

REGLAMENTO CATEGORIA 1/8 GT

1. INTRODUCCIÓN

2. FORMATO DE CARRERA PARA LOS CAMPEONATOS DE ESPAÑA DE 1/8 GT

3. OBLIGACIONES DE LOS PILOTOS

4. INSCRIPCIONES

5. EMISORAS

6. ENTRENAMIENTOS LIBRES Y CONTROLADOS

7. INSPECCIONES TÉCNICAS

8. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE LOS VEHÍCULOS

9. REUNION DE PILOTOS

10. MANGAS DE CLASIFICACIÓN

11. SUBFINALES Y FINAL

12. INFRACCIONES Y PENALIZACIONES

13. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DEL CIRCUITO

ANEXOS

1. INTRODUCCIÓN

El presente Reglamento tiene como fin la homologación de normas de carácter competitivo y características y limitaciones técnicas de los coches de radio control que se utilizarán para las competiciones denominadas GT. A continuación detallaremos el reglamento que se utilizara en dichas competiciones, si se produjera alguna circunstancia de carrera no determinada en el presente reglamento se utilizará tanto para el procedimiento de carrera como reglamento deportivo, técnico y sancionador se aplicará, primero, el Reglamento General de AECAR, en segundo lugar, el reglamento EFRA, y en tercero el uso y costumbre seguido hasta entonces.

Las normas serán las mismas para todas las pruebas del campeonato, teniendo el periodo entre el final del campeonato y el 31 de Enero para realizar cambios.

Cualquier duda que se pueda suscitar sobre la aplicación de normativas será planteada a la Junta de Delegados Regionales asistentes a la carrera. Los Delegados Regionales resolverán y procederán a dictar normas que enriquezcan este Reglamento.

2. FORMATO DE CARRERA PARA LOS CAMPEONATOS DE ESPAÑA GT

2.1

Se celebrarán como máximo cuatro pruebas y a efectos de clasificación se contarán las tres mejores. Si se celebran tres pruebas se contarán las tres mejores. Si se celebran 2 pruebas se contarán las dos mejores. En caso de empate se estará a lo previsto en el Reglamento General. (el que tenga mejor resultado en la última prueba quedará por encima, **al realizarse europeo en España el que tenga mejor puntuación de los dos o el que vaya**).

En los tiempos actuales. Se decidirá por parte de los delegados el número de pruebas a realizar, el formato de carrera **y las comunidades a realizar el nacional**

2.2

Si no hubiera consenso por parte de todos los delegados. El criterio de selección de la comunidad donde se puede realizar las pruebas del campeonato de España y futuros Europeos será el resultado de la ponderación de varios factores:

1 Pilotos que salgan a correr una prueba del España pero sin contar la de su propia comunidad. (5 puntos por piloto)

2 Modalidades que se realizan en la comunidad. (mínimo 3 carreras de esa modalidad y 5 pilotos) (5 puntos por modalidad)

3 Numero de licencias que tiene de la modalidad. (1 punto por licencia)

4 El delegado regional dispondrá de 7 puntos

5 En caso de empate o no llegar a un acuerdo el delegado nacional decidirá lo mejor para la escala (10 puntos)

Ejemplo

4 pilotos corren fuera de su comunidad el nacional----- 20 p

Se corre solo la modalidad de eléctrico en la comunidad ---5p

Esa comunidad tiene 15 licencias de gt-----15p

Delegado regional -----7p

Total-----47 p

Está prohibido rodar en el circuito **unos 12 días antes** de la fecha de la carrera, ya sea en carrera o entrenamientos con el coche de la categoría (el piloto que lo incumpla será sancionado con la descalificación de la prueba).

El incumplimiento de esta norma por parte del Club Organizador supondrá su suspensión durante dos años; esta suspensión significará la imposibilidad de organizar pruebas AECAR de carácter nacional durante el tiempo mencionado en cualquier modalidad.

Si no hay un mínimo de 9 pilotos por modalidad la carrera puede no llevarse a cabo.

Si hay menos de 20 pilotos y el tiempo lo permite, se podrá organizar una final B de 20 m con los pilotos que no hayan entrado en la final A con la posibilidad de que el ganador de la B entre en la final A. (entraría como piloto número 11)

2.3

Las competiciones de Campeonato de España o Copa de España se celebrarán en 2 días, utilizando para tal fin sábado y domingo consecutivos,

2.4

Se intentaran seguir los horarios, según **ANEXO 1**, pero podrán ser modificados por la organización, según la cantidad de pilotos inscritos o cualquier otra causa.

2.5

Existirán cuatro categorías, aunque en un futuro podrán modificarse.

Las categorías son:

La categoría Super GT: Super Gran Turismo.

La categoría GT F1: Gran Turismo F1.

La categoría GT Serie: Gran Turismo de Serie.

La categoría GTE: Gran Turismo Eléctrico.

Súper Gran Turismo: Se admitirán cualquier coche con chasis de TT o exclusivos para esta categoría. La premisa principal es que llevan cambio de marchas

Gran Turismo F1: Se admitirán cualquier coche con chasis de TT o exclusivos para esta categoría. La premisa principal es que no llevan cambio de marchas.

Gran Turismo serie: Será una categoría de iniciación con un coche muy específico derivado del todo terreno de serie con una normativa en cuanto a motorización y modificaciones de los coches. En esta categoría no se puede correr con coches de correas. Ni chasis de carbono

Gran Turismo Eléctrico: Los coches admitidos son aquellos con motor eléctrico derivados del tt o exclusivos para esta categoría. En esta categoría no se puede correr con coches de correas. Ni chasis de carbono. Por ser una categoría naciente, se ha realizado un reglamento básico, que se ira adaptando en la medida que los coches y las necesidades evolucionen.

Para que se pueda correr una de estas categorías en el Campeonato Nacional. Tiene que haber inscritos un mínimo de 9 pilotos. En el caso de no llegar al mínimo las tres categorías de gas correrán juntas. En el caso de que no se llegara al mínimo en GTE se correrá como exhibición de esta nueva modalidad.

3. OBLIGACIONES DE LOS PILOTOS

Se estará a lo dispuesto en el reglamento general.

3.1

Solo tendrán ranking los pilotos que hayan participado como mínimo en el 50% de las pruebas del campeonato del año anterior.

4. INSCRIPCIONES

Se estará a lo dispuesto en el reglamento general.

5. EMISORAS

Se estará a lo dispuesto en el reglamento general.

6. ENTRENAMIENTOS LIBRES Y CONTROLADOS

6.1

Los pilotos deberán estar acreditados para poder entrenar.

6.2

El circuito se abrirá el sábado de 9:00 a 13:00 para entrenos libres y controlados. A partir de las 14:00 se organizarán un máximo de cuatro tandas controladas de x minutos (en función de la modalidad) ordenados por serie.

6.3

El orden de salida de los entrenamientos controlados será el de las mangas clasificatorias. La dirección de carrera se encargará de ordenar estos entrenamientos en mangas no inferiores a 10 minutos. La utilización del módulo de cronometraje en los entrenamientos controlados será decisión de la dirección de carrera.

7. INSPECCIONES TÉCNICAS

Se estará a lo dispuesto en el reglamento general.

7.1

Durante esta inspección técnica previa a la carrera se revisará que el coche cumple con los reglamentos técnicos, incluyendo un mínimo de las siguientes comprobaciones en la modalidad que se precise:

7.1.1 Peso mínimo del coche.

7.1.2 Carrocería .Alerón. Parachoques

7.1.3 Escape. Overdrive . Venturi . Motor.

7.1.4 Ancho de vías. Distancia entre ejes

7.1.5 Capacidad del depósito de combustible en coches nitro. Control de voltaje en ecos

7.1.6 Control de ruedas, verificar si están aditivadas.

7.2 Exclusiones técnicas

Está prohibido cualquier tipo de ayuda electrónica a la conducción fuera de lo que permiten los transmisores actuales (giroscopio no está permitido). El receptor debe ser un elemento pasivo del sistema.

