

ReGLamento GT8 NITRO 2026

REGLAMENTO GT8 NITRO 2026

(modificaciones de 2026, en amarillo)

Índice

1. INTRODUCCIÓN	4
2. INVITACIÓN E INSCRIPCIÓN	4
3. FORMATO DE CARRERA	5
3.1 PRUEBAS DEL CAMPEONATO DE ESPAÑA	5
3.2 ENTRENAMIENTOS O CARRERAS PREVIAS	5
3.3 DURACIÓN DE LAS PRUEBAS	5
3.4 HORARIOS EN LAS PRUEBAS	5
4. ENTRENAMIENTOS LIBRES Y CONTROLADOS	5
4.1 INSCRIPCIÓN A LA PRUEBA	5
4.2 ENTRENAMIENTOS LIBRES Y CONTROLADOS	5
4.3 ORDEN DE SALIDA PARA LOS ENTRENAMIENTOS	6
5. MANGAS DE CLASIFICACIÓN	6
5.1 RECOLOCACIÓN	6
5.2 ORDENACIÓN EN SERIES	6
5.3 PUBLICACIÓN DE LAS SERIES	6
5.4 MANGAS CLASIFICATORIAS	6
5.5 ORDENACIÓN EN EL PODIUM	6
5.6 MECÁNICOS EN PIT-LANE	7
5.7 SITUACIÓN DE LLUVIA EN CLASIFICATORIAS	7
5.8 NÚMERO DE CLASIFICATORIAS	7
5.9 POLEMAN	7
5.10 INTERRUPCIÓN POR LLUVIA EN CLASIFICATORIAS	7
5.11 FINAL DE MANGA O AVERÍA: INSPECCIÓN TÉCNICA	7
6. SUBFINALES Y FINAL	8
6.1 ÁRBOL DE SUB-FINALES	8
6.2 PUBLICACIÓN DE SUB-FINALES	8
6.3 DURACIÓN DE SUB-FINALES Y FINAL	8
6.4 MECÁNICOS EN SUB-FINALES Y FINAL	8
6.5 FORMATO DE SALIDA	8
6.6 CALENTAMIENTO	9
6.7 PROCEDIMIENTO DE SALIDA	9
6.8 PARADA DE MOTOR O AVERÍA EN SALIDA	9
6.9 PRESENCIA DE LLUVIA EN SUB-FINALES	9
6.10 FINAL DE CARRERA	9
6.11 PARQUE CERRADO	9
6.12 SALIDA NULA	9
6.13 TIEMPO POR AVERÍA	9
6.14 REMONTADA SUB-FINALES	10
6.15 REMONTADA EN SEMIFINALES	10
6.16 FINALES	10
6.17 SITUACIÓN DE LLUVIA DURANTE LAS SUB-FINALES Y FINALES	10

6.18	INTERRUPCIONES DE CARRERA	10
7.	HORARIO DE CARRERA	11
8.	DISPOSICIÓN DE LOS NÚMEROS	13
9.	ESPECIFICACIONES DEL CIRCUITO	13
9.1	SALIDA "LE MANS"	13
9.2	SERVICIO DE BAR	13
10.	ESPECIFICACIONES TÉCNICAS.	13
10.1	NOTAS ESPECIALES SOBRE MOTOR	14
10.2	DEPÓSITO DE COMBUSTIBLE	14
10.3	PESO MÍNIMO	14
10.4	CHASIS	14
10.5	NEUMÁTICOS	14
10.6	CONTROL DE RUEDAS	15
10.7	ADITIVOS	15
10.8	DEFECTOS EN LAS RUEDAS	15
10.9	FRENOS Y EMBRAGUE	15
10.10	EMBRAGUE	16
10.11	ESCAPES	16
10.12	PARACHOQUES	16
10.13	ELECTRÓNICA	16
10.14	BATERÍAS	16
10.15	ANTENA DEL RECEPTOR	16
10.16	CARROCERÍAS	16
10.17	PASOS DE RUEDA	17
10.18	CORTES DE LAS CARROCERÍAS	17
10.19	ALERONES	17
10.20	TRANSMISIONES	18
10.21	COMBUSTIBLE	18
10.22	SISTEMA DE MEDICIONES	18
10.23	COMPROBACIÓN DEPÓSITO	18
10.24	COMPROBACIÓN DIMENSIONES	18
10.25	COMPROBACIÓN AGUJEROS	19
10.26	COMPROBACIÓN ADITIVOS	19
10.27	COMPROBACIÓN DEL OVERDRIVE	19
10.28	COMPROBACIÓN DEL PESO	19
10.29	COMPROBACIÓN DEL MOTOR	19
10.30	INFRACCIONES TÉCNICAS	19
11.	RECOGE COCHES	20
11.1	ACCIONES DEL RECOGE COCHES	20
11.2	INSCRITOS EN MÁS DE UNA CATEGORÍA	20
11.3	SANCIONES	20
11.4	CLASIFICATORIAS	20
12.	MECÁNICOS	21
13.	PROHIBICIONES TÉCNICAS	21

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 GT8. A continuación, detallaremos el reglamento que se utilizará 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 para el 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 pueda suscitar sobre la aplicación de la normativa será planteada al delegado nacional y este, si fuera necesario lo comunicara a la Junta de delegados Regionales.

