



Reglamento Específico para Vehículos Categoría Gran Turismo (GT1)

1. Límite de Cilindrada

El rango de cilindrada establecido es: 3601cc a 7000cc

-Las siguientes consideraciones deberán ser observadas:

Turbos: Cilindrada real X 1.7

Motores Super Cargados: Cilindrada real X 1.7

Rotativos: Cilindrada real x 2.0

Rotativos con Turbo: Cilindrada real x 3.4

Se permiten turbocargadores o supercargadores únicamente en motores hasta de 4100 cc de cilindrada real.

2. Chasis

Cualquier tipo de construcción es permitido, Original, Tubular o Mixto.

3. Carrocería

El material de esta es libre lo mismo que la manera de fijación al chasis. Deberá conservar similitudes de forma a la de la marca y del modelo original escogido y deberá cubrir en su totalidad los aros y llantas en su plano vertical. Es permitido optar por sustituir (no eliminar) todos los vidrios (en las puertas si se pueden eliminar) con material de lexan pero conservando como mínimo las medidas originales del marco del parabrisas. Será obligatorio el perfecto funcionamiento de las luces de freno y de los limpiadores de parabrisas.

4. Motor

4.1 Elegibilidad.

El motor elegido debe corresponder a un chasis y a una carrocería de la misma marca que representa la forma y dimensiones del auto, o en su defecto y bajo el criterio de comité organizador, el de una marca hermana (compañías dueñas de varias marcas).

El Intercambio de motores será posible siempre y cuando este sea de la marca con que se identifique el auto y con el mismo número de cilindros.

Los motores pueden ser intercambiados indistintamente del número de cilindros, aunque no sean instalados de serie en ese modelo.

4.2 Posición

El motor debe permanecer en la posición original en la que es colocado en el vehículo representado por la carrocería escogida pero puede ser rotado libremente.

En el caso que el motor este en posición longitudinal, tomando como base de medición una línea transversal imaginaria entre los centros de las ruedas delanteras, estando estas en posición paralela, se debe cumplir con los siguientes requisitos:

-Para vehículos con motores delanteros de 4-6 y 8 cilindros la bujía del cilindro # 1 deberá coincidir con una medida de no más de 115mm de desfase hacia atrás.

-En el caso de motores posicionados de manera transversal la inclinación es de libre escogencia.

-Para vehículos con motores rotativos la bujía delantera deberá coincidir con una medida de no más de 350 mm de desfase hacia atrás.

4.3 Alimentación

-Inyección: Referirse al artículo 12.2.

-Carburación: Se pueden usar carburadores múltiples sin restricción.

5. Sistema de escape.

Todo tubo de escape o mufla deberá desahogar en un extremo externo del auto ya sea lateralmente o en su parte trasera.

El sonido generado por cada auto individualmente no podrá exceder los 110 dba medidos con el motor girando en todo su rango de revoluciones y según las siguientes indicaciones:

1) Equipo de medición:

Se deberá usar un medidor de sonido de alta calidad, este equipo debe de ser calibrado constantemente y de ser posible antes de cada medición, el equipo será el de la Asociación Deportiva Alta Velocidad La Guacima.

2) Condiciones de la medición:

La establecida por el comisario técnico.

El área no debe de estar cubierta por pasto alto, tierra suelta o cenizas.

Antes de cada medición el motor debe de estar operando a su temperatura nominal.

3) Posición del medidor de sonido:

El punto de donde se tomará el sonido será a una distancia de 3 metros con respecto a la salida de la mufla del vehículo, a un ángulo de 45° con respecto a la línea central imaginaria de la mufla (ver figura 1 del artículo 14). La altura a la que se coloque el micrófono será de 0.5 ± 0.1 metros sobre el suelo.

4) Condiciones de la prueba para el vehículo:

El vehículo deberá estar estacionario con el motor girando a la velocidad solicitada. La velocidad de giro del motor será medida usando el medidor de revoluciones propio del vehículo, el cual, de ser necesario, será calibrado mediante un instrumento independiente. La intensidad máxima grabada será considerada como la medición oficial de la prueba.

5) Interpretación de los resultados:

Las medidas serán consideradas validas si la diferencia entre dos medidas consecutivas es menor a 2 dB (A). El valor a ser retenido será el de mayor intensidad. Si este valor excede en 1 dB (A) el valor máximo permitido una segunda serie de mediciones será llevada a cabo. Tres de cuatro resultados obtenidos de esta manera deben estar dentro del límite permitido. Para tomar en cuenta la precisión del equipo los valores obtenidos por el mismo deberán ser reducidos en 1 dB (A).

6. Turbos

Permitidos en cualquier motor a discreción del preparador, sin embargo el auto está sujeto a una recalificación de su cilindrada real según la tabla presentada en el artículo 1.

Será obligatorio el uso de un restrictor en el o los turbos según sea el caso.

Un turbo 54mm

Doble turbo 36.5mm cada uno

6.1 Restrictor de los turbocargadores

El diámetro interno está estipulado en el reglamento técnico que esté vigente.

