



ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE COCHES A RADIOCONTROL

**REGLAMENTO PARA CAMPEONATO
NACIONAL DE**

1/8

PISTA ELÉCTRICO

2022

Índice

1.	ASPECTOS TÉCNICOS GENERALES	3
2.	REGLAMENTO TÉCNICO MODIFICADOS (4WD con suspensión)	4
3.	REGLAMENTO TÉCNICO STOCK (4WD sin suspensión)	4
4.	FORMATO DE CARRERA	4

1. ASPECTOS TÉCNICOS GENERALES

Anchura. El ancho máximo del coche es de 267 mm, en esta anchura está excluida la carrocería que tiene sus propias reglas dimensionales.

Frenado. En todos los coches, el frenado debe ser sólo una combinación del variador electrónico y el motor (freno dinámico) a través de la transmisión fija de una sola velocidad no estando permitidos los sistemas de frenado mecánico.

Failsafe. Todos los coches deben estar equipados con un dispositivo failsafe, este puede ir incorporado en el receptor del sistema de radio o en el variador electrónico.

Baterías. Los coches deben ser impulsados por baterías de litio con un voltaje nominal de no más de 15,2 voltios (4S). Se permite utilizar 1x4S, 2 x 2S, o 4 x 1S de carcasa dura. Se permite el uso de baterías de Grafeno HV. Si se elige usar varias baterías en serie, éstas deben ser de la misma marca, modelo y referencia. **Es obligatorio antes del inicio de la competición, verificar y marcar las baterías, el verificador revisara el perfecto estado de las mismas, no dando por validas aquellas que presenten deformaciones, alteraciones, roturas o mal estado en general, teniendo que ser sustituidas por baterías en perfecto estado. El verificador podrá obligar a la sustitución de baterías durante la competición, que aun habiendo pasado la verificación inicial presenten deficiencias en el transcurso de la misma.**

Carga de Baterías: saco LiPo/LiFe. Para la carga/descarga de las baterías será obligatorio el uso de bolsas de seguridad homologadas para tal fin. Esto se aplica a cualquier procedimiento de carga o descarga de baterías exceptuando durante la carrera o cuando el organizador requiera la descarga mediante el uso de resistencias. El no cumplimiento de esta norma conlleva la exclusión de la carrera. El *saco LiPo/LiFe* se define como un receptáculo diseñado con el propósito de cargar y descargar baterías LiPo/LiFe y de una construcción adecuada como para retener el fuego originado por baterías de LiPo/LiFe.

Carga de Baterías: Voltaje Máximo. El voltaje máximo de corte de carga es de **17,4** voltios para baterías **HV 4S o 2S en serie** y de **16.8** voltios por celda en serie para baterías **no HV**. La Organización puede verificar estos voltajes en cualquier momento durante el evento.

Eje del motor: El motor debe disponer de un eje para el piñón de 5 mm.

Marcha atrás: La marcha atrás no está permitida, esta se debe desactivar en el variador.

Ratio: LIBRE

Carrocerías:

Las carrocerías deben seguir las mismas reglas que los coches de 1/8 gas.

Cortes en las carrocerías: Máximo 2 corte para enfriar el motor/variador y baterías, que no superen los 12cm² de superficie cada uno (por ejemplo, un agujero rectangular de 3x4cm, o redondo de 3,9cm de diámetro).

Canalizadores de aire: Los canalizadores de aire podrán ser montados por dentro y por fuera de la carrocería; no pueden superar los 12mm de altura

Alerones y Spoiler: Los alerones y los spoilers deben seguir las mismas normas que los coches de 1:8 pista gas

NEUMATICOS: LIBRE , en cantidad , marca , etc. (NO ADITIVO)

2. REGLAMENTO TÉCNICO MODIFICADOS (4WD con suspensión)

Peso Mínimo: 2500 gramos (en orden de marcha, listo para correr)

Configuración del Variador: **LIBRE**

Motor: **LIBRE**

3. REGLAMENTO TÉCNICO STOCK (4WD sin suspensión)

Chasis: Solo se permiten coches con chasis fijo sin ningún tipo de componentes de suspensión móvil.

