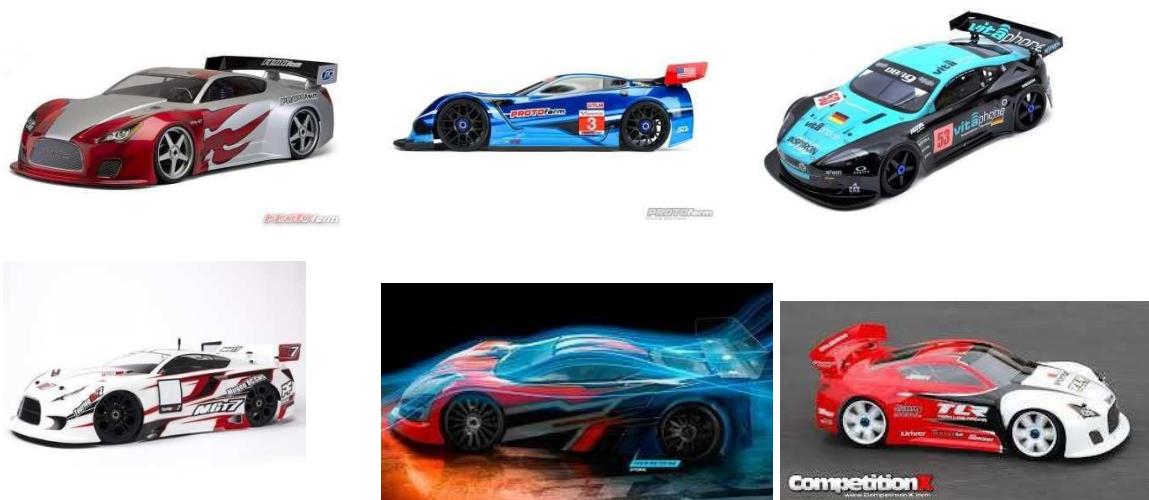


Regulamento Febarc Categoria 1/8 GT.

Para ser lido em conjunto com as Regras Gerais para Campeonatos Mundiais IFMAR. A classe GT está se tornando cada vez mais popular no mundo todo, no entanto, devemos evitar que esta classe seja comparada com a classe mais antiga e mais rápida, 1/8th. Isto é uma alternativa para o tipo 1/8 com algumas restrições, o que significa que nunca será tão rápido quanto e tais restrições devem ser protegidas. Qualquer mudança deve ser cuidadosamente avaliada, porque pode afetar a classe em geral.

Essa classe é baseada em alguns acordos principais: 1) O design básico vem do carro de off-road com eixos motrizes; 2) os motores são limitados, assim como o número de portas e tempo / tempo mínimo de qualificação; 3) os carros devem ser reconhecidos como os carros que são vistos em pistas, usando as regras GBS, que não terão sempre o melhor desempenho.

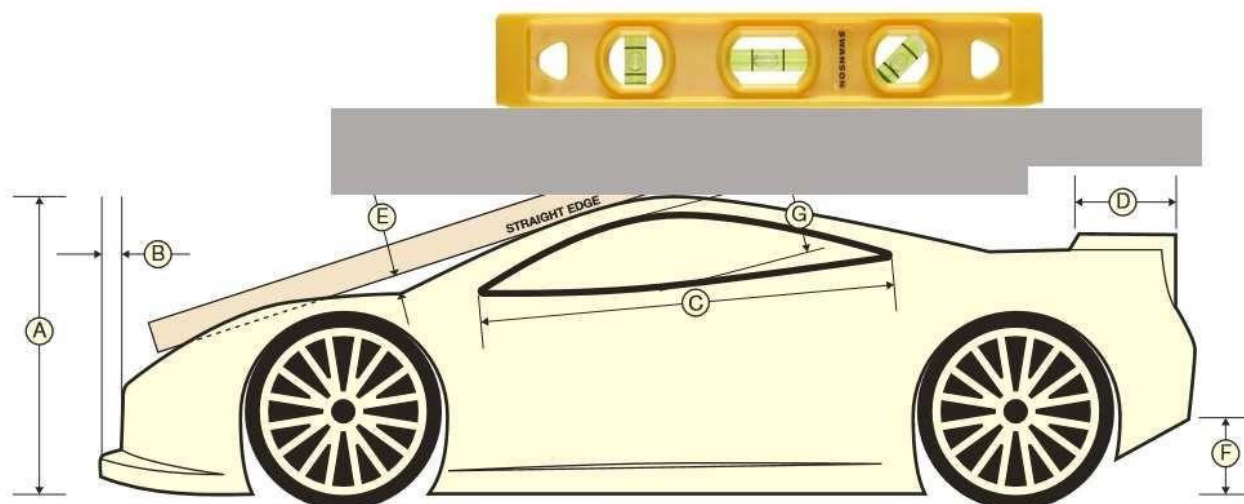
Esse é o conjunto completo de regras depois da experiência em Buenos Aires / Homestead. Em Buenos 99% dos pilotos usaram a mesma bolha. Penso que existem 5 ou 6 diferentes versões, mas todas tem o mesmo "Design". No entanto, o meio como é feito não interfere na classe, por isso é importante que tenham bolhas que sejam reconhecidas. GBS precisam ser usadas o quanto antes por ter um bom número de bolhas disponíveis, mas também percebemos o número de bolhas que não estão de acordo com as medidas atuais. Nossas regras GBS também significam que nem todos os carros GT podem ser usados. Anexei algumas imagens de bolhas que em minha opinião representam a classe.