2. INVITACIÓN E INSCRIPCIÓN

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

En la invitación de formato electrónico pdf (Max 1mg) 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 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 mínimo de pilotos inscritos en cualquiera de las categorías de GT8 será de 8 pilotos. De no llegar a esa inscripción 5 días antes de la celebración de esta misma no se celebrará esa categoría.

En caso de inscripción o pago posterior a la fecha límite, se realizará un recargo de un 25% sobre el precio de esta misma. (Este recargo es integro para el club organizador).

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

De los cuales 12€ son para derechos de carrera (trofeos para final de temporada) de Aecar y 48€ son íntegros para el club.

La Organización de Carrera debe entregar al finalizar la prueba, como mínimo un trofeo a los 11 primeros clasificados y el Poleman. Como recomendación, los trofeos no deben ser placa de corcho viniladas.

3. FORMATO DE CARRERA

3.1 Pruebas del Campeonato de España

A nivel nacional se realizarán un máximo de 4 pruebas y puntuarán de conformidad al reglamento General de Aecar en puntuación de carrera y puntos por asistencia “Reglamento general Aecar”.

En 2026 el campeonato de España se realizará a tres pruebas, donde puntuarán las dos mejores. No existen puntuación por asistencia. Para posibles empates en puntuación se aplicará el artículo 18.1 del Reglamento General.

Las sedes y fechas de las distintas carreras serán designadas por el delegado Nacional con el visto bueno de los delegados regionales y dirección deportiva.

3.2 Entrenamientos o carreras previas

Está prohibido rodar en el circuito una semana antes de la carrera (Desde el viernes previo hasta la apertura del circuito), 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).

3.3 Duración de las pruebas

Las pruebas correspondientes al Campeonato de España se celebrarán en 3 días, utilizando para tal fin viernes, sábado y domingo consecutivos.

3.4 Horarios en las pruebas

Se intentará seguir los horarios, según lo establecido, pero podrán ser modificados por la organización, según la cantidad de pilotos inscritos o cualquier otra causa, siempre con el visto bueno del delegado nacional.

4. ENTRENAMIENTOS LIBRES Y CONTROLADOS

4.1 Inscripción a la prueba

Los pilotos deberán estar inscritos a la prueba, al corriente de pago y acreditados para poder entrenar.

4.2 Entrenamientos libres y Controlados

El circuito se abrirá el viernes para entrenamientos libres a partir de las 11:00 y hasta el cierre de las instalaciones. La organización se reservará el derecho de organizar mangas de entrenamientos controladas según afluencia de pilotos. El sábado, la primera hora se destinará a entrenos libres (1hora) para los pilotos que no asistieron el viernes.

Una vez finalizada esta hora, se organizarán dos tandas controladas de 10 minutos. La organización se reserva el derecho de poder ampliar estas mangas dependiendo del número de inscritos.

4.3 Orden de salida para los entrenamientos

El orden de salida de los entrenos será por ranking del C. E. del año anterior y el orden de salida de las mangas clasificatorias será por el ranking de las rondas de recolocación.

5. MANGAS DE CLASIFICACIÓN

5.1 Recolocación

La Organización de la Carrera agrupará a los pilotos según el sistema de recolocación que será la suma de las tres mejores vueltas consecutivas durante las mangas de entrenamientos controlados.

Estas mangas se realizarán 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.

5.2 Ordenación en Series

Las series se confeccionarán colocando en la última serie a los 10 primeros y en la anterior a los otros 10 y así sucesivamente. Las clasificatorias se iniciarán por la SERIE 1 hasta llegar a la última serie.

5.3 Publicación de las Series

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

5.4 Mangas Clasificatorias

Las clasificatorias se disputan por el sistema de tiempo más última vuelta. La duración será de 6 minutos sin posibilidad de repostar. La salida en las mangas clasificatorias será volante. Se avisará por megafonía cuando falten 2 minutos, 1 minuto, y 30 segundos. Cumplido el tiempo, y con una señal audible, se dará la salida. Una vez el primer piloto acabe, ningún otro puede salir ningún coche de boxes. Cualquier coche que se detenga junto a la antena AMB, o reduzca su velocidad en exceso para llegar a tiempo a la zona de antena, será sancionado con un Stop & Go.

