obtenidos hasta el momento de la interrupción. En caso de que la interrupción sea en una manga cronometrada ésta se repetirá siempre, en el momento que el presente comité decida.

La resolución adoptada por este Comité es inapelable.

6.- SITUACION DE LLUVIA

~~NO SE SUSPENDERÁ ninguna carrera por situación de lluvia e in situ, solo el Director de carrera podrá parar la carrera.~~

Cuando se apruebe el protocolo de lluvia para la suspensión de una prueba, se estará a lo dispuesto en ese artículo. Ver Art. 6.3.

Se permitirá un coche MULETO, (2º coche), solo para cuando la carrera es declarada en mojado y en condiciones de mojado, y tendrá que pasar por verificación para que se le marque el chasis también. Por tanto, este segundo coche no se podrá utilizar en ninguna otra condición.

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

6.1- CLASIFICATORIAS en lluvia

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 decidirá 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 LLUVIA

En caso de lluvia en cualquiera de las dos semifinales, implicará que a efectos de clasificación se consideren ambas como mojado. En este supuesto, accederán a la final los 4 primeros clasificados de cada semifinal. En circunstancia de seco, el orden de salida para los pilotos finalistas está determinado por el tiempo más última vuelta. En circunstancia de mojado, el orden será el primero de la semi A sale con el número 3, el primero de la semi B sale con el número 4, etc.

En caso de distintas condiciones durante sub finales, para la clasificación general será como sigue; puesto 6 de sub final A y puesto 6 de sub final B clasificarán con el 11, igual en la general. Puesto 7 de sub final A y puesto 7 de sub final B clasificarán con el puesto 13 igual en la general... y así sucesivamente.

6.3- Protocolo de suspensión o Aplazamiento por inclemencias meteorológicas

a.- Fuentes de Consulta y Metodología

Para determinar la viabilidad de la prueba, se consultarán las previsiones meteorológicas de los siguientes portales:

- Eltiempo.es
- Wunderground.com
- Meteoblue.com
- AEMET.es
- Accuweather.com

El análisis se realizará el martes anterior a la prueba a las 12:00 horas. El cálculo de la probabilidad de lluvia se obtendrá mediante la media aritmética, descartando previamente el valor más alto y el más bajo (procedimiento de media recortada).

b.- Criterios de Aplazamiento Automático

La carrera quedará aplazada de forma automática si la media obtenida según el punto a es igual o superior al 90% para el tramo comprendido entre las 07:00 horas del sábado y las 18:00 horas del domingo.

c.- Cláusula de Alerta Oficial (Prevalencia)

Independientemente de los cálculos estadísticos anteriores, si existiera una alerta activa de nivel naranja o rojo emitida por Protección Civil para la zona del circuito durante los días de competición, la

prueba quedará suspendida o aplazada de forma inmediata por razones de seguridad de los asistentes y participantes.

d.- Análisis de Condiciones de Pista y Paddock

En caso de que la previsión para sábado y domingo sea apta, pero el pronóstico para el viernes (desde las 14:00 horas hasta las 07:00 horas del sábado) supere el 90% de probabilidad de lluvia, la decisión final recaerá sobre el Comité de Decisión (formado por el Delegado Nacional, la Junta de Delegados Regionales y el representante del Club).

Dicho comité evaluará:

- El estado físico del circuito y las zonas de Paddock.
- La viabilidad técnica de iniciar la actividad en pista no más tarde de las 09:30 horas del sábado.

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 **12** 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 TÉCNICAS PARA 1/8PG

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 125cc. No se permiten elementos sueltos **dentro del depósito**.

En el caso de que un depósito en verificación de carrera supere los 125cc, el piloto y **delegado de piloto o Nacional, serán** llamados por el jefe de verificadores para realizar en su presencia una segunda medición, **al confirmarles en su presencia el positivo, se volverá a realizar** transcurridos **15 min** desde la **segunda , una tercera y esa tercera medición deberá de ser siempre con la misma gasolina de su biberón o gasolina cedida por verificación , debiendo de estar ambas a no menos de 20 grados y no se permite ningún tipo de manipulación del DEPOSITO , ni ningún tipo de enfriamiento extra , ni antes ni durante su verificación**. Si tras esta **tercera** 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 **excluido de esa manga o subfinal (marcara 0 vueltas)**. En el caso de subfinales y finales, y caso de confirmarse un positivo, no habrá segunda oportunidad, sino que quedará **su resultado con 0 vueltas**.

8.3- ANTENA

La antena debe ser de un material flexible.