Eu não sei se estão dentro dos limites GBS, mas pelo menos se parecem com uma bolha real de GT. Se a proposta GBS atual for uma exceção isso quer dizer que um número de bolhas não poderão ser usadas nos eventos IFMAR, no entanto, o estoque poderá ser vendido e usado dentro de um ano por outros tipos de carros. Isso também pode significar que alguns GT exóticos nunca farão GBS no futuro. A principal diferença é a medição "E" no GBS, que passou de 6mm para 12mm. Atualmente, há uma série de pequenas regras para os motores. Queremos controlar o RPM/ tempo de funcionamento para evitar uma preparação excessiva. Nós podemos fazer isso medindo o tempo da porta de escape ou somente adaptando a duração da bateria para um tempo que não necessite de abastecimento. Medir o tempo não é fácil, significa ao menos tirar o motor etc.

L

Quanto à altura do aerofólio usado em Buenos Aires, foi 10 mm acima do “teto” (ver desenho para medição). Isso funciona bem e é uma boa alternativa com bolhas de estilo GBS. Nos também temos visto que a maioria dos carros está usando 7 “hastes” de sustentação, dos quais 5 passam pela bolha e são presos com um clipe.



É obrigatório o uso de caixa INS, com ou sem tubo extra angular. Com uma altura de 155 mm no mínimo, a maioria das caixas INS cabem sob a bolha. Olhando para o tubo de escape do silenciador, existem algumas soluções. Trazer o silenciador para fora, usar uma “trombeta” **lexan** ou simplesmente nada. A maioria dos pilotos mais rápidos em Buenos Aires não usou nada e o óleo dentro da bolha não causou tantos problemas. Não é como nos pneus de espuma. Outras soluções com um tubo de “borracha” é proibido no escapamento parecem fazer mais ruído (mudanças de ruído, mas só poderia ser a frequência) e ter seu efeito no ajuste.



O projeto da embreagem precisa de uma descrição melhor. O tipo Centax é proibido, no entanto, um design onde a peça de ajuste da mola faz um movimento axial e as sapatas da embreagem apenas se movem radial deve ser permitido. Embreagens padrão de 2, 3 ou 4 sapatas como as que usam em off-road com sapatas de embreagem de alumínio são muito vulneráveis devido ao peso do carro e precisam diariamente de manutenção ou substituição.

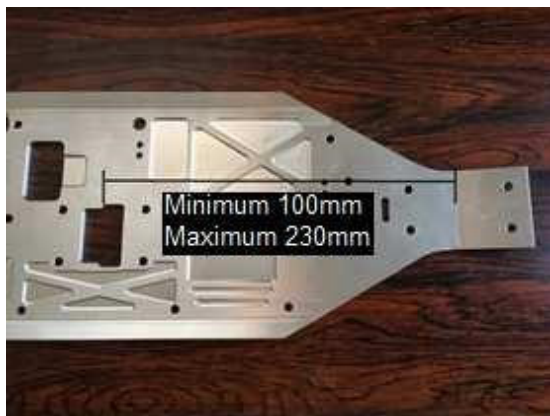


Esse conjunto de regras para esta classe consiste em 5 partes:

- 1) normas técnicas, descrevendo as medidas, peso e características técnicas dos carros;
- 2) Regras do motor, especificando o volume do motor e especificações internas;
- 3) Regras da bolha, incluindo especificações GBS;
- 4) Formato da corrida, especificando as regras da corrida, combustível controlado e pneus;
- 5) regras gerais, organização, horários detalhados, explicações;
- 6) Oficiais / Referências.