Está prohibido utilizar más de dos servos.

Está prohibido la utilización de sistemas de telemetría, la utilización de electrónica adicional para el control de tracción o freno abs, la utilización de giroscopios, incluso los incluidos en el receptor.

Están prohibidos los chasis de carbono.

Están prohibidas los fondos planos en el chasis

Están prohibidos los frenos hidráulicos.

Están prohibidas aditivar las ruedas **o echar cualquier producto.**

8. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE LOS VEHÍCULOS.

El club organizador deberá disponer de los artilugios necesarios para proceder a las verificaciones técnicas necesarias, consistentes principalmente en las siguientes **aparatos**: cajón de medidas máximas, jeringa , probetas calibradas, balanza , cinta métrica , pie de rey , **Máquina para verificar ruedas**. Para la GTE será necesario un voltímetro de calidad media.

Si el club no dispone de estos artilugios ponerse en contacto con Aecar o delegado nacional para que les sean prestados o facilitados

CARACTERÍSTICAS DE CADA MODALIDAD. Ver ANEXO 2

8.1 Notas especiales sobre motor

Es de carácter aconsejable el uso de filtros de aire anti ruido, debiendo usarse únicamente los homologados por EFRA (que denomina INS), sin que pueda manipularse la forma exterior ni interior de ninguno de sus elementos. En caso de declaración de la carrera como “mojado” el filtro sería libre.

8.2 Depósito de combustible

Cualquier depósito que se encuentre ilegal después de una clasificación, sub-final o final será inspeccionado una segunda vez tras un período de enfriamiento de 15 minutos.

8.3.

El límite de peso será comprobado con los coches en orden de marcha (incluyendo carrocería y baterías), con el depósito vacío y con transponder.

8.5 Neumáticos

8.5.1

Solo se permitirá la utilización neumáticos que hayan sido fabricados para las escalas 1/8 GT o 1/7 y que cumpla además con las siguientes medidas y características. Se prohíben expresamente los neumáticos de espuma **y de 1/8 tt**. Los neumáticos deben ser negros a excepción de lo escrito en sus laterales. El diámetro mínimo que deberá tener un neumático en cualquier momento de la carrera será de 85mm. No se permite ningún tipo de utilización de aditivos.

8.5.2

Control de ruedas. Las ruedas serán marcadas por los propios pilotos antes de utilizarlas. Serán válidas para las clasificatorias, subfinales y final (entrenos y entrenos controlados serán libres). Las ruedas son personales e intransferibles a otros pilotos. Para el caso de que se declare la carrera en mojado se podrán utilizar ruedas de lluvia (**sin aditivar**) y no habrá control de ruedas.

Ver anexo 2 para saber el número de ruedas en función de los pilotos

8.5.3

No se permite la utilización de aditivos comercializados ni para automodelismo ni nada por el estilo (**refrescos , desengrasantes...**)

8.6 Frenos y embrague

8.6.1

Todos los vehículos de gas deben estar equipados con frenos capacitados para parar el coche en cualquier circunstancia.

8.6.2

Todos los vehículos de gas deben contar con un sistema de embrague, de modo que el vehículo pueda quedar estático con el motor en marcha.

8.7 Escapes

Solo estarán permitidos los escapes de 3 cámaras homologados por EFRA y otros organismos internacionales, publicados en handbooks o en website hasta la fecha.

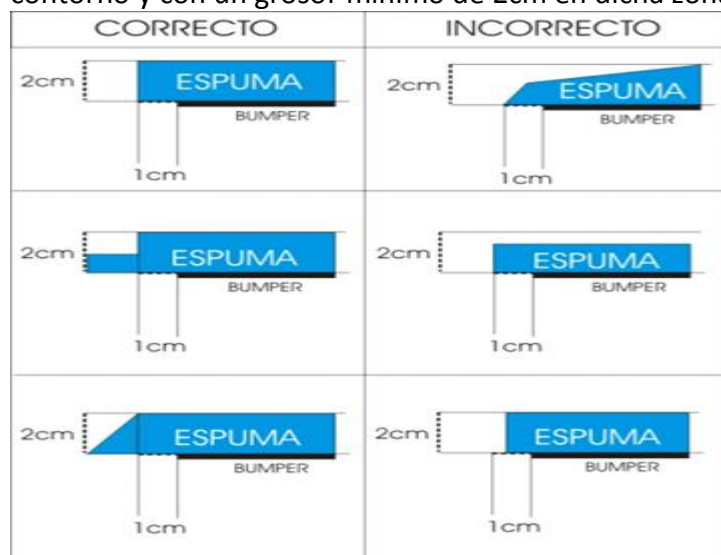
8.8 Parachoques

8.8.1

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, recoge-coches o miembros del público.

8.8.2

El parachoques debe estar fabricado con un material flexible, con todas las esquinas redondeadas y deberá ir recubierto con algún tipo de material blando y flexible (tipo espuma) que sobresalga como mínimo 1cm del parachoques de plástico en todo su contorno y con un grosor mínimo de 2cm en dicha zona.



8.9 Electrónica

8.9.1 Elementos

La electrónica del coche constará de: Un solo receptor sin ayudas. Dos servos, uno para la dirección y otro para el gas/freno. Un transponder. Una batería y un posible regulador de esta batería.

8.9.2 Baterías Lipo o similares

Para la carga en el circuito de cualquier batería LIPO y LIFE (sobre todo los GT E) se debe usar un contenedor o bolsa ignífuga para no causar daños a terceras personas. La

carga o descarga de estas baterías no pueden superar los 60 A de pico. Se trata de una medida de seguridad para el piloto , el circuito y de los de su entorno

8.9.3 La antena del receptor

La antena debe ser de un material flexible.

8.10 Carrocerías

8.10.1

Las carrocerías serán libres pero deben ser una reproducción a escala 1/8 o 1/7 réplicas ALMS, GT1, Super GT, DTM , tipo barqueta a excepción de las que tienen el cockpit abierto. En GT Serie y GT eléctrico no se permiten las de tipo barqueta (En un futuro se debe de cumplir la norma GBS (Global Body Specs)), Para tener mas información ver ANEXO 3.

Toda carrocería que su parte trasera no sea ya en forma de alerón. Que el alerón sea independiente de la carrocería y que en los laterales finales de la carrocería no tengan como una especie de aleta serán consideradas como validas en GT E y GT serie.

Las carrocerías deben de estar realizadas por materiales flexibles y pintadas Habrá una tolerancia en todas las dimensiones, siempre y cuando cumplan las dimensiones máximas establecidas por la categoría.

En caso de reclamación sobre la validez de la carrocería, se procederá a decidir mediante votación entre el Delegado Nacional, director de carrera y delegado de pilotos.