Los aspectos de mayor relevancia para la inspección técnica son los detallados en los puntos identificados con A y B (ver Figura #2 artículo 14).

A) El restrictor deberá tener el diámetro estipulado en el reglamento con un grosor mínimo de 3 milímetros en su trayectoria longitudinal.

B) Estipula la distancia máxima de este trayecto que termina en la parte expuesta mas interna del álabe.

6.2. Control del Boost.

El control del boost debe de estar fuera del alcance del piloto mientras este se encuentre en su asiento y con los cinturones de seguridad debidamente abrochados.

7. Cajas de cambios

Se permiten de cualquier tipo, salvo las de tipo secuencial de mando electrónico o Caja Secuencial Electrónica las cuales están prohibidas.

Los vehículos que no utilicen una caja de cambios normal en "H" tendrán el recargo indicado en el artículo 12.3.

8. Electrónica

Es permitido el uso de cualquier tipo de control electrónico en la tracción.

9. Prescripciones de seguridad.

9.1 Canalizaciones y Bombas

-Las conducciones de combustible, aceite y frenos deben estar protegidas externamente contra cualquier riesgo de deterioro (piedras, corrosión, roturas mecánicas, etc.) e internamente contra todo riesgo de incendio y deterioro.

9.2 Cinturones de Seguridad

-Es obligatoria la utilización de dos fajas para los hombros y una faja abdominal.

-Puntos de anclaje para la carrocería:

- Dos para la faja abdominal

- Dos o bien uno simétrico con relación al asiento para las fajas de los hombros.

-El cinturón debe contar con un sistema de apertura por hebilla giratoria o de palanca.

-La instalación del cinturón de seguridad debe ser según se indica en el artículo 253 del anexo J del Código Deportivo Internacional en el inciso 6.2.

9.3 Estructura Antivuelco –Jaula de Seguridad

-Una jaula de seguridad que cumpla con lo indicado en el artículo 253 del anexo J del Código Deportivo Internacional en su inciso 8 es obligatoria.

-El revestimiento protector debe cumplir con lo establecido en el inciso 8.2.2.6 del artículo 253 del anexo J del Código Deportivo Internacional.

9.4 Extintores –sistema de extinción.

-Extintores automáticos que cumplan con los requisitos establecidos en el inciso 7 del artículo 253 del anexo J del Código Deportivo Internacional son obligatorios.

9.5 Retrovisión

- La visión hacia atrás debe estar asegurada por dos retrovisores exteriores (uno en el lado derecho y otro en el izquierdo) y uno interior. Esos retrovisores pueden ser los de serie.

-Cada retrovisor debe tener al menos una superficie de cristal de espejo de 90 cm².

-El retrovisor interior es obligatorio.

9.6 Gancho o Anillo de Remolque.

- Todos los vehículos deben estar equipados con un anillo o gancho de remolque delantero y otro trasero en todas las pruebas, ambos debidamente sujetos.

-Deberá ser fácilmente visible y estar pintada en amarillo, rojo o naranja e indicada su posición.

-Ninguno debe sobrepasar la periferia externa del bumper trasero o delantero

9.7 Ventanas y redes

-Las ventanas incluyendo el parabrisas puede ser sustituido por uno fabricado en lexan.

-El uso de láminas tintadas no esta recomendado.

-Se recomienda que las redes deban seguir las siguientes características:

- Anchura mínima de las bandas: 19 mm.

- Tamaño mínimo de las aberturas: 25 x 25 mm.

- Tamaño máximo de las aberturas: 60 x 60 mm.

- Deben recubrir la abertura de la ventanilla hasta el centro del volante.

- Las redes deben de ser fijadas a la jaula de seguridad o a la carrocería mediante un sistema que permita removerla rápidamente y con una mano.

- No se permiten modificaciones a la jaula de seguridad para colocar la red.

9.8 Corta Corriente o Master Switch

El cortacorriente general debe cortar todos los circuitos eléctricos (batería, alternador o dinamo, luces, pito, encendido, controles eléctricos, etc.), y debe parar el motor.

Debe ser un modelo que no haga chispa y será accesible desde el interior y desde el exterior del vehículo (uno dentro y otro fuera de la cabina) En el exterior, el sistema de accionamiento del cortacorriente estará situado, obligatoriamente, en la parte inferior de los montantes del parabrisas en los vehículos cerrados.

Estará marcado por un rayo rojo en un triángulo azul con el borde blanco y una base de, al menos, 12 cm. Este accionamiento exterior solo afecta a vehículos cerrados.

9.9 Tanque de Combustible

Es permitido el uso del tanque original en su posición original o en su defecto una celda o "fuel cell" de las especiales que integran una bolsa comprimible internamente el cual podrá ser localizado en una posición diferente a la original. La capacidad máxima del tanque de gasolina no debe sobrepasar 32 galones. Es permitido la instalación de un tanque extra de no mas de 4 litros conocido como "catch tank" para evitar que el sistema recoja aire cuando el combustible tiene un nivel bajo.

10. Sistema de Suspensión

Los vehículos que utilicen suspensión trasera independiente tendrán el recargo establecido en el artículo 12.5.