NORMAS TÉCNICAS

O princípio básico para esta classe é o uso de carros off-road e / ou peças off-road, embora não possamos proibir o uso de um único carro projetado para GT no futuro. Chassi de fibra de carbono não é permitido. **A frente do chassis deve ter uma inclinação de 30 mm** e os braços de suspensão inferiores devem ser montados no início. A frente do chassis deve começar em um ponto de referência a partir do ponto médio da caixa de câmbio (ou engrenagem principal), mínimo 100 mm / máximo 230 mm.



Eixos de transmissão devem ser usados ao redor do chassi. Todos os eixos de transmissão devem ser feitos de aço (sem peso materiais como alumínio ou titânio). Sistema de freio: Máximo de 2 sistemas de freio no eixo de transmissão central / frenagem central apenas na coroa (roda dentada). Apenas freios mecânicos padrão são permitidos. Até dois discos de freio são permitidos em qualquer lugar no eixo de transmissão central. Os freios não podem estar localizados nos eixos externos. Não são permitidos one-way, travamento do tipo "torção" ou diferenciais ajustáveis externamente. Os diferenciais com engrenagens dianteiras e traseiras só podem ser ajustados com o uso de óleos à base de silicone. Não são permitidos diferenciais de centro, de esfera, apenas diferenciais de engrenagem. Os diferenciais dianteiros e traseiros devem ser idênticos. Não são permitidos underdrive ou overdrive dianteiro ou traseiro. O diferencial traseiro deve ser "à prova de dedo", portanto deve ser pelo menos parcialmente coberto no caso de um diferencial aberto. A relação de transmissão final dianteira e traseira deve ser a mesma.

Dimensões gerais do chassi:

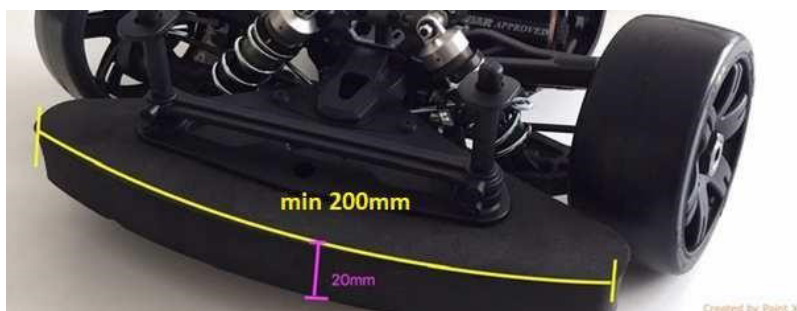
Altura: mínimo de 155,0mm com placa do chassi em blocos de 20mm.

Distância entre eixos: entre 320-379 mm

Comprimento máximo: 590 mm

Largura máxima: 310,0mm, incluindo rodas, eixos e porcas.

O bumper deve ser feito de material de "espuma" flexível com todos cantos e bordas arredondados. O contorno do bumper seguirá o contorno do corpo. O bumper não pode se projetar na frente do corpo. Dimensões mínimas de 200 x 20 mm (altura). Deve haver um mínimo de material de espuma de 20 mm disponível para absorver qualquer impacto.



A capacidade máxima do tanque de combustível é 150 cc no máximo, incluindo todos os tubos internos. A embreagem deve ser do tipo centrífuga com no máximo 4 sapatas. Sem engate axial da sapata (sem embreagens tipo "Centax"). A embreagem deve usar sapatas centrífugas radiais apenas em conjunto com sino de embreagem cilíndrico de lados paralelos Std - projeto semelhante à unidade mostrada.



Direct Drive, ou seja, caixa de engrenagens de velocidade única ou máxima de duas velocidades. O peso mínimo para funcionar com o tanque vazio é de 3500 gramas.

REGRAS DO MOTOR

Os motores permitidos serão de 0,21 ou 3,5 cc.