8.4- RUEDAS

Ancho máximo: 64mm

Las ruedas deben ser negras excepto lo escrito en sus laterales. Se pueden usar ruedas de goma o foam.

Queda totalmente prohibido el uso de cualquier tipo de aditivos en las ruedas.

Las ruedas deben estar secas al tacto, pudiéndose realizar las pruebas que la organización considere oportunas para la detección de aditivos en las mismas.

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.

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.

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 54.00mm 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- PARACHOQUES TRASERO

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: 267.00 mm, 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 267mm. Si el ancho de carrocería es superior a 267mm en la parte baja, la inspección técnica puede dar un primer aviso y en segundo lugar se perderá el resultado. Para todos los finalistas solo hay una verificación técnica por lo que el primer aviso no es aplicable.

8.11- CARROCERIAS

PESO MINIMO: 145g (con alerón y refuerzos), en orden de marcha.

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 77mm.

La altura máxima de la carrocería es de 170 mm con el chasis elevado sobre bloques de 20mm. Esta altura excluye el alerón.



Dimensiones máximas para carrocería y alerones:

Anchura máxima: 267mm (parte baja de carrocería hasta 277mm, ver artículo 8.10)

Altura máxima de carrocería: 170mm (sobre bloques de 20mm)

Altura máxima del alerón: 180mm (sobre bloques de 20mm)

Profundidad máxima: 77mm.

Distancia máx. tras eje trasero: 100mm.

8.13- CORTES EN CARROCERIAS

El parabrisas no se puede quitar.

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. 10mm)
- 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 10.00mm. A demás de estos, están permitidos los siguientes agujeros:

- Para salida de escape.
- Para tapón de depósito (50.00m máximo alrededor visto en planta, o un óvalo de 40mm x 60mm máximo). NOTA: Se puede combinar el orificio de la barra antivuelco y el del tapón de llenado de combustible. No está permitido combinar el orificio de la tapa de llenado con el del filtro de aire y /o el orificio del motor del cabezal de refrigeración. En caso de Prototipo o Cockpit abierto, se permite una separación de 10mm alrededor del tapón.
- Para interruptor de encendido de radio (10mm)
- Para aguja de carburación (máximo 15mm)

8.14- COMBUSTIBLE

Se realizarán mediciones aleatorias durante toda la carrera y a todos los pilotos que remonten en las subfinales junto a todos los finalistas. La primera medición se realizara con el Nitromax **16EU**, en el caso de un resultado positivo o no concluyente, se hará una segunda medición con el combustible a 20 grados centígrados y se comprobará la densidad del combustible con un densímetro proporcionado por AECAR, siendo la densidad máxima permitida: **0.859 g/ml**. Siendo los aparatos de verificación: Nitromax **16EU**, Termómetro y Densímetro proporcionado por AECAR.

Si el resultado es positivo tras la medición del Nitromax y del densímetro, 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 **excluido de esa manga o subfinal (marcará 0 vueltas)**. En el caso de subfinales y finales, y caso de confirmarse un positivo, no habrá segunda oportunidad, sino que quedará **su resultado con 0 vueltas**.

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

8.17- 4WD

Los coches de 4WD pueden ser utilizados sin ninguna restricción aparte 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 20mm de altura separados 267mm, 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 30mm 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.- RECOGE-COCHES

Los pilotos harán de recoge-coches . Solo el Director de carrera puede autorizar su sustitución, que deberá ser sustituido por otro piloto o mecánico que tenga en vigor la correspondiente licencia. El Director de Carrera tiene la potestad de NO permitir que alguien haga la función de recoge-coches por considerarlo no apto para esa función, pidiéndole que busque un sustituto para cubrir su puesto.

DESDE LAS RECOLOCACIONES DEL SABADO, HASTA LA FINAL ABSOLUTA DEL DOMINGO, HABRAN RECOGECOCHESES.

Con la función de recoge-coches para aquellos pilotos que participen en Gas y Eléctricos, el Director de carrera facilitará y flexibilizará su obligación de recoger, esto no significa que estén exentos de recoger.

Deberán llevar **CHALECOS REFLECTANTES** y se les aconseja el uso de guantes. Este puesto deberá tener protección para el recoge-coches (un muro, ruedas, una verja, valla, etc.).

LOS CIRCUITOS DEBERAN DE OFRECER UNA SEGURIDAD INTEGRAL AL RECOGE-COCHES QUE ESTE EN LOS PUNTOS MAS PELIGROSOS DEL TRAZADO, CON UNA VALLA MÍNIMO DE 1,5MTS DE ALTO.