Ver ANEXO 3 para las carrocerías

8.10.2

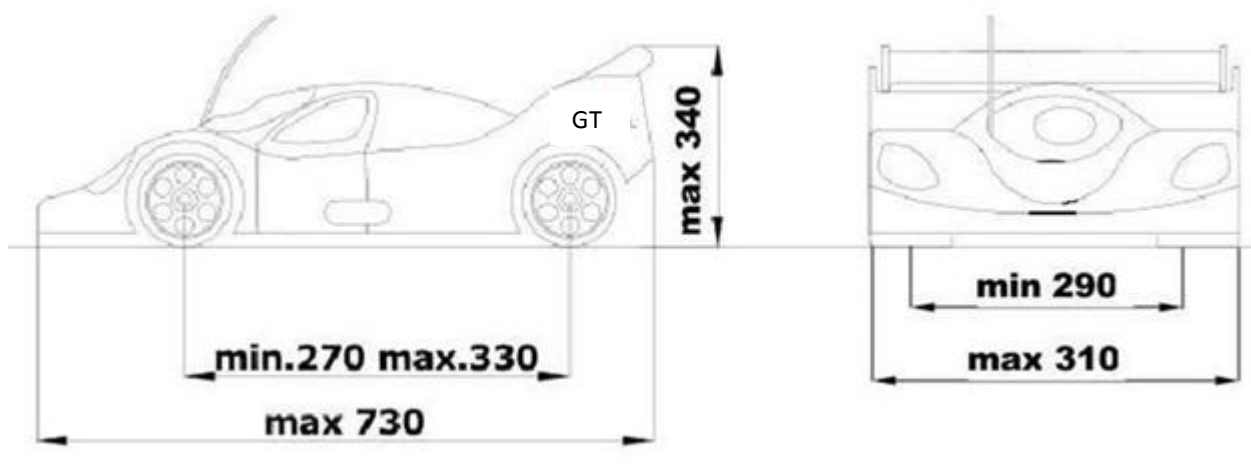
En todos los casos el parabrisas y las ventanas laterales deben ser traslúcidos.

8.10.3

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

8.10.4

Las carrocerías deberán cubrir todas las partes mecánicas del vehículo. A excepción de los postes de carrocería



Ejemplo: dimensiones carrocerías para SGT, GT F1 , GT E ,
las medidas puede ser que no estén actualizadas revisar anexo 2

8.11 Cortes en las carrocerías (pendiente de reunión de ifmar a finales de enero del 2018 en gt serie y gt eco)

Todas las piezas del coche deben estar cubiertas (culata, bumper, mariposas, amortiguadores...). Se permitirán los siguientes agujeros en la carrocería:

8.11.1

El parabrisas delantero ~~o trasero~~ no puede ser recortado en su totalidad.

Se permite un agujero de un máximo de 50 milímetros de diámetro para refrigeración en sgt. ~~(tanto delante como atrás).~~

Se permite un agujero de un máximo de 85 milímetros de diámetro en parabrisas delantero para refrigeración en gt serie.

El parabrisas trasero se puede recortar en su totalidad en gt serie, en gt eco será de 50 mm. Las carrocerías tipo barqueta en sgt no se puede realizar el agujero en el parabrisas trasero.

8.11.2

Las ventanas laterales delanteras ~~y otros orificios de ventilación~~ pueden eliminarse siempre y cuando el modelo de la carrocería original contemple dichas ventanas. No se permite recortar y doblar hacia el exterior o interior las ventanas laterales.

8.11.3

La parte trasera de las carrocerías (tipo barqueta) deberán tener una distancia mínima de 15 mm desde la parte más alta de la trasera de la carrocería hasta el recorte de la misma.

Las carrocerías tipo GT si tienen línea a recortar esa carrocería será respetado. Si no dispone de línea de trazado está permitido abrir la parte trasera del coche menos de 75 mm (si dejáramos la carrocería puesta en el suelo, en la parte trasera el posible recorte sería de menos de 75 mm entre el suelo y la carrocería).

Las demás según se indica en la línea a recortar

8.11.4

Sobre la cabeza refrigeradora del motor, para poder acceder a la bujía y medir temperatura del motor. Como máximo que no exceda de 50 mm en sgt y 25 mm en gt serie.

~~Se puede hacer de máximo 50 mm sino se realiza el recorte del parabrisas trasero~~ (no puede salir nada metálico al exterior de la carrocería)

8.11.5

Salida del escape. El recorte no supere los 8cm²

8.11.6

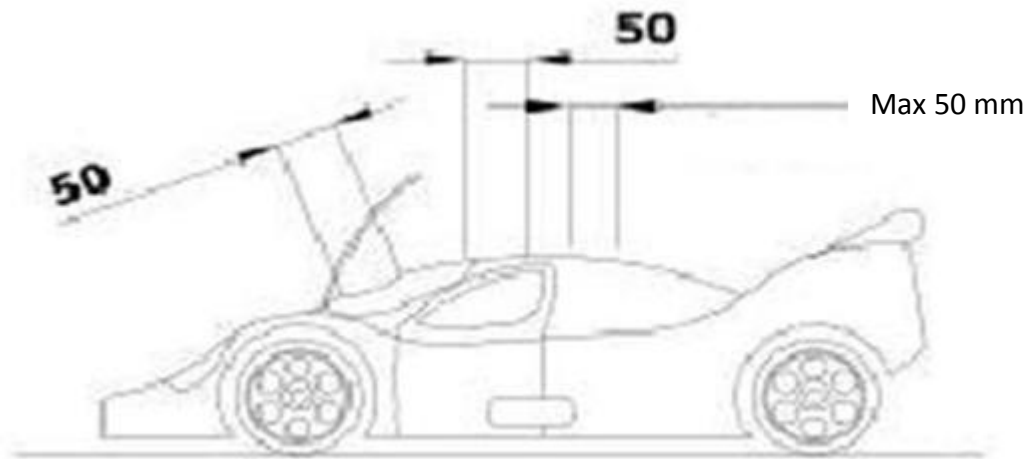
La antena (máximo 10 mm).

8.11.7

Para los reglajes de carburación (máximo 10 mm).

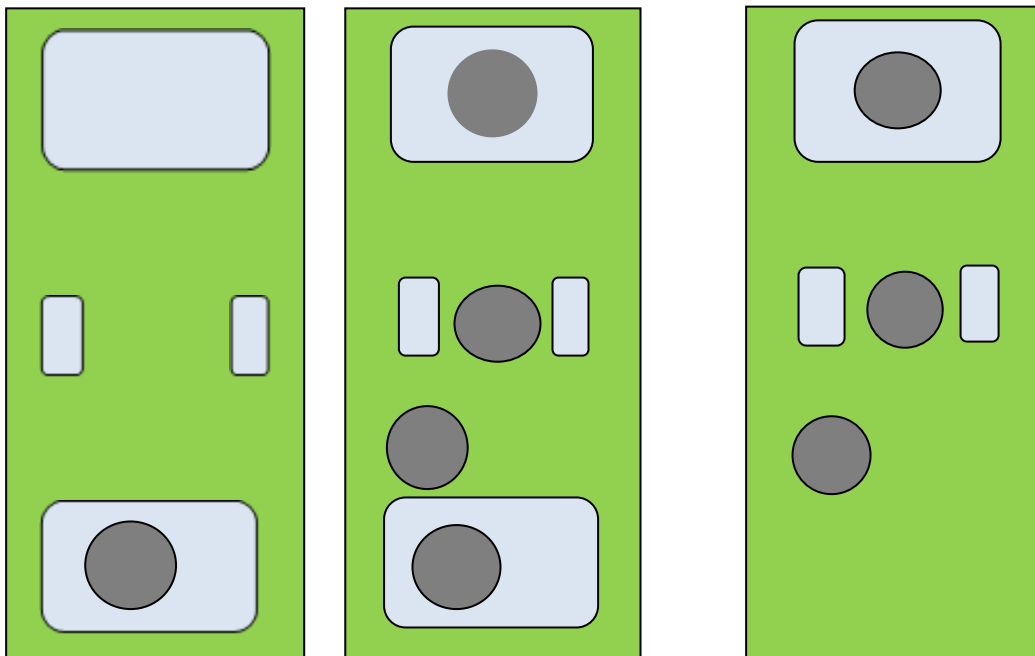
8.11.8

Para el repostaje un agujero concéntrico con el tapón del depósito de combustible que no podrá superar los 50 milímetros de diámetro **o un ovalo de 40 x 60**, ni afectar al parabrisas delantero ni al agujero de la bujía.