5.5 Ordenación en el podium

En el caso de que hubiera disconformidad en la posición de los pilotos en el pódium se seguirá para entrenamientos, calificación y finales la siguiente regla: El piloto con el dorsal más bajo elige posición en primer lugar y así sucesivamente con el resto de los pilotos.

5.6 Mecánicos en pit-lane

Solo se permite dos mecánicos por piloto en la zona de pit-lane, situados bajo el piloto al que asisten, quedando terminantemente prohibido que ningún mecánico este en el pódium cuando se esté disputando ninguna de las mangas.

5.7 Situación de lluvia en clasificatorias

Una carrera no debe interrumpirse a causa de lluvia, salvo tormenta eléctrica, en cuyo caso, 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 contabilizarán los resultados obtenidos hasta el momento siempre y cuando se hayan completado, al menos, una ronda completa de clasificatoria.

5.8 Número de clasificatorias

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

- Hasta 2 rondas, contará la mejor de ellas.
- Con 3 o 4 rondas, contarán las dos mejores.

La clasificación final obtenida de las mangas clasificatorias, vendrá determinada por la suma del número de vueltas realizadas más tiempo de última vuelta.

5.9 Poleman

El ganador de las mangas clasificatorias pasará directamente a la final con el N°1.

En caso de empate se resolverá teniendo en cuenta la siguiente mejor manga no contabilizada que se haya corrido y así sucesivamente hasta deshacer el empate. Si el empate continúa se resolverá teniendo en cuenta la mejor vuelta rápida.

5.10 Interrupción por lluvia en clasificatorias

Si mientras se disputa una manga clasificatoria en seco, una o más series por circunstancias meteorológicas deben correr en "húmedo", la manga se declarará nula por completo, siendo potestad de la dirección de carrera la posibilidad de volver a repetirla.

5.11 Final de manga o avería: Inspección técnica

Al finalizar la manga todos los coches pasarán por inspección técnica. Estos deberán dejar coche apagado y con baterías desconectadas, biberón con combustible necesario para rellenar un depósito en caso de Gas, no pudiendo manipular nada después de la finalización de la manga.

En caso de avería y no acabar la manga se podrá llevar el coche a reparar. Previamente hay que avisar a inspección técnica. Ésta comprobará si las ruedas están marcadas.

6. SUBFINALES Y FINAL

6.1 Árbol de sub-finales

Las Sub-finales y Final se forman según el esquema de Árbol de Navidad de EFRA:

- 1.- Pasará directo a la final con el dorsal 1 el ganador de la pole position.
- 2.- Del puesto 2º al 15º, disputarán SEMIFINALES, colocando en Semi A a los clasificados con dorsal par y en Semi B a los clasificados con dorsal impar.
- 3.- Del puesto 16º al 29º, disputarán CUARTOS de FINAL, colocando en 1/4 A a los pilotos clasificados con dorsal par y en 1/4 B a los clasificados con dorsal impar.
- 4.- Al repartir todos los pilotos en sub-finales, la más baja reunirá a los últimos pilotos de la clasificación. Si quedan hasta 6 pilotos por repartir, rellenaran las sub-finales anteriores. Si hay más de 6 pilotos y hasta 10, crearan una sola sub-final. Si hay mas de 10, se crearan dos sub-finales.

Los no clasificados para la Final que hayan corrido las semifinales A o B pasan a correr la Final B. Si hay menos de 13 pilotos no se realizara la Final B.

6.2 Publicación de sub-finales

El ranking final de las mangas de clasificación y la composición de las sub-finales se publicarán el sábado, como máximo 45 minutos después de acabar la última manga clasificatoria. Al publicarse la composición de las sub-finales, se publicará también la hora prevista de comienzo de cada una. La hora real de inicio de una sub-final nunca podrá adelantarse a la hora prevista, quedando a decisión de la dirección de carrera el retrasarla por cualquier motivo.

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

6.3 Duración de Sub-finales y Final

Todas las sub-finales y la final se disputan por el sistema de tiempo más última vuelta. Todas las sub-finales se disputan a 20 minutos.

La final A será de 45 minutos.

La final B (repecha) será de 20 minutos. En el caso de ser menos de 15 pilotos la final será de 10 minutos.

6.4 Mecánicos en sub-finales y final

Durante las sub-finales y finales se permitirán dos mecánicos por piloto en la zona de boxes, que deberán situarse debajo de su piloto.

6.5 Formato de salida

Todas las salidas serán tipo Lemans.