También deberán de proporcionar a los recoge-coches resguardo del sol (con sombrillas) y del agua (con chubasqueros simple).

Durante las mangas clasificatorias, y de recolocación TODOS LOS PILOTOS HARAN DE RECOGE-COCHES, EN TANDAS DE PARES e IMPARES, EN CADA MANGA.

Para los pilotos que corran en dos modalidades, el Director de Carrera le facilitará su obligación a recoger si este le expresa su posible incumplimiento de su obligación.

~~El director de carrera podrá flexibilizar el tiempo que hacen de recoge-coches para los pilotos que corren en dos modalidades.~~

El recoge-coches se limitará a colocar en pista aquellos coches que estén en disposición de seguir normalmente la marcha. En caso contrario lo retirarán del trazado y serán devueltos a boxes al finalizar la manga.

Sólo se traerán inmediatamente hasta boxes los coches en el tiempo de calentamiento hasta que falten 30 segundos para el inicio del cronometraje.

EL SABADO, AL FINALIZAR CADA MANGA, TODOS LOS COCHES IRAN A VERIFICACION.

LOS PILOTOS QUE NO HAYAN PARTICIPADO DE ESA MANGA TAMBIEN ESTAN OBLIGADOS A ESTAR EN SU PUESTO DE RECOGE-COCHES.

EL PILOTO QUE NO HAYA ACUDIDO A SU PUESTO DE RECOGE-COCHES, SERA SANCIONADO CON LA PERDIDA DE SU MEJOR MANGA.

SI UN PILOTO ES REINCIDENTE, SE LE QUITARA SU SEGUNDA MEJOR MANGA Y SI VUELVE A REINCIDIR POR TERCERA VEZ, SE LE ADJUDICARA LA ULTIMA POSICION DE LAS CLASIFICATORIAS Y OBTENDRA UNA TARJETA AMARILLA.

EL DOMINGO LOS RECOGE-COCHES SERAN LOS NO CLASIFICADOS DE SU SUBFINALES O FINAL.

EL DOMINGO EL PILOTO QUE NO CUMPLA CON LA OBLIGACION DE RECOGE-COCHES, ESTE SERA RELEGADO A LA ULTIMA POSICION DE SU FINAL, PUDIENDO SER SANCIONADO POR EL DIRECTOR DE CARRERA Y EL DELEGADO NACIONAL.

RECOGE-COCHES PILOTOS DE ELECTRICOS:

EL SABADO HARAN DE RECOGE-COCHES AL IGUAL QUE 1/8 PG.

EL DOMINGO SI SE DISPUTARAN FINAL A Y FINAL B, ENTRE ELLOS SE HARIAN DE RECOGE-COCHES, Y SI SOLO DISPUTAN UNA SOLA FINAL A, SE PEDIRAN MINIMO 4 RECOGE-COCHES VOLUNTARIOS EN CADA FINAL.

ORDEN DE ACTUACION: DEPENDE DE LA PARTICIPACION E INSCRIPCION DE LAS ESCALAS.

EN EL CIRCUITO, EL SABADO YA ESTARA VISIBLE EN EL PANEL DE ANUNCIO EL ORDEN DE ACTUACION PROGRAMADA.

10.- MECANICOS

Deberán situarse en boxes, y no podrán salir al circuito **EXCEPTO si un coche se va de radio.**

Deberán reparar siempre en boxes. Para repostar podrán coger el vehículo en el pitlane, entrar en boxes, repostar, y dejar el vehículo otra vez en el pitlane, vigilando que en dicha maniobra no se estorbe la entrada o salida de otro vehículo.

En ningún caso se podrá repostar dentro del pitlane.

Como máximo puede haber en boxes 2 mecánicos por piloto.

El piloto es absolutamente responsable de la actuación y comportamiento de su mecánico.

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 15 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 Nacional).

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.14 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 una 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.

15 - REUNIÓN 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.
 - Se informará el procedimiento de elección de recogercoches.
 - 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

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 **12** primeros clasificados **de 1/8PG**, debiendo diferenciarse los trofeos de los tres primeros clasificados entre ellos y respecto del resto, **el 1º, 2º y 3º puesto deben de ser trofeos** y el resto puede ser trofeos, cartón impreso o medallas.

Para el **+50 de 1/8PG** y **Campeonato "B"** de ambas escalas se entregarán trofeos a los tres primeros, al igual que a los **de 1/8PE**. El entregar cartones o medallas al resto de los participantes de estas finales queda a criterio y posibilidades de la organización.