EJEMPLO PARA GT SERIE Y SGT

Disposición de los recortes



tipo GT ECO

tipo GT serie, SGT

tipo SGT (barqueta)

Nota :

Los coches eléctricos ~~no se puede recortar nada de lo anteriormente citado~~ exceptuando el agujero de la antena y las ventanas laterales. Se podrá hacer un agujero de 50 mm de diámetro en el parabrisas trasero a libre elección para todos aquellos pilotos que por sus modelos de coches lleven toda la electrónica en la parte trasera, con el fin de refrigerar el habitáculo.

8.12 Alerones

8.12.1

Solo están permitidos los alerones de una sola aleta,

8.12.2

El alerón no podrá nunca sobrepasar la distancia de 310 mm máximo. Medida paralela de inclinación al ala.

La cuerda del alerón tendrá una medida de 77 mm máximo. Medida paralela de inclinación al ala.

El alerón no puede ser mas alto de 1 cm respecto al techo (GT serie , GT E)

8.13 Transmisiones

8.13.1

Los coches podrán ser de tracción a las 2 o 4 ruedas. No existiendo clasificación independiente para las dos ruedas motrices. La transmisión de los coches podrá ser por cardan o por correas. En los coches de tracción a las 4 ruedas es obligatorio disponer de los diferenciales delanteros y traseros. Se permite la sustitución del diferencial central por "eje rígido". No está permitido el sistema one way en la transmisión.

Overdrive, ni torsen, dif de bolas en gt serie

8.14 Combustible / Baterías

Contendrá solamente metanol, aceite lubricante y nitro metano. La proporción de nitro metano será de max el 25 % .

Cualquier tipo de batería estará permitida, siempre y cuando esté disponible comercialmente. Será válidas únicamente las del tipo 4S (4 elementos en serie) como máximo, en un solo pack de 14,8v o en dos pack de iguales características de 7,4v. . La marca, voltaje, fabricante, etc. deberán constar fehacientemente en cada batería, no siendo válidas aquellas baterías que hayan perdido las indicaciones originales del fabricante. Deberá tener algún tipo de protección, más que el simple papel. Se acepta el termorretráctil y las cajas rígidas. Las baterías y cargadores deberán contar con cable equalizador. Los cargadores deberán contar con programa específico para carga de LIPO/LIFE, es decir CC/CV (Corriente constante, corte por voltaje), con corte según especificaciones de reglamento EFRA y la carga deberá realizarse con el cable equalizador. La carga o descarga de estas baterías no pueden superar los 60 A de pico. Se trata de una medida de seguridad para el piloto , el circuito y de los de su entorno

8.15 Sistema de mediciones

8.15.1

Para comprobar la anchura del coche, éste será medido mediante su colocación sobre una base equipada con 2 raíles de 20 mm de alto separados 310 mm., construida de tal modo que el coche pueda rodar libremente entre ellos. La base y los raíles deben estar contruidos en material de alta calidad y diseñado para prevenir la distorsión. El coche debe rodar libremente entre los raíles laterales con la dirección en la posición recta, sin que ninguna parte de las ruedas, paragolpes, o cualquier otra parte del coche toque los raíles laterales con independencia de la compresión o extensión de la suspensión. Esta medición de realiza sin carrocería.

La medida de la distancia entre ejes podrá ser hecha por simple medida de la distancia entre los centros de los ejes con un metro.

Las medidas de alerón , bumper y carrocería se realizara mediante pie de rey y metro

8.15.2

La comprobación de los transfers se realizara abriendo los 4 tornillos de la culata y se Quitara el culatin. A simple vista se puede ver los transfer del motor. **En caso de duda se puede abrir el motor totalmente**

8.15.3

La comprobación del venturi se realizara quitando el filtro y pasar una pieza calibrada de 7,2 por el venturi. Si no se tiene la pieza calibrada se puede realizar mediante un pie de rey

8.15.4

La comprobación de los agujeros de las carrocerías se realizará mediante un pie de rey o galga

8.15.5

La comprobación de aditivo en las ruedas se realizara mediante una maquina específica para ello. **Tambien por visualización del estado de la rueda, si esta brillante y pegajosa.**

8.15.6

Comprobación del Over drive , se marca las dos ruedas laterales delantera y trasera en un mismo punto. Se hace rodar el coche sobre una superficie plana . Al dar varias vueltas , el punto señalado en ambas ruedas debe de ser idéntico . Si ese punto de la rueda delantera se adelanta a la rueda trasera se considera que lleva overdrive.

Comprobacion del dif. bolas y one way con el tacto se puede saber si se trata de dif. de bolas o de silicona o one way.

Comprobacion de torsen hay que abrir el diferencial para averiguarlo.

En caso de duda . se puede hacer desmontar el diferencial para poder ver lo que lleva.

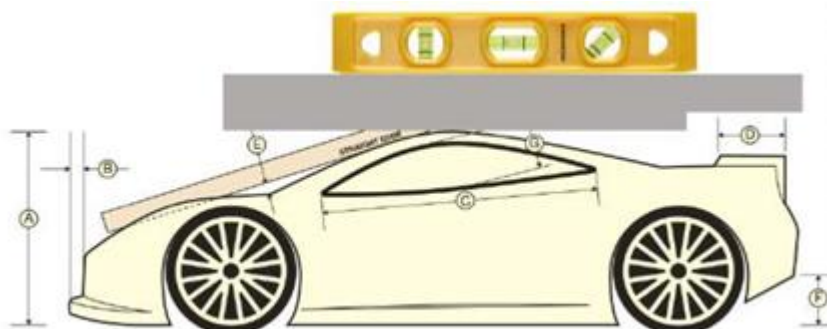
8.15.7

La comprobación de la batería de gt eléctricos , se verificara antes del inicio de cualquier manga o final y podrá ser comprobado por la organización, no pudiendo ser superior a 16,80v al inicio de la manga. Se podrá descargar con unos acelerones insitu. El verificador seguirá verificando y dejara para los últimos los que no cumplan . el reloj seguirá corriendo y si no puede salir a tiempo en su manga o clasificación será culpa del piloto.

El piloto que se demuestre que no utiliza el cable ecualizador o sistema incorrecto de carga será descalificado

8.15.8

La comprobación del alerón se realizara poniendo una pieza de 20 mm en el chasis para que las ruedas no toquen el suelo. Se pondrá la guía específica y se comprobara con el nivel que no supera el cm más alto que el techo.



8.15.9

La existencia de daños causados durante la carrera puede evitar la descalificación del piloto.

8.15.10

La infracción de cualquiera de los puntos detallados en este apartado supondrá la pérdida de todas las vueltas del piloto infractor de la manga, subfinal o final en la que se haya descubierto la infracción.

9. REUNION DE PILOTOS

Se estará a lo dispuesto en el reglamento general.

10. MANGAS DE CLASIFICACIÓN

10.1

La Organización de la Carrera agrupará a los pilotos inscritos en grupos de hasta 10 pilotos denominados “Series”. En caso de no haber un número suficiente de pilotos para que todas las series tengan 10 pilotos, éstas se realizarán de manera que se intente tener el menor número posible de series y que nunca exista una diferencia mayor a uno (1) entre la serie con el mayor número de pilotos y la serie con el menor número de pilotos.

10.2

Las series se confeccionarán siguiendo como único criterio el RANKING de la clasificación del Campeonato de España absoluto del año anterior, colocando en la PRIMERA serie a los 10 primeros y en la siguiente a los otros 10 y así sucesivamente. Iniciando las clasificatorias, por la SERIE de mayor número, hasta llegar a la SERIE 1, así sucesivamente.

10.3

Para obtener dicho Ranking, se debe de haber participado como mínimo en **una** de las pruebas del año anterior.

10.4

La Organización de Carrera publicará como muy tarde las series de clasificación al finalizar la reunión de pilotos.