6.6 Calentamiento

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

6.7 Procedimiento de salida

Una vez iniciada la cuenta atrás, ningún mecánico podrá atravesar la parrilla, ni dirigirse a Boxes

6.8 Parada de motor o avería en salida

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.

6.9 Presencia de lluvia en sub-finales

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

6.10 Final de carrera

El final de carrera se avisará por megafonía. Los coches que han finalizado deberán volver a boxes y no estorbar a otros participantes que no hayan acabado.

Al finalizar la manga todos los coches pasarán por inspección técnica. Estos deberán dejar coche apagado y con baterías desconectadas, biberón con combustible necesario para rellenar un depósito en caso de Gas, no pudiendo manipular nada después de la finalización de la manga.

6.11 Parque cerrado

Todos los coches de semifinales permanecerán en parque cerrado hasta el final del escrutinio de todos los coches.

6.12 Salida nula

Bajo ningún concepto se repetirá una salida porque algún piloto se adelante. Los únicos motivos para suspender el comienzo de una sub-final o final serán por fallo del sistema de cronometraje.

6.13 Tiempo por avería

Durante el tiempo de calentamiento en semifinales, final B o en la final A, de producirse una avería, cualquier piloto podrá solicitar tiempo para reparar. El tiempo será de 10 minutos y con la petición de uno, caduca este derecho para los demás. El piloto solicitante saldrá el último.

Según R.G. 12.2 Condiciones comunes, en el punto 3, en caso de que algún piloto solicite tiempo por avería, la pista permanecerá CERRADA, el piloto tendrá 10 minutos para la reparación y podrá salir a probar la reparación un máximo de 3 vueltas.

6.14 Remontada sub-finales

En todas las sub-finales excepto en semifinales, los tres primeros clasificados pasan a la siguiente sub-final de la misma letra. El primer clasificado pasa con el dorsal nº 8, el segundo clasificado con el nº 9, y el tercer clasificado con el dorsal nº 10.

Si la sub-final más baja es una sola sub-final, los seis primeros clasificados pasaran a la siguiente sub-final. El primer y segundo clasificado pasarán con el dorsal nº 8 a la sub-final A y B respectivamente, el tercer y cuarto clasificado con el dorsal nº 9 a la sub-final A y B respectivamente, y el quinto y sexto clasificado con el dorsal nº 10 a la sub-final A y B respectivamente.

6.15 Remontada en semifinales

En las semifinales, los cuatro primeros clasificados de cada semifinal pasarán a la final junto con el 5º mejor tiempo de ambas semifinales.

En caso de lluvia, se estará a lo indicado en el punto 6.17 del presente reglamento.

6.16 Finales

La ordenación de los pilotos que remontan a la Final A principal se hará por vueltas y tiempo de la última vuelta. Los pilotos con más vueltas y menor tiempo de última vuelta ocuparán el dorsal más bajo, empezando por el nº 2 hasta el dorsal nº 10.

En caso de lluvia la ordenación de pilotos se hará según el punto 6.17 del presente reglamento.

En la Final B o de repesca, el primer clasificado tiene paso directo a la final A con dorsal nº 11.

6.17 Situación de lluvia durante las sub-finales y finales

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

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

En caso de que las semifinales hayan sido declaradas como “mojado”, en la remontada a la Final A se ordenará a los finalistas de la siguiente forma. El primer clasificado de la semi A ocupará el dorsal nº 2, el primer clasificado de la semi B ocupará el dorsal nº 3, el segundo de la semi A ocupará el nº 4, el segundo de la semi B ocupará el nº 5, y así sucesivamente.

En este caso, pasarán a la Final los cuatro primeros clasificados de cada semifinal y los dos mejores clasificados de la Final B.

6.18 Interrupciones de carrera

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

Al momento de la interrupción de la carrera, los pilotos dejarán sus vehículos en parque cerrado con el motor apagado y la electrónica desconectada. No se permitirá ningún tipo de 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.

6.18.a menos de 10min de la sub-final o menos de 20min de la final

Si se han corrido menos de 10 minutos de la sub-final o 20 de la final, los resultados se cancelarán y se dará una nueva salida para correr de nuevo el tiempo total de la sub-final o final.

Los vehículos pueden ser reparados antes de la nueva final. Se darán 10 minutos para la nueva salida.

6.18.b Más de 10min de sub-final o más de 20min de la final

Si se han corrido más de 10 minutos de una sub-final o 20 minutos de la final, y hay datos de cronometraje hasta el momento de la interrupción, los resultados serán válidos.