A final de temporada, se premiará al mejor piloto +50 según la clasificación general que al menos haya participado en una final +50 del campeonato.

ANEXO I: CAMPEONATO DE ESPAÑA +50 DISPUTADO SOLO EN 1/8PG

I.1.-Se desarrollará en paralelo al Campeonato de España Absoluto y tendrán opción de participar en él, todos aquellos pilotos con licencia AECAR y que cumplan los 50 en el año natural. 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 +50 permite puntuar en este Campeonato, sin perder el derecho a puntuar en el Campeonato Absoluto.

I.3.-Formato de Carrera:

I.3.a. Si el número de pilotos participantes es de 12 o menos, todos disputarán la final A el domingo y según el ranking obtenido de las clasificatorias se designarían los dorsales. Si el número de inscritos es superior a 12, y el desarrollo de la prueba lo permite por disponibilidad de tiempo, se realizaría una semi **el sábado** con los 10 pilotos peores clasificados de las clasificatorias del sábado, pasando directos a la final el resto. **También es posible que se realicen 2 semis el sábado, según los inscritos. Y para ello he desarrollado esta tabla:**

Tabla formato PLUS 50		
Inscritos	Directos a la Final	Suben a la Final
12	12	Una sola final
1 SEMI (de 10 pilotos) + 1 FINAL (de 12 pilotos)		
13	3	9
14	4	8
15	5	7
16	6	6
17	7	5
18	8	4
19	9	3
2 SEMI (de 10 pilotos) + 1 FINAL (de 12 pilotos)		
	Semi A + Semi B	Suben a la Final

20	10 + 10	5+5+2 MEJORES
21	11 + 10	5+5+2 MEJORES
22	11 + 11	5+5+2 MEJORES
23	12 + 11	5+5+2 MEJORES
24	12 + 12	5+5+2 MEJORES

SI POR CUALQUIER CIRCUNSTANCIA DE FUERZA MAYOR NO SE PUDIERAN REALIZAR LAS SEMIS EL SABADO, PASARIAN DIRECTAMENTE A LA FINAL LOS 12 MEJORES CLASIFICADOS DE LAS CLASIFICATORIAS.

NO PODRAN PARTICIPAR EN EL CAMPEONATO AQUELLOS PILOTOS QUE SE ENCUENTREN ENTRE LOS 5 PRIMEROS DEL RANKING DEL CAMPEONATO ABSOLUTO.

I.4.-Si algún piloto inscrito en la +50 se clasificara para la final absoluta, **solo podrá correr una de las dos finales.**

I.5.-Para que se dispute una final de +50, tiene que haber un mínimo de **5** pilotos inscritos. Si no es así, la puntuación para el campeonato de España será según la clasificación absoluta.

I.6.- La Organización de Carrera entregará trofeos a los 3 primeros clasificados de la Final +50. 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 +50 de la clasificación absoluta.

ANEXO II: REGLAMENTO CAMPEONATO "B" 1/8 PG

II.1.- A partir de la temporada 2014 se creará el Campeonato de España "B", a disputar conjuntamente con el Campeonato Absoluto. Podrán participar en él todos los pilotos que lo deseen, siempre y cuando no se encuentren entre los **5** primeros clasificados del campeonato **ABSOLUTO** del año anterior y no tomen parte en el Campeonato +50. Para disputar la prueba del Campeonato "B" habrán de hacerlo constar en el momento de la inscripción.

II.2.- En cada prueba de Campeonato de España, se disputará una final de 20 minutos que tendrá lugar después de la final +50 y antes de la final absoluta, y en la que participarán los 12 pilotos mejor clasificados en la clasificación general tras las semifinales de entre los inscritos para el campeonato B.

II.3.- Para disputarse la final debería de tener como mínimo 5 pilotos.

II.4.- La participación en la Final "B" será incompatible con la participación en la final absoluta, de este modo aquellos pilotos que habiéndose inscrito en el Campeonato "B" hayan alcanzado la final absoluta, deberán disputar ésta renunciando a su participación en la final "B", en la que participarán los 12 mejores clasificados de entre el resto de inscritos para el Campeonato "B".

II.5.- Para el campeonato puntuarán los **3** mejores resultados de cada piloto, aplicando la misma puntuación que para el campeonato absoluto.



II.6.- En cada prueba se entregarán trofeos a los tres primeros clasificados.

www.aecar.org

aecar