10.5

Las clasificatorias se disputan por el sistema de tiempo más última vuelta. **La duración será de x minutos en función de la modalidad.**

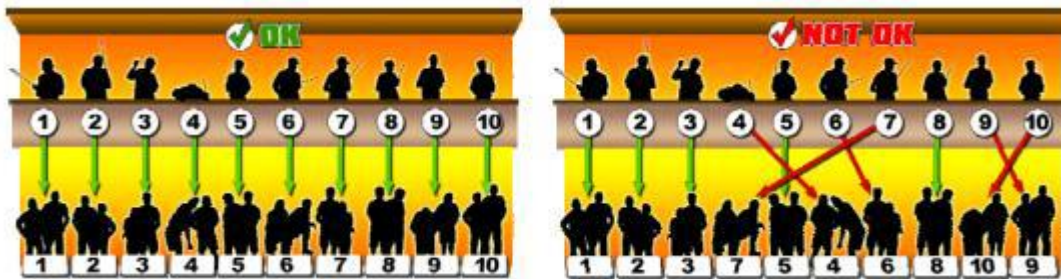
10.6

La salida en las mangas clasificatorias será volante, y el cronometraje será individual. Los coches irán rodando desde que se abra el circuito, sin que se pare a realizar la formación de salida. Se avisará por megafonía cuando falten 3 minutos, 1 minuto, y 30 segundos. Cumplido el tiempo, y con una señal audible, se dará la salida. No se podrá recortar, ni alargar el tiempo de la salida. Cada uno correrá contra su propio crono. El tiempo **total será de 5 minutos, y** comenzará a correr cuando el coche pase por primera vez por línea de salida. **El último piloto en salir tiene que salir antes de que el primero llegue a dar la primera vuelta. sino perderá una vuelta. Una vez finalizados los x m no puede salir ningún coche de boxes .** Cualquier coche que se detenga junto a la antena de AMB, o reduzca su velocidad en exceso para llegara a tiempo a la zona de antena, será sancionado con un DRIVE THRU o Stop & Go.

10.7

En el podium de pilotos, éstos se colocarán en el orden correspondiente a su dorsal (el podium debe estar numerado; en caso de no estarlo, el número 1 se supondrá situado a la derecha del podium, visto desde la posición de conducción). Es posible el cambio de posición en función del dorsal de cada piloto, es decir que el piloto con el dorsal Nº 1 podrá decidir su posición en el

podium, el dorsal Nº 2 podrá escoger su posición en el podium a excepción de la posición elegida por el piloto con dorsal Nº 1, y así sucesivamente.



10.8

Solo se permite un mecánico por piloto en la línea de pitline, situados bajo el piloto al que asisten, quedando terminantemente prohibido que ningún mecánico este en el podium cuando se este disputando la manga clasificatoria. La dirección de carrera deberá penalizar esta infracción con un aviso al piloto.

10.9

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

10.10

Habrà un lapso mínimo de 5 minutos entre el final de una manga y el comienzo de la siguiente. Las emisoras se entregarán nada más finalizar la manga en curso, una vez se recojan las emisoras de esta manga. En cualquier caso, deben transcurrir un mínimo de 5 minutos desde la entrega de las emisoras y/o módulos y el comienzo de la manga.

10.11

Nada más terminar una manga, la Organización de Carrera publicará el resultado de dicha manga en la zona designada. Al terminar una serie completa, la Organización de carrera publicará la clasificación general hasta ese momento.

10.12

Situación de lluvia durante las mangas clasificatorias:

10.12.1

Una carrera no debe interrumpirse a causa de lluvia. En caso de tormenta con aparato eléctrico, la carrera se interrumpirá hasta que la tormenta finalice. Sólo en caso de condiciones atmosféricas extremas, el Director de Carrera, una vez oídos al Árbitro y al Delegado de Pilotos tendrá la decisión de parar una carrera. En caso de cancelarse una prueba de Campeonato de España por este motivo, se contabilizaran los resultados obtenidos hasta el momento siempre y cuando se hayan completado las mangas clasificatorias, sub-finales. Si se suspendiera la final antes de haber disputado 20 minutos, el resultado de la carrera será la clasificación de las sub-finales, si se suspende pasados 20 minutos el resultado será el de la final en el momento de la suspensión.

10.12.2

El sistema de clasificación en las mangas ira en función del numero de clasificatorias disputadas. El máximo numero serán 4:

1 manga disputada: contara la mejor manga

2 manga disputadas: contara la mejor manga

3 manga disputadas: contarán las dos mejores mangas

4 manga disputadas : contarán las tres mejores mangas

En caso de que el director de carrera declarara “carrera en mojado” se utilizara el sistema de puntuación de cada serie; utilizando para la clasificación final de las mangas la suma de todas las puntuaciones obtenidas.

10.12.3

Si mientras la disputa de una manga clasificatoria en seco 1 o más series por circunstancias meteorológicas deben correr en “húmedo”, la manga se declarara nula por completo, siendo potestad de la dirección de carrera y del tiempo disponible volver a repetirla y declararla “húmeda” o anularla por completo.

11. SUBFINALES Y FINAL

11.1

Una vez finalizadas las series de mangas de clasificación, se establece el orden de clasificación tomando el mejor resultado de cada piloto o la suma de las dos mejores puntuaciones en caso de lluvia.

11.2

En caso de que haya más de un piloto con idéntico mejor resultado, se toma el siguiente mejor resultado de cada piloto para resolver el empate.

11.3

Los 14 primeros clasificados (es decir, hasta el nº 14 incluido) pasan a semifinales, de manera que los clasificados en posiciones impares pasan a semifinal 'A' y los pares a semifinal 'B'. Los 14 siguientes clasificados pasan a cuartos de final, siguiendo el mismo criterio para asignar los pilotos a los cuartos 'A' y 'B'. Se procederá así sucesivamente hasta completar todas las subfinales. En caso de existir subfinales en las que el número de pilotos de la subfinal 'A' y la 'B' juntas sea igual o inferior a 10, estas dos subfinales se unirán para pasar a formar una única subfinal. Si se trata de la semifinal pasarían directamente a la final

11.4

La clasificación final de las mangas de clasificación y la composición de las subfinales se publicarán el sábado, como máximo 45 minutos después de acabar la última manga. Al publicarse la composición de las subfinales, se publicarán con la hora prevista de comienzo. La hora real de inicio de una subfinal nunca podrá adelantarse a la hora prevista, quedando a decisión de la dirección de carrera el retrasarla por cualquier motivo.

11.5

En todas las subfinales, saldrá en primer lugar la subfinal 'B', y a continuación la subfinal 'A'.

11.6

Todas las subfinales y la final se disputan por el sistema de tiempo más última vuelta. Todas las subfinales se disputan a 20 minutos . La final se disputa a 45 minutos. En GT Serie la final será a 30 minutos. En GT Electrico las finales serán de 5 m.

11.6

En GTE Todas las subfinales y la finales se disputan por el sistema de tiempo más última vuelta. Todas las subfinales y finales se disputan a 5 minutos. Se harán 4 finales a 5 minutos de las que contarán a cada piloto las 3 mejores por puntos. En el caso que hubiera más de 10 pilotos habrá final B y final A y así sucesivamente. Una vez finalizadas las series de mangas de clasificación, se establece el orden de clasificación tomando a los 10 primeros en la final A y del 10 al 20 en la final B....

La puntuación se realizara dando 1 punto al primero , 2 puntos al segundo....y así sucesivamente. Ganara el que tenga menos puntos.

La clasificación general de carrera se dará como el sistema de puntuación de AECAR . (primero 640....)

11.7

Durante las subfinales y final se permitirán dos mecánicos por piloto en la zona de boxes.

11.8

Para todas las subfinales y la final, los pilotos pueden elegir su posición en el podium. El primero en el elegir será el piloto con el dorsal nº 1, luego el nº 2 y así sucesivamente. Los mecánicos deben situarse bajo el piloto al que asisten.

11.9

Las salidas de las subfinales y la final serán de tipo parrilla “Le Mans” o F1, excepto en GTE que será F1, con el clasificado más rápido delante del más lento.