7. HORARIO DE CARRERA

Viernes:

8:30 apertura instalaciones.
Circuito abierto para rodar a las 11:00.
Cierre instalaciones a las 21:00

Sábado y domingo:

Todo organizador tendrá que ceñirse los más posible al horario de muestra, facilitado en este reglamento, siempre cumpliendo los márgenes mínimos reglamentados a continuación:

- Realizar una manga de entrenos libre el domingo de 5 m a primera hora según clasificatorias del sábado.
- Calentamiento mínimo 2 minutos.
- Espacio entre mangas/finales del mismo grupo 50 minutos.

HORARIO EJEMPLO:

campeonato de España GT8 2026

VIERNES							Tiempo	Comentarios
8:30	Apertura instalaciones							
11:00 – 20:30	Entrenos libres							
SÁBADO							Tiempo	Comentarios
8:00	Apertura instalaciones / Inscripciones							
9:00 - 10:00	Entrenos libres						1h	Menos los del viernes
10:10 - 10:40	Reunión de Pilotos						30’	
	Eco 2		Eco 1	Nitro 3	Nitro 2	Nitro 1		
	Recoge	Nitro 1	Eco 2	Eco 1	Nitro 3	Nitro 2		
Recolocación 1	Impares	10:45	10:57	11:09	11:21	11:33	10’	3 vueltas consecutivas
Recolocación 2	Pares	11:45	11:57	12:09	12:21	12:33		
12:55 – 13:55		Comida					Pista abierta	
Q1	Impares	14:00	14:13	14:26	14:39	14:52	4’ calentamiento + 6’ clasificación	Cuentan las 2 mejores
Q2	Pares	15:05	15:18	15:31	15:44	15:57		
Q3	Impares	16:10	16:23	16:36	16:49	17:02		
Q4	Pares	17:15	17:28	17:41	17:54	18:07		
Q5	Impares	18:20	18:33	-	-	-		
19:00 – 20:30	Circuito Abierto							
21:00	Cierre de instalaciones							

DOMINGO

DOMINGO							
8:00	Apertura instalaciones						
	Eco 2	Eco 1	Nitro 3	Nitro 2	Nitro 1	Tiempo	Comentarios
Entrenos	9:00	9:10	9:20	9:30	9:40	10'	Grupos según clasificación
Horario	Corre		Recoge			Tiempo	Comentarios
10:00	Final 1 – Eco B			Eco A		2' calen. + 6' final	
10:15	Final 1 – Eco A			Eco B		2' calen. + 6' final	
10:30	Cuartos		Impares Semi A			5' calen. + 20' final	
11:00	Final 2 – Eco B			Eco A		2' calen. + 6' final	
11:15	Final 2 – Eco A			Eco B		2' calen. + 6' final	
11:30	Semifinal B		Cuartos (no clasificados) + Pares Semi A			5' calen. + 20' final	Todos a parque cerrado
12:00	Semifinal A			Semi B		5' calen. + 20' final	Todos a parque cerrado
12:30	Final 3 – Eco B			Eco A		2' calen. + 6' final	
12:45	Final 3 – Eco A			Eco B		2' calen. + 6' final	
12:55	Entreno Poleman			-		10'	
13:05	Final B			Final A		5' calen. + 20' final	
13:35	Final 4 – Eco B			Eco A		2' calen. + 6' final	Presentación Pilotos
13:50	Final 4 – Eco A			Eco B		2' calen. + 6' final	Presentación Pilotos
14:05	Final A			Final B		5' calen. + 45' final	Presentación Pilotos
15:15	Entrega Trofeos						

Este horario puede ser modificado por la organización en función del número de inscritos.

De no seguir dicho horario, tendrá que ser consultado con el delegado nacional de la categoría para su aprobación.

8. DISPOSICIÓN DE LOS NÚMEROS

Antes del inicio de las clasificatorias, sub-finales y finales, los pilotos están obligados a colocar en la carrocería los números de su posición, entregados por los Organizadores, según ordene el director de carrera.

La posición incorrecta de los números de carrera implica la decisión del director de carrera el entrar o no al piloto a poner los números bien.

Si los números no coinciden con los que tiene que llevar. Estará obligado a poner los números correctos ya sea clasificatoria, sub-final o final.

9. ESPECIFICACIONES DEL CIRCUITO

Además de lo dispuesto en el Reglamento General Art. 2, se tendrán en consideración el siguiente apartado:

9.1 Salida “Le Mans”

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.

9.2 Servicio de BAR

Se valorará positivamente que haya servicio de bar en el circuito.

10. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS.

El club organizador deberá disponer de los artilugios necesarios para proceder a las verificaciones técnicas necesarias, consistentes principalmente en los siguientes aparatos:

- cajón de medidas máximas
- nivel
- galgas específicas
- bomba para la gasolina
- probetas calibradas
- nitromax
- balanza
- cinta métrica

- pie de rey

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

10.1 Notas especiales sobre motor

El motor puede ser libre mientras no supere los 5 transfers y los 3.5 cm³. El Venturi será libre, pero como máximo de 9mm.