O diâmetro máximo do carburador é de 7 mm.

O motor deve ser resfriado a ar. Plugues cônicos permitidos.

Número de Portas: Para os Campeonatos Mundiais IFMAR propomos o seguinte número de portas: 3 portas de saída, consistindo em 1 (uma) porta de saída principal e 2 portas de reforço de saída, independentemente do nome e dimensões, cada "buraco" deve ser considerado como um dos 3 permitidos. Um máximo de 5 portas de entrada ou portas de reforço. Qualquer "buraco" será considerado como um dos 5 permitidos. (Precisa de alguns esclarecimentos extras para evitar que os motores de 9 portas sejam convertidos em 5 portas, aguardando a proposta do EFRA)

A caixa INS é obrigatória.

Silenciadores de 3 câmaras aprovados / registrados ou homologados de acordo com a lista IFMAR, incluindo lista de caixas INS.

Uma extensão de tubo no tubo de escape do silenciador é permitida com a disposição abaixo. Não é permitido usar algum tipo de trompeta para direcionar os gases do escapamento para fora do tubo de saída do silenciador, eles fazem muito barulho. Usar um stinger de borracha no tubo de saída é bom, desde que o ruído não seja maior. Definição de Trombeta neste caso: Qualquer adição ao tubo ou corpo que aumente o nível de DB conforme determinado pelo gerenciamento de corrida.

REGRAS DAS BOLHAS

As carrocerias devem ser carros GT1, GT2, Super GT, DTM ou V8 de escala 1/8 comercialmente disponíveis, carrocerias GT de 2 portas.

Pelo menos uma bolha com uma asa separada como em carros de turismo. Altura da asa máx. de 10mm mais alto que o teto. Medição feita com a placa do chassi no chão. O teto não pode ser projetado de forma que nervuras ou vigas sejam usadas para manipular a altura. A medição da altura do carro é feita no ponto mais alto do teto. Excluindo quaisquer tomadas de entrada de ar, cumes ou qualquer outra extensão do teto real. Largura máxima da bolha é de 317mm. Asa em comparação com o bolha e saliência da asa, igual ao sedan 1/10th class, max 20mm. A asa pode ser sem pintura/clara. Largura da asa máx. de 310 mm, incluindo placas laterais, mas nunca mais larga que a traseira da bolha.

Corda da asa max 80 mm. Placas terminais de asa máximo 40 x 80mm.

A bolha deve ser montada na parte suspensa do carro na frente e atrás. Portanto, não há montagem nas colunas de suspensão.

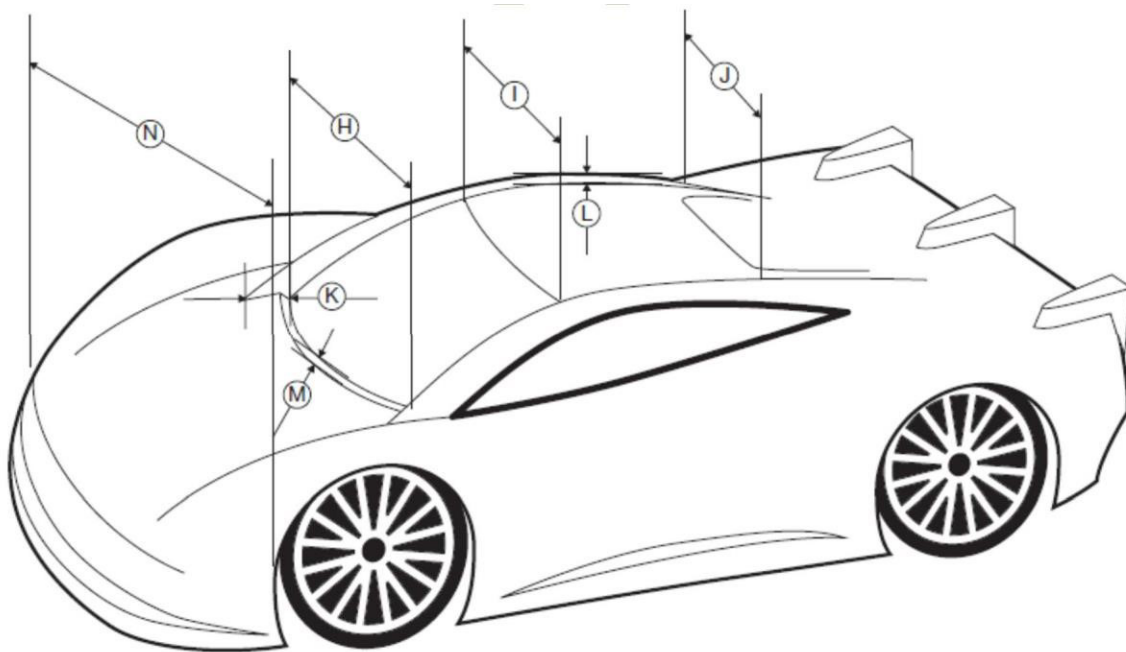
A carroceria deve ter janelas visíveis, painel da carroceria e marcações de acabamento, e as janelas devem ser principalmente claras. Alguma intrusão para fins criativos de pintura e tingimento é permitida, mas as janelas devem ser transparentes. As carrocerias devem ter faróis e detalhes da grade. Para evitar o uso de carrocerias leves, há um peso mínimo para uma carroceria, incluindo asa e pintura/adesivos). Esse peso mínimo é de 200 gramas (decisão final a partir de 2022, após verificação dos órgãos aprovados na nova lista). Não é permitido adicionar peso ao perímetro inferior da bolha.