11.9.1

Antes de cada sub-final, habrá un tiempo estipulado en no menos de 3 minutos, ni más de 5, para calentamiento y comprobación para cronometraje.

11.9.2

Durante dicho tiempo, los boxes permanecerán abiertos.

11.9.3

30 segundos antes del inicio, el director de carrera llamara a todos los coches a boxes. Momento en el que los boxes quedaran cerrados, y ningún coche podrá salir a pista. No se podrá pedir tiempo por avería. Si algún coche saliese a pista, este seria sancionado con un STOP&GO. Solo los coches en pista, deberían entrar a boxes.

11.9.4

Una vez todos los coches estén fuera del carril de boxes, el director de carrera, les llamara a línea de SALIDA o PARRILLA.

11.9.5

Una vez iniciada por el director de carrera la cuenta atrás con “10”, ningún mecánico podrá atravesar la parrilla, ni dirigirse a Boxes.

11.9.6

En caso de parada de motor o avería, el mecánico se mantendrá claramente de pie con el coche en la mano, fuera de la trazada del resto de vehículos, hasta que los demás vehículos lo hayan sobrepasado. En ese momento podrá ir a Boxes para arrancar o reparar el coche.

11.9.7

La mala realización de este procedimiento supondrá un Stop & Go.

11.10

El horario previsto para las subfinales y finales no debe alterarse por la presencia de lluvia.

11.11

La Dirección de Carrera avisará del final de carrera por megafonía. Tras pasar por la meta, el coche debe volver inmediatamente a Parque Cerrado y no puede estorbar a otros coches que aún corren. Inmediatamente después el motor debe ser parado y la radio apagada y entregada en la zona determinada.

11.12

Entre el final de una subfinal y el comienzo de la siguiente deberán transcurrir mínimo 5 minutos. ~~Las emisoras se entregarán nada más finalizar la subfinal anterior, una vez que los pilotos que están corriendo entreguen sus emisoras.~~ Los coches participantes de la semifinal B, ~~que se clasifiquen para la final,~~ permanecerán en parque cerrado hasta el final de la semifinal A. Entre la semifinal 'A' y la final deben transcurrir como mínimo 30 minutos, desde la entrega de los coches de parque cerrado, una vez verificados los coches de la semifinal A.

11.13

El Director de Carrera avisará frecuentemente por megafonía a los pilotos del tiempo restante para el comienzo de cada subfinal. Avisará cuando falte un minuto, y llamará a los pilotos a línea de salida cuando falten 30 segundos. Los mecánicos se situarán en la posición que les corresponda en parrilla. En los diez últimos segundos, el Director de Carrera realizará una cuenta atrás audible por megafonía a la vez que va descendiendo la bandera de salida. **A falta de cuatro segundos,** el Director de Carrera pondrá la bandera de salida en el suelo. En este momento, los mecánicos deben dejar el coche en el suelo sin sujetarlo, y retirarse de la pista **(los mecánicos no podrán atravesar la pista hasta que todos los coches hayan sobrepasado la posición n 1 de la pista).** En ese momento la cuenta atrás por megafonía termina, y el Director de Carrera dispone de entre 3 y 5 segundos para levantar la bandera y dar comienzo a la carrera. **Al comenzar la cuenta atrás,** aquellos coches que no estén en la línea de salida no podrán tomar la salida desde la parrilla. Sí podrán hacerlo desde boxes, una vez que todos los pilotos hayan pasado por la línea de boxes.

11.14

Cualquier coche que se adelante a la salida en subfinales o final **o su mecanico atraviese la pista hasta que no salgan todos los coches,** será penalizado con **UN STOP&GO**

11.15

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

11.16

En caso de avería, cualquier piloto puede solicitar el retraso del comienzo de su semifinal o final, siempre y cuando se notifique al Director de Carrera o al Jefe de Cronometraje antes de que los pilotos sean llamados a la línea de salida. En caso de avería mecánica, la pista permanecerá abierta. Se permite cambiar cualquier pieza del coche, excepto el chasis. En el caso de rotura del mismo, el piloto deberá llevar a la organización el chasis verificado, y el que lo sustituya, que deberá ser verificado. El chasis anterior permanecerá bajo custodia de la organización hasta final de carrera. En caso de avería eléctrica, la pista permanecerá cerrada y las emisoras apagadas. En cualquier caso, la salida a la subfinal o final se retrasará 10 minutos. El piloto que ha pedido tiempo se retrasará en la parrilla de salida justo detrás del piloto que salga con el nº 10. Deberá haber una marca habilitada para que dicho piloto se coloque. El resto de participantes no verá alterado su puesto en la parrilla. El Director de Carrera avisará frecuentemente por megafonía a los pilotos del tiempo restante. Una vez finalizados los 10 minutos, la salida se dará en 3 minutos. Para cada sub-final o final sólo se puede conceder el retraso de la salida una única vez.

En las categorías de GT Eléctrico no se contempla la posibilidad de solicitar tiempo por avería o falta de carga de las baterías ni en clasificatorias, ni en finales.

11.17

En todas las subfinales excepto en semifinales, los tres primeros clasificados pasan a la siguiente subfinal de la misma letra. El primer clasificado pasa con el dorsal nº 8, el segundo clasificado con el nº 9, y el tercer clasificado con el dorsal nº 10. En caso de que una subfinal cuente con 10 o menos pilotos entre la serie A y la serie B, se disputará una única serie y se clasificarán para la siguiente subfinal los 6 primeros clasificados, de manera que el primer clasificado pasaría con el número 7 a la subfinal A, el segundo clasificado pasaría con el número 7 a la subfinal B, y así sucesivamente. Si dicha subfinal estuviese formada por 6 o menos pilotos, no se disputaría, clasificándose para la siguiente subfinal según el orden conseguido en las mangas de clasificación.

11.18

En las semifinales, los cinco primeros clasificados de cada semifinal pasan a la final. El número de dorsal para la final depende del número de vueltas y tiempo de cada piloto en las semifinales, de manera que el más rápido pasa con el dorsal nº 1, el siguiente con el nº 2, etc. Con independencia de los dorsales utilizados durante las clasificatorias, en la final los coches irán numerados del 1 al 10 teniendo en cuenta el orden de clasificación para la final.

(Si se realiza final B pasaran 5 a semis A y 5 a semis B y el primero de la final B)

11.19

Situación de lluvia durante las subfinales y finales:

11.19.1

El horario previsto para las subfinales y finales no debe alterarse por la presencia de lluvia.

11.19.2

En caso de suspensión de la carrera por causas meteorológicas, solo serán válidos los resultados de subfinales (A y B) que se hayan corrido bajo las mismas condiciones meteorológicas.

11.20. Interrupciones de carrera: En caso de interrupción de una subfinal o final se aplicará el siguiente procedimiento:

11.20.1

Al momento de la interrupción de la carrera, los pilotos dejarán sus vehículos en Parque Cerrado bajo el control del Director de Carrera. Deberán apagar los motores y podrán desconectar las baterías. No se permitirá ninguna reparación ni manipulación en el vehículo. (se puede pedir permiso al director de carrera para secar el agua del coche en caso de lluvia) .El coche de cualquier piloto o mecánico que no cumpla esta regla será inmediatamente descalificado.

11.20.2

Si se han corrido menos de 10 minutos de la subfinal o 20 de la final, los resultados se cancelarán y se dará una nueva salida para correr de nuevo el tiempo total de la subfinal o final. Los vehículos pueden ser reparados antes de la nueva final. Se darán 10 minutos para la nueva salida.

11.20.3

Si se han corrido más de 20 minutos de la final, y hay datos de cronometraje hasta el momento de la interrupción, los resultados al momento de la interrupción se conservarán. Los resultados de la primera parte serán usados como resultado final y definitivo.