Es obligatorio el uso de filtro INS box, homologado por Efra y que no haya sido manipulado.

10.2 Depósito de combustible

Capacidad máxima con conductos: 150 ml.

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, el coche no podrá salir del parque cerrado ni podrá ser manipulado hasta que se valide la verificación del depósito.

10.3 Peso mínimo

El peso mínimo es de 3500 g.

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

10.4 Chasis

Los chasis pueden ser específicos para la categoría. Como mínimo, la punta del chasis tiene que estar unos 5 grados inclinada respecto al resto del chasis. Esta doblez debe tener una distancia mínima de 30 mm desde la punta del chasis. Donde empieza esta doblez tiene que haber como mínimo 150 mm y como máximo 180mm a la zona central del cambio.

Los chasis de carbono están prohibidos.

Medidas del chasis:

- | | | |
|-------------------------|------------|------------|
| • DISTANCIA ENTRE EJES | MIN 320 mm | MAX 379 mm |
| • ANCHURA | | MAX 310mm |
| • LONGITUD MAXIMA TOTAL | 590 mm | |

10.5 Neumáticos

Solo se permitirá la utilización neumáticos que hayan sido fabricados para las escalas 1/8 GT que cumpla además con las siguientes medidas y características. Se prohíben expresamente los neumáticos de espuma y de 1/8 tt. No se permite la utilización de aditivos.

El diámetro máximo de la rueda es de 100mm.

- Las ruedas delanteras y traseras deben tener las mismas dimensiones.
- Las ruedas deben ser de caucho.
- No están permitidos los compuestos de espuma, compuestos mixtos o alternativos.
- No está permitida la modificación de la rueda según está producida.
- No está permitido el uso de aditivos.
- Se permite el uso de insertos interiores.
- Ancho de rueda: 45mm máximo.
- Diámetro Llanta: 73mm mínimo.
- Diámetro Llanta: 87mm máximo.
- No están permitidas las llantas de tipo “disco o lenticulares”.
- Diámetro: Max 100 mm
- Diámetro total de la rueda, medida en cualquier punto y en cualquier momento de la carrera, tiene que estar entre 95mm de mínimo y 102mm de máximo.
- La rueda debe usar una tuerca de 17mm en consonancia con las dimensiones y función de las tuercas usadas en 1/8TT.
- No está permitido ningún sistema de cambio rápido de ruedas.

10.6 Control de ruedas

Las ruedas serán marcadas por la organización (se puede marcar una pareja o un coche). Serán entregadas a la organización dentro de sus bolsas sin abrir, tal y como viene de fábrica. En el caso de que la rueda ya este usada se deberá revisar bien antes de ser marcadas para evitar el posible uso de aditivos. Serán válidas para las clasificatorias, sub-finales y final (entrenos libres, 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.

El número de ruedas será de 3 coches para todos los pilotos. Con ellas se debe correr las clasificatorias y una sub-final ó final. En el caso de correr más de una sub-final o final, se autorizará a usar 1 coche más por cada sub-final extra.

El poleman tendrá un coche extra para la final.

Los que disputen la Final B no dispondrán de un juego de ruedas adicionales para disputar esa manga.

10.7 Aditivos

No se permite la utilización de cualquier producto, excepto el agua para limpiar las ruedas.

10.8 Defectos en las ruedas

En el caso de algún defecto de fabricación en la rueda se podrá cambiar por otra de la misma marca modelo y dureza, y la defectuosa se dejará en inspección técnica.

10.9 Frenos y embrague

Todos los vehículos de gas deben estar equipados con frenos mecánicos capacitados para parar el coche en cualquier circunstancia. Deben de estar en el eje central y no superar los dos frenos. Están prohibidos los frenos hidráulicos.

10.10 Embrague

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. Los embragues tienen que ser centrífugos de como máximo 4 mazas.

10.11 Escapes

Solo estarán permitidos los escapes de 3 cámaras homologados por EFRA y otros organismos oficiales internacionales.

10.12 Parachoques

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.

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 **2 cm** del parachoques de plástico. La espuma ha de ser en su contorno de 20 cm mínimo y con un grosor mínimo de 2 cm en dicha zona.

10.13 Electrónica

El coche solo podrá llevar un 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.

10.14 Baterías

Para la carga en el circuito de cualquier tipo de batería LIPO o LIFE será obligatorio el uso de contenedor o bolsa de seguridad, en ambos casos ignífugos. No será posible cargar/descargar baterías a más de 16A.