Moldagem da bolha de 1 peça para evitar aerodinâmica interna. É permitido um difusor montado na parte traseira do chassi. Não deve ser mais largo que a medida interna das rodas e pode sair da carroceria na parte traseira com um máximo de 20mm (o mesmo que saliência da asa). O difusor deve ser feito de material flexível sem arestas vivas

Não são permitidos suportes / reforços / suspensórios internos da carroceria para evitar carrocerias leves com modificações internas e complementos, excluindo o reforço dos arcos das rodas e a parte traseira iluminada é permitido. A bolha deve estar apoiada em no máximo 7 postes, dos quais 5 podem se projetar para fora das bolhas. as bolhas devem ser feitas de Lexan com espessura livre. A asa deve repousar em no máximo 3 postes da bolhas que não sejam mais largos que 50x 20 mm cada. A carroceria deve ser feita a partir de um projeto de carro existente, para o qual o nome deve ser mencionado no pedido de homologação. As bolhas devem estar dentro das dimensões do GBS pelo IFMAR. Veja os desenhos.

Concours d'Elegance: Esta classe é ideal, com muitos esquemas de pintura originais disponíveis. Todos as bolhas usados para corridas oficiais devem ser pintados/adequados adequadamente. De preferência um mínimo de 2 cores pintadas/pulverizadas. Os órgãos utilizados no Concurso devem ser usado nas corridas oficiais. Somente em caso de danos na carroceria, o piloto poderá trocar após acordo com o diretor de prova.

G) Minimum 36mm



- 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

NUMERAÇÃO DE CARROS

Os carros serão numerados de 1 a 10 ou 1-12 em cada bateria. O carro deve ter 3 números. Apenas os números fornecidos pelo organizador serão usados nos carros. Eles não podem ser cortados. 2

números nas laterais na frente das rodas traseiras, 1 na frente no capô ou janela. Estes números mudarão durante as tomadas de qualificação. O organizador fornecerá outros números para baterias alteradas e para semi-finais e final.

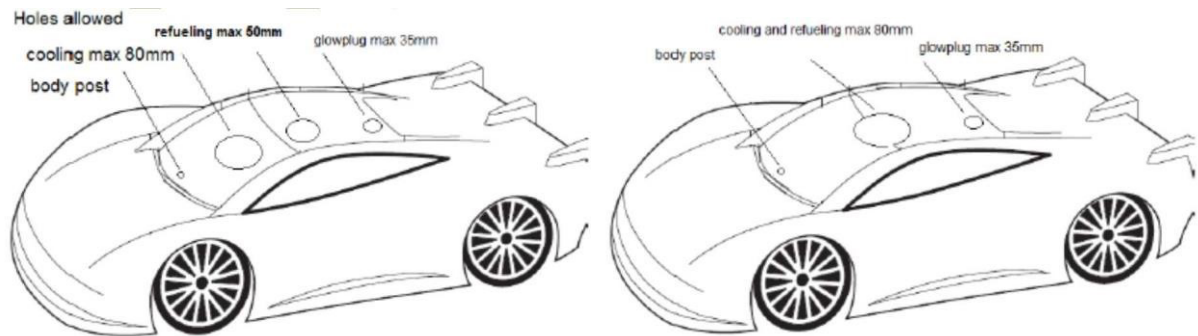
NUMERAÇÃO DA BOLHA/ASA

O número de registro (1-150/180, sendo o número 1 o atual campeão Brasileiro) é colocado na bolha/asa. É o mesmo para toda a competição.