11.21

En situaciones de baja inscripción por parte de los pilotos a las carreras. Los delegados tienen la potestad de cambiar el método de carrera.

12. INFRACCIONES Y PENALIZACIONES

Se estará a lo dispuesto en el reglamento general.

12.1

Debe seguirse en todo momento el principio de “Coche alcanzado, coche adelantado”, en el caso de coches doblados. El incumplimiento de este principio supondrá un aviso para el piloto. La Organización de Carrera velará por el cumplimiento de esta norma.

12.2

Para facilitar el cumplimiento del punto anterior, 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 de dorsal), facilite el adelantamiento”.

12.3

Esperar deliberadamente a otros coches será tratado como una falta y el piloto involucrado será penalizado con un aviso.

12.4

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

Además de lo indicado en el punto 9. **“PENALIZACIONES”** del reglamento general, se sancionará con Stop & Go cualquier golpe con beneficio de posición, indiferentemente de su posición real de carrera.

12.6

Durante la vuelta en que se realice una sanción, no se podrá repostar ni reparar nada del coche, incluido la carrocería. Si cumpliendo una sanción, se produjera una avería o parada de motor, la sanción quedaría inmediatamente cumplida

13. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DEL CIRCUITO

Además de lo establecido en el punto 15 del reglamento general, el circuito deberá cumplir los siguientes requisitos:

13.1

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

13.2

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

13.3

Se puede pintar una línea discontinua en el centro de la recta para facilitar la visión; no se puede pintar ninguna otra línea en la superficie de carrera aparte de las líneas que marcan el circuito mencionadas en el punto 13.2 y 13.10.

13.4

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

13.5

El diseño de la pista debe incluir curvas a derecha e izquierda, y tener mínimo una recta,

13.6

Las barreras exteriores deben proporcionar de manera efectiva la detención de un coche que se sale de la pista o corre sin control. La primera consideración para la elección de las barreras exteriores será la protección de los espectadores, no de los coches.

13.7

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.

13.8

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

13.9

Se debe pintar una línea de salida / llegada en la pista, preferiblemente frente al puesto de cronometraje.

13.10

Para las salidas tipo parrilla 'Fórmula 1', se pintará una parrilla en la pista, preferiblemente en la recta. Esta parrilla constará de dos filas de 5 cajas cada una, que se colocarán en la pista con aproximadamente 3 metros de distancia entre cada fila. Las cajas se numerarán, con los números pares en una fila y los impares en la otra. El nº1 estará por delante del nº2, nº2 estará por delante del nº3, etc. El primer cajón de salida debe estar a más de 10 metros de la siguiente curva.

13.11

A parte de todas estas características sobre el trazado, el circuito deberá contar con un compresor suficiente para los dos días de la prueba y mínimo dos pistolas.

13.12

No es necesario la presencia de recoge-coches. Pero si el club dispone de ellos serán utilizados. Los propios pilotos o a su defecto su mecánico harán de recoge-coches cuando les toque (lo más normal será cuando terminen su manga). (puede haber excepciones: todo aquel piloto con alguna minusvalía quedará exento de recoger coches, en cualquier otros casos se decidirá por parte de los delegados lo que hay que hacer. ejemplo: pilotos que corren varias categorías). El no cumplir como recoge-coches será sancionado descontando la mejor manga corrida anteriormente y si se tratara de subfinales y final saldría el último en la parrilla de salida.

13.13

Los recoge-coches no podrán actuar de mecánicos realizando reparaciones en la pista mientras están desempeñando su función.

Sólo se permitirán pequeñas recolocaciones de las carrocerías (deformaciones por golpes o enganches en los pasos de rueda).

Para cualquier reparación los pilotos deberán llegar al carril de boxes donde cualquier mecánico la efectuará.

El incumplimiento de esta norma representará una sanción para el recoge-coches de pérdida de su mejor manga o final.

Los responsables de la organización de la prueba estarán obligados a facilitar a los recoge-coches un chaleco reflectante, unos guantes y un artilugio para poder parar el volante de inercia del motor.

13.14

Los responsables de la organización de la prueba estarán obligados a facilitar la información completa de la prueba. Plano de situación, hoteles, hoja de inscripción y al posterior envío de los resultados por correo electrónico.

Una vez la comisión deportiva de AECAR, o el delegado regional por delegación de la comisión deportiva hayan homologado el circuito atendiendo a todas estas normativas y a su propio criterio, no se aceptaran reclamaciones sobre el circuito y sus instalaciones.

13.15

Se recomienda la colocación de mesas para calentar y carburar motores cerca de pódium y alejadas en lo posible de la zona de Padock. En la zona de Padock, está totalmente prohibido arrancar motores.

13.16

La pista puede ser aditivada por falta de agarre u otras circunstancias por el personal del circuito. Esta aditivación tiene que ser antes de realizarse el campeonato (antes del sábado de la carrera) y no durante el campeonato. El delegado nacional tiene que tener constancia de lo que se va a realizar.

IMPORTANTE PARA LOS CLUBES

La falta de alguno de los siguientes medios, posibilita la perdida de la fianza.

- Correcta megafonía
- Aseos
- Compresor con 2 pistolas
- Sillas, en numero como mínimo para los participantes
- Servicio de BAR para los dos días.
- Extintores.
- Zona de arrancar motores
- Personal mínimo: Un director de carrera, un verificador , delegado de pilotos y un cronometrador

ANEXO 1

HORARIOS **ORIENTATIVO** PARA PRUEBAS NACIONALES 1/8 GT

Sábado

Entrenos libres y Acreditación de pilotos

	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Grupo 5
Libre 1	11:00	11:15	11:30	11:45	12:00
Libre 2	12:15	12:30	12:45	13:00	13:15
Duración	10'	10'	10'	10'	10'

Reunión de pilotos

	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Grupo 5
Manga 1	14:30	14:40	14:50	15:00	15:10
Manga 2	15:20	15:30	15:40	15:50	16:00
Duración	5'	5'	5'	5'	5'

Pausa 30 m

	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Grupo 5
Manga 3	16:30	16:40	16:50	17:00	17:10
Manga 4	17:20	17:30	17:40	17:50	18:00
Duración	5'	5'	5'	5'	5'

Domingo

	1/16	1/8	1/4	1/2	Final A
B	9:30	10:30	11:30	12:30	
A	10:00	11:00	12:00	13:00	14:30
Duración	20'	20'	20'	20'	45'