Peso Mínimo: 2200 gramos (en orden de marcha, listo para correr)

Motor: **LIBRE**

Configuración del Variador: **LIBRE**

4. FORMATO DE CARRERA

Será necesario un mínimo de **5** coches para organizar la carrera, en caso de no tener al menos **5** pilotos confirmados una semana antes de la prueba esta no se llevará a cabo.

Si el número de inscriptos es tal que fuera necesario correr finales A y B, las finales a disputar el domingo serían 3 en lugar de 4. (3-A Y 3-B).

RECOLOCACION:

El sábado habrán 2 recolocaciones de 4 min, las cuales estarán formadas según ranking del año anterior. En la recolocaciones se tendrán en cuenta las tres mejores vueltas consecutivas de cada piloto y partiendo de estos resultados se elaborarían las Mangas clasificatorias.

MANGAS CLASIFICATORIAS (sábado)

Las mangas clasificatorias se confeccionarán separando a los pilotos por categorías (modificados y stock), con un máximo de 12 pilotos por grupo, y cuando sea posible todos los grupos tendrán el mismo número de pilotos.

Si el total de pilotos inscritos es menor a 12 pilotos entre las dos categorías estos podrán correr en la misma manga separando, para la confección de las finales, los resultados.

Se correrán un mínimo de 4 mangas y un máximo de 5, sumando los puntos de las 3 mejores mangas. Los resultados de las mangas clasificatorias serán utilizados para determinar las posiciones iniciales de salida en todas las finales, los 10 primeros correrán la final A, los 10 siguientes la final B, y así sucesivamente.

La duración de las mangas será de 4 minutos más el tiempo de la última vuelta, siendo el tiempo máximo para esta última vuelta de 40 segundos.

Se utilizará el sistema de puntos tal como indica el reglamento de EFRA, **o para el primero, 2 para el segundo, 3 para el tercero y así sucesivamente.**

La salida de las mangas clasificatorias será desde la línea de salida o el PIT LANE, saliendo cada piloto en la posición que valla quedando en la clasificación.

El orden de salida de la primera manga Clasificatoria, será el orden obtenido en las mangas de recolocación, a partir de la segunda manga clasificatoria el orden será el ranking conseguido hasta ese momento.

El ganador de las mangas clasificatorias se determinará a partir de la suma de los puntos de las tres mejores mangas. Los puntos otorgados serán **0 para el primero, 2 para el segundo, 3 para el tercero y así sucesivamente.**

EMPATES EN MANGAS:

En caso de empate a puntos en las mangas, el piloto con la mejor posición individual en cualquiera de las mangas contabilizadas será el ganador del empate. Si todavía persiste el empate, ganará el que tenga las mejores vueltas y tiempos de la mejor posición final. En caso de que continúe el empate, se compararán las vueltas y tiempo de la segunda mejor posición. Los coches que no pasen la línea de meta al final del tiempo fijado para la carrera se clasificarán de acuerdo con el número de vueltas obtenidas

FINALES:

Se disputarán un total de 4 finales. Las finales tendrán una duración de 4 minutos más el tiempo de la última vuelta.

Habrà un máximo de doce coches (si el circuito lo permite) y un mínimo de 5 coches en todas las finales del un Campeonato de España. El ganador se determinará a partir de la suma de los puntos de las tres mejores finales. Los puntos otorgados serán 1 punto para el primero, 2 para el segundo, 3 para el tercero y así sucesivamente.

EMPATES EN FINALES:

En caso de empate el piloto con la mejor posición individual en cualquiera de las 2 finales que le cuentan será el ganador del empate. Si todavía persiste el empate, ganará el que tenga las mejores vueltas y tiempos de la mejor posición final. En caso de que continúe el empate, se compararán las vueltas y tiempo de la segunda mejor posición. Los coches que no pasen la línea de meta al final del tiempo fijado para la carrera se clasificarán de acuerdo con el número de vueltas obtenidas.

En caso de no poder celebrarse las finales, el resultado final será el de las mangas clasificatorias

La salida de las finales serán en formato LINEAL, uno detrás del otro, colocados en el centro del carril, cada piloto saldrá desde la misma posición en todas las finales, según su clasificación del sábado en mangas.

PD: Cualquier norma o regla que no esté aquí contemplado en este reglamento, atendería al reglamento de 1/8pg, al reglamento General y al reglamento de Efra.