10.15 Antena del receptor

La antena debe ser de un material flexible.

10.16 Carrocerías

Las carrocerías permitidas en el Campeonato de España GT8 2026 **deben de estar homologadas por EFRA (llevar el número de EFRA en el parabrisas) y haber estado disponible comercialmente al menos 1 mes antes de la prueba.**

Las carrocerías deben de estar realizadas por materiales flexibles, pintadas completamente excepto ventanillas, que deberán ser transparente o translucidas.

Peso mínimo de la carrocería incluido el alerón será de 250g. (orden de marcha)

10.17 Pasos de rueda

Todas las carrocerías deben tener los pasos de rueda delantero y traseros cortados si el original fue diseñado así. Las carrocerías deberán cubrir todas las partes mecánicas del vehículo. A excepción de los soportes de la carrocería.

10.18 Cortes de las carrocerías

Todas las piezas del coche deben estar cubiertas (culata, bumper, mariposas, amortiguadores, etc.). Se permitirán los siguientes agujeros en la carrocería y con una separación mínima de 5 mm:

10.18.a El parabrisas delantero no puede ser recortado en su totalidad. Se permite un agujero de un máximo de 80 milímetros de diámetro para refrigeración. Si el agujero de 80 mm coge parte del techo y parabrisas delantero ya no se podrá realizar ningún agujero más para el repostaje (esta opción impide hacer los dos agujeros independientes en parabrisas y techo).

10.18.b Las ventanas laterales delanteras y el cristal trasero 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.

10.18.c La parte trasera de las carrocerías deberán tener una distancia máxima de 75 mm desde el recorte de esta al suelo (colocando el chasis en un bloque de 20 mm).

10.18.d Para el uso del chispometro se permitirá un agujero de 35 mm ubicado encima de la bujía, para poder acceder a ella y medir temperatura del motor.

10.18.e Orificio para la salida del escape: El recorte no supere los 8cm².

Están permitidos los deflectores de escape montados en la carrocería con el único objetivo de evitar que los gases del escape (es decir, el aceite) permanezcan dentro de la carrocería o impacten en los neumáticos traseros. Estos deflectores no deben suponer un peso significativo añadido a una carrocería con peso inferior al permitido. Los deflectores no deben provocar que el ruido del escape sea mayor al ruido original. Dirección de carrera determinara si el deflector es correcto o no.

10.18.f Orificio para antena (máximo 10mm).

10.18.g Orificio para los reglajes de carburación/ brida repostaje (máximo 10 mm).

10.18.h Orificio para el repostaje, un agujero concéntrico con el tapón del depósito de combustible que no podrá superar los 50 milímetros de diámetro siempre que no se haya realizado otro agujero según lo especificado en el punto 10.18.1

10.19 Alerones

Solo están permitidos los alerones del mismo material que la carrocería, de una sola pieza, sin soportes y no podrán superar los 315 mm de ancho, con una cuerda de 79mm máxima. Están permitidas las aletas laterales del mismo material que la carrocería con unas medidas de 40mm

de alto y 80mm de largo. Los alerones se tienen que montar en la carrocería siguiendo las marcas diseñadas por el fabricante para tal fin y no puede sobresalir más de 20 mm de la parte posterior de la carrocería.

10.20 Transmisiones

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 deberá ser por cardan. En los coches de tracción a las 4 ruedas es obligatorio disponer de los diferenciales delanteros y traseros (no se pueden bloquear ni hacer eje rígido y tienen que ser de satélites y planetarios exclusivamente, sin ningún tipo de ayuda ni fricción). Se permite el sistema one way exclusivamente en el cambio de marchas.

10.21 Combustible

Contendrá solamente metanol, aceite lubricante y nitro metano. La proporción de nitro metano será máximo del 16% EU. La verificación se realizará según lo establecidos por AECAR.

10.22 Sistema de mediciones

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.(ancho coche) 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 se 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.

10.23 Comprobación deposito

El depósito es de 150 cm³, incluyendo todos los tubos. No se permiten elementos sueltos que modifiquen la capacidad del depósito a excepción del filtro o aquellos elementos diseñados para tal fin.