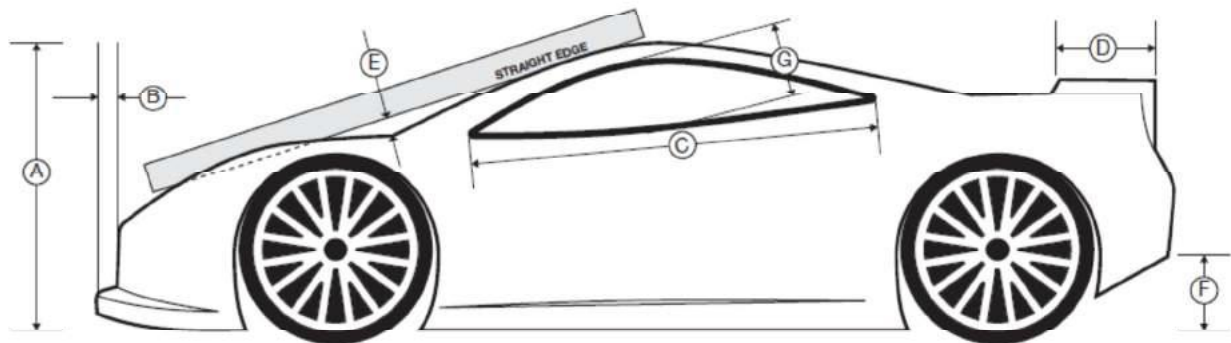
ANEXO 2

CARACTERISTICAS TECNICAS DE CADA MODALIDAD

	S.G.T	G.T.F1	G.T.SERIE	G.T.E
COLOR NEGRO : GENERICO	COLOR ROJO: SOLO SGT COLOR	COLOR NARANJA: SOLO GT F1	COLOR AZUL: SOLO GT	COLOR VERDE: SOLO GTE
CHASIS	ON ROAD Y OFF ROAD MODIF	ON ROAD Y OFF ROAD MODIF	OFF ROAD SIN MODIF	ON ROAD Y OFF ROAD MODIF
TRACCION	CORREAS , PALIERES	CORREAS , PALIERES	PALIERES	PALIERES
MOTOR	3.5 CC	3.5 CC	3.5 CC	DE DIA. MAX 43 mm , EJE 5mm
N. TRANSFERS	LIBRE	LIBRE	MAX 5 T	-----
VENTURI	MAX 9 mm	MAX 9 mm	MAX 7 mm	-----
OVERDRIVE	SI/NO	SI/NO	NO	SI/NO
EMBRAJE	LIBRE	LIBRE	2,3 ,4 MAZAS,	-----
CAMBIO	SI/NO	NO	SI	-----
ESCAPES	HOMOLOGADOS	HOMOLOGADOS	HOMOLOGADOS	-----
DEPOSITO	125 ml	125 ml	150ml	-----
GASOLINA	max 25 %	max 25 %	max 25 %	-----
VARIADOR	-----	-----	-----	LIBRE
BATERIAS RECEPTOR	LIBRE	LIBRE	LIBRE	4S Max. 16,8 v EN SALIDA
PESO	3400g	3400g	3500g	MIN 3800 Kg MAX 4400 Kg
CARROCERIAS	BARQUETA , REPLICA REALES	BARQUETA , REPLICA REALES	REPLICA REALES	REPLICA REALES
DISTANCIA ENTRE EJES	MIN 270 MAX 380	MIN 270 MAX 380	MIN 270 MAX 379	MIN 270 MAX 380
ANCHURA	MIN 290mm MAX 310mm	MIN 290mm MAX 310mm	MIN 290mm MAX 310mm	MIN 290mm MAX 310mm
LONGITUD MAXIMA TOTAL	730 mm	730 mm	730 mm	730 mm
LONGITUD MAXIMA ALERON-SUELO	250 mm	250 mm	250 mm	250 mm
LONGITUD MAXIMA DEL ALERON	310 mm	310 mm	310 mm	310 mm
ANCHURA MAXIMA ALERON	77 mm	77 mm	77 mm	77 mm
CORTE PARABRISAS DELANTERO	D 50 mm MAX	D 50 mm MAX	D 85 mm MAX	NO RECORTADO
CORTE PARABRISAS TRASERO	NO RECORTADO	NO RECORTADO	MAX TODO	D 50 mm MAX
CORTE REFRIGERACION CULATA O CHISPO	D 50 mm MAX	D 50 mm MAX	D 25 mm MAX	NO RECORTADO
CORTE REPOSTAJE	D 50 mm MAX	D 50 mm MAX	D 85 mm MAX	NO RECORTADO
VENTANAS	RECORTABLES	RECORTABLES	RECORTABLES	RECORTABLES
ANTENA	10 mm	10 mm	10 mm	10 mm
AGUJERO CARBURACION	10 mm	10 mm	10 mm	NO RECORTADO
AGUJERO ESCAPE	MAX 8 cm2	MAX 8 cm2	MAX 8 cm2	NO RECORTADO
NEUMATICO ANCHO	MAX 43 mm	MAX 43 mm	MAX 43 mm	MAX 43 mm
ADITIVOS	NO	NO	NO	NO
LLANTA	MAX 78 mm	MAX 78 mm	MAX 78 mm	MAX 78 mm
CARERAS MENOS DE 10 PILOTOS	4 PARES	4 PARES	4 PARES	4 PARES
CARRERAS ENTRE 10 Y 20 PILOTOS	6 PARES	6 PARES	6 PARES	4 PARES
CARRERAS ENTRE 20 Y 34 PILOTOS	8 PARES	8 PARES	8 PARES	4 PARES
DURACION CLASIFICATORIAS	5 m	5 m	7 m	5 m
DURACION SUBFINALES	20 m	20 m	20 m	5 m
DURACION FINALES	45 m	45 m	45 m	5 m

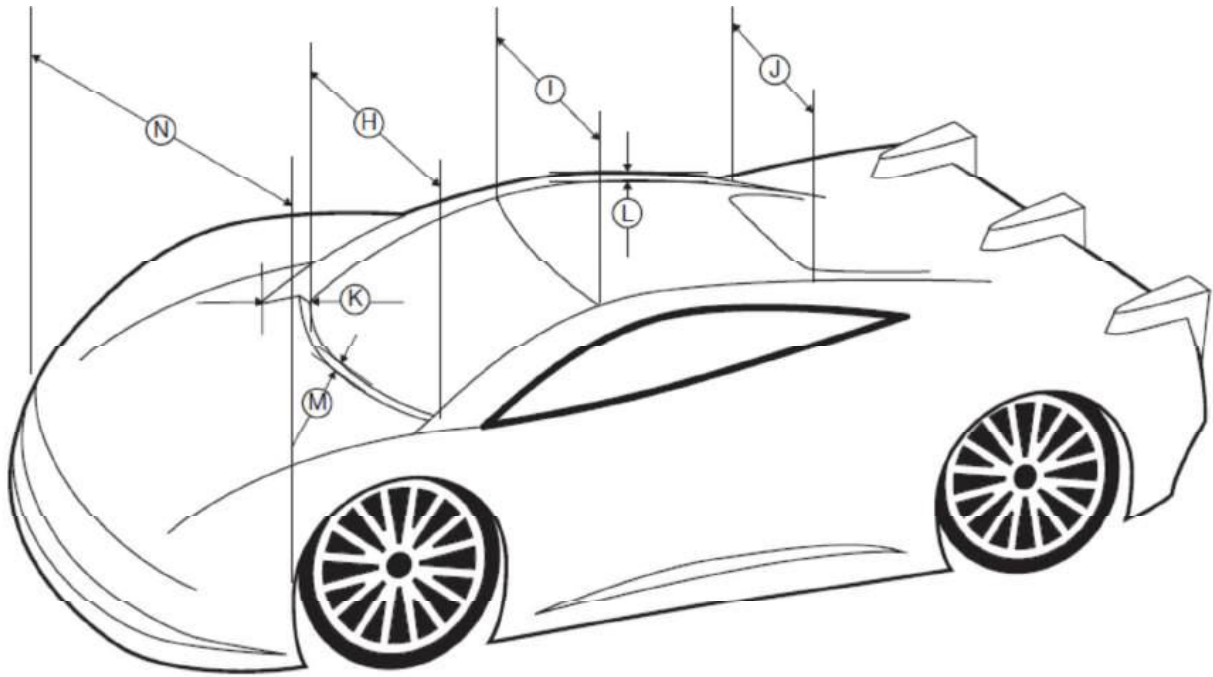
ANEXO 3

GBS Proposal for GT Class:



GBS Proposal for GT Class:

- A) Minimum 155mm (with chassis on 20mm blocks)
- B) Maximum 15mm depth
- C) Minimum 170mm
- D) Maximum 50mm (shape to be defined)
- E) Minimum 9mm gap between straight edge and top surface of the hood
- F) Maximum 75mm (with chassis on 20mm blocks)
- G) Minimum 47mm



H) Minimum 200mm

I) Minimum 145mm

J) Minimum 130mm (top inside edge of C-pillar)

K) Maximum 8mm depth of A-pillar above the windshield surface plane

L) Maximum 5mm height of outer roof rail above the roof surface plane

M) Maximum 4mm (stagger between hood and windshield)

N) Maximum 317mm, minimum 300mm overall width