11. Llantas y Frenos

- Quien no utilice aro o rin de 18 pulgadas tendrá el beneficio establecido en el artículo 12.4.
- El material de los discos de frenos debe ser ferroso.

12. Variables en peso.

A continuación se enumeran las variables porcentuales en peso que deben de ser tomadas en cuenta para el cálculo del peso reglamentario del vehículo.

12.1 Cálculo de Peso

El peso mínimo de cada vehículo, incluido el piloto y todo su equipo se calculará con base en la siguiente tabla:

Tecnología Valvular	GT 1
Dos Válvulas x Cilindro	$0.225 \times \text{cc} + 1425$ lbs
Más de 2 Válvulas x Cilindro	$0.225 \times \text{cc} + 1525$ lbs
Rotativos	2100lb

Cumpliendo con un peso inferior mínimo, incluido el piloto y todo su equipo, según el siguiente cuadro.

CLASE	Rotativos	2 VALVULAS	MAS DE 2 VALV. X CIL
GT1	2100lb	2235lb	2335lb

12.2 Motor

-Los sistemas de inyección están prohibidos para motores de dos válvulas de seis u ocho cilindros y para los motores multivalvulares de más de 4000cc. Están exentos los vehículos que participaron utilizando este sistema en el Campeonato Centroamericano del 2007 los cuales podrán usarlo para la temporada 2008 con un recargo sobre el peso mínimo de 100lb.

-El Comité Organizador se reserva el derecho de colocar restrictores en motores inyectados de cilindrada menor a 4000cc según su mejor criterio.

12.3 Cajas de cambios.

-Caja secuencial mecánica: tendrá un recargo de 2.5% sobre su peso mínimo.

-Caja secuencial de mando manual, con sensores electrónicos, tendrán un recargo de 4% sobre su peso mínimo.

Estos recargos no aplican para los vehículos de la marca Porsche previamente autorizados como tales por el comité organizador. No aplica a Porsche con chasis tubular. El comité organizador se reserva el derecho de aplicar el recargo a los Porsche si así lo considera necesario.

12.4 Tamaño de aro o rin.

-Beneficio por usar un tamaño de aro o rin menor a 18 pulgadas: -2.0% del peso mínimo (restar 2.0% al peso mínimo) Si se trata de un vehículo con motor rotativo, este no puede usar el rebajo en peso si su peso final es inferior a 2100lb.

12.5 Sistema de Suspensión

- Recargo a vehículos que utilicen un sistema de suspensión trasera independiente: 1% sobre el peso mínimo. Este recargo no aplica para los vehículos de la marca Porsche previamente autorizados como tales por el comité organizador. No aplica a Porsche con chasis tubular. El comité organizador se reserva el derecho de aplicar el recargo a los Porsche si así lo considera necesario.

12.6. Otros

Los sistemas de tracción en las 4 ruedas de cualquier tipo tendrán un recargo de 2.5% sobre el peso mínimo del vehículo.

13. Aerodinámica

Los alerones traseros están permitidos.

-La estructura completa del alerón trasero no debe sobrepasar el punto más alto de la carrocería del vehículo.

-La longitud del alerón trasero no puede sobrepasar las 74.8 pulgadas medido desde las laminas laterales simétricamente y desde el mismo punto a ambos lados.

-Para los vehículos que tengan una longitud de eje trasero menor a 74.8 pulgadas medidas desde los extremos externos de las llantas traseras (usando de referencia el mismo punto en ambas llantas) el alerón trasero no deberá sobrepasar la longitud del eje trasero.

-El borde frontal del alerón no puede sobrepasar el bumper trasero del vehículo y el borde trasero del alerón no deberá estar a más de 14 pulgadas del bumper trasero del vehículo.

-Las láminas laterales del alerón son de libre diseño siempre que sean planas. Se permite reforzar la lamina con un borde de máximo 0.5 pulgadas de ancho en la parte trasera de la lamina.

14. Observaciones Adicionales

-En lo que concierne la preparación técnica del auto, cualquier cosa que no se mencione en este reglamento será libre.

-En el caso de que existiera un vehículo que marque una visible desigualdad competitiva, el comité organizador se reserva el derecho de revisar las tablas y/o factores de pesos mínimos para ese vehículo en particular.

-Peso mínimo se considera el peso del vehículo sin recargos o beneficios.

Figura 1.

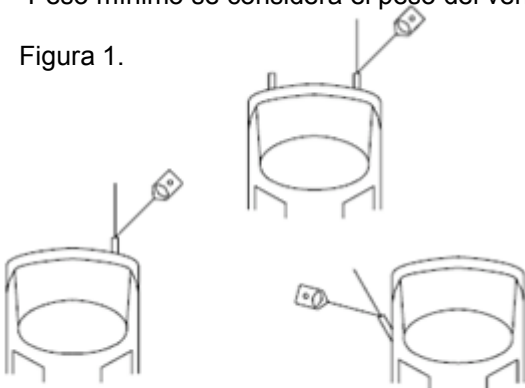


Figura 2.