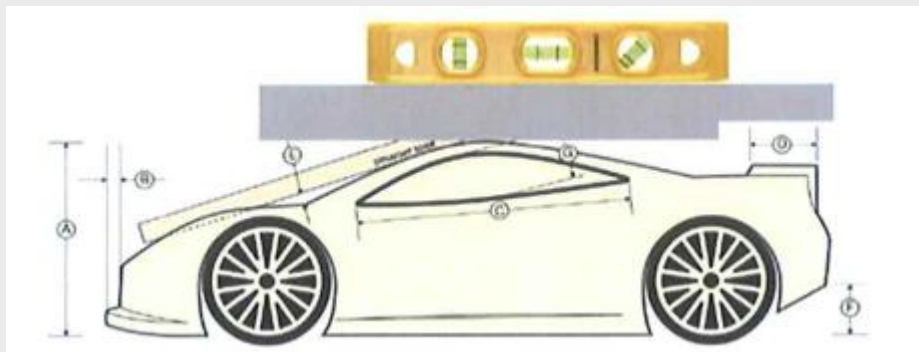
10.24 Comprobación dimensiones

La comprobación del alerón, altura mínima del techo (A), altura máxima de recorte de carrocería trasero (F), se realizará poniendo una pieza de 20 mm en el chasis para que las ruedas no toquen el suelo. Se pondrá la guía específica o escalímetro para las medidas (A y F) y el alerón se comprobará con el nivel que no supera los 10 mm más alto que el techo.

A: mínimo 155mm

F: mínimo 75 mm

Las medidas de bumper y carrocería se realizarán mediante pie de rey, metro o galga.



10.25 Comprobación agujeros

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

10.26 Comprobación aditivos

La comprobación de aditivo en las ruedas se realizará mediante visualización del estado de la rueda, especialmente si esta brillante y pegajosa.

10.27 Comprobación del overdrive

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.

10.28 Comprobación del peso

La comprobación del peso se realizará con una báscula digital con una precisión de 10 en 10 gramos.

10.29 Comprobación del motor

Para la comprobación del motor los verificadores tienen total potestad para realizar la inspección en cualquier momento, pero siempre debe ser el piloto/mecánico el que realice la apertura del motor, para que los verificadores hagan las comprobaciones oportunas.

10.30 Infracciones técnicas

La infracción de cualquiera de los puntos detallados en el punto 10 supondrá la pérdida de todas las vueltas del piloto infractor de la manga, sub-final o final en la que se haya descubierto la infracción, siempre a criterio del director de carrera.

11. RECOGECOCHE

11.1 Acciones del recogecoches

Se procederá según lo indicado en el reglamento general de AECAR. 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) y la posibilidad de desconectar la electrónica del coche (muy recomendado).

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. El coche reparado perderá el resultado de esa manga o final.

11.2 Inscritos en más de una categoría

En caso de que un piloto esté inscrito en más de una categoría. Puede solicitar a dirección de carrera recoger coches solo en una manga de las dos que disputa, dirección de carrera intentará siempre cumplir esta norma y decidirá en que manga hace de recogecoches.

11.3 Sanciones

El piloto que no haya acudido a su puesto de recogecoches, será sancionado con la pérdida de su mejor manga en clasificatorias. Si un piloto es reincidente, se le adjudicará la última posición en las clasificatorias.

El piloto que esté utilizando el móvil durante su función de recogecoches, será sancionado con la pérdida de su mejor manga en clasificatorias. Si un piloto es reincidente, se le adjudicará la última posición en las clasificatorias/subfinales.

En sub-finales y finales el piloto que no cumpla con la obligación de recogecoches será relegado a la última posición de su final.

Si el piloto ha finalizado la carrera y no acude a su puesto de recogecoches será expulsado de la carrera. Si el Director de Carrera, el Delegado Nacional y comisión deportiva cree que el piloto de forma consciente abandona o no realiza la labor encomendada podrán elevar la sanción a la pérdida de puntos del campeonato en cuestión e incluso proponer la pérdida de la licencia.

11.4 Clasificatorias

En clasificatorias como norma general los 10 pilotos no harán de recogecoches a la vez. Los pilotos con numero impar recogerán en clasificatorias impares y los pilotos con numero par recogerán en clasificatorias pares.

En sub-finales y finales como norma general los 10 pilotos harán de recogecoches. (ver horario de carrera apartado 7).

Dirección de carrera deberá de avisar a los pilotos que van a hacer de recogecoches.

12. MECÁNICOS

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 pit-lane, entrar en boxes, repostar, y dejar el vehículo otra vez en el pit-lane, vigilando que en dicha maniobra no se estorbe la entrada o salida de otro vehículo. En ningún caso se podrá repostar dentro del pit-lane. El piloto es absolutamente responsable de la actuación y comportamiento de su mecánico. Todos los mecánicos deberán tener la licencia en curso, de no ser así tendrá que solicitarla desde la web de Aecar.

13. PROHIBICIONES 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 prohibidos los frenos hidráulicos para todas las categorías

Está prohibido aditivar las ruedas o echar cualquier producto que modifique o altere el estado natural de la goma.

Están prohibidos los embragues tipo centax.

www.aecar.org

aecar