Os números fornecidos pelo organizador devem ser fixados no lado direito da bolha/asa, sendo o outro lado reservado para a bandeira nacional do competidor. Todo competidor pode ter sua bandeira nacional no lado esquerdo da carroceria/asa de seu carro (quando se olha por trás).

FUROS NA BOLHA:

Furos na bolha para pistola de combustível, abertura de tanque de combustível, antena, vela, acesso ao carburador e escape. Os vidros traseiros e laterais podem ser removidos. Altura máxima de recorte de 75 mm na parte traseira em blocos de 20 mm. Pode ser feita uma abertura no para-brisa dianteiro junto ao teto com dimensão máxima de 80,0mm em qualquer direção para reabastecimento e/ou resfriamento do motor. É permitido um furo adicional para reabastecimento no teto de 50 mm se o furo de 80mm for no para-brisa e 35 mm para a vela de incandescência. A distância mínima entre furos é de 5 mm.



FORMATO DE CORRIDA

3 dias no total. Começa sexta, termina domingo.
Sexta: treino livre.

Sabado: Treino cronometrado valendo as 3 melhores. Qualificação, aquecimentos de 3 minutos 10 minutos de duração.

Superpole

O TQ em pontos das eliminatórias vai direto para a final principal. Número 2 até 5 vai correr Super pole para um lugar extra na final principal.

Domingo: 20 minutos para as subfinais, 30 minutos para as semifinais e 60 minutos para a final principal.

Dependendo do layout da pista 10 ou 12 pilotos na final.

Serão 6 (seis) Tomadas. A duração da bateria é de 10 minutos. Para cada rodada, os pilotos receberão pontos, com base no número de voltas e no tempo da volta final.

A ordem da bateria deve ser esclarecida no briefing dos pilotos.

Em cada rodada, os pilotos marcarão pontos com base nas voltas e tempos alcançados. O número de pontos atribuídos ao melhor piloto será igual a 0, 2º lugar 2, pontos, 3º lugar 3 pontos etc. Até à última posição uma a uma.

Em todas as rodadas, em caso de empate, os pontos serão atribuídos igualmente a cada piloto, e o primeiro piloto a não empatar, receberá um ponto a menos por empate.

Por exemplo:

1º piloto marcará 0 pontos

2º piloto marcará 2 pontos

3º piloto marcará 3 pontos

4º piloto marcará 4 pontos

5º piloto 7 voltas, 10:01:00 marcará 5 pontos TIE

6º piloto 7 voltas, 10:01:00 marcará 5 pontos TIE

7º piloto 7 voltas, 10:01:00 marcará 5 pontos TIE

8º piloto 7 voltas, 10:10:00 marcará 8 pontos

No caso de uma posição empatada para as posições finais de qualificação quando as 'melhores' pontuações são somadas, apenas as pontuações (e voltas/tempos) da contagem de rodadas adicionadas serão usadas para decidir o empate. As pontuações descartadas da rodada (e voltas/tempos) não serão usadas para decidir qualquer empate.

O piloto com os pontos individuais mais baixos dentro das pontuações da rodada somadas receberá o empate: (ex. $1+2+3=6$ $2+2+2=6$).

Se o empate persistir, os próximos melhores pontos individuais serão considerados: (ex. $1+1+4=6$ $1+2+3=6$).

Se uma comparação de pontos não desempatar, as voltas e tempos de cada rodada de pontuação mais baixa de cada piloto serão comparados. O piloto com as voltas mais rápidas e o tempo de sua rodada de pontuação mais baixa será premiado com o empate. No caso improvável de estes tempos serem iguais, então serão usados os segundos melhores pontos que pontuarem os tempos das rodadas.

Se um piloto não marcar um tempo (ou tiver seu tempo desclassificado) em qualquer rodada, o piloto marca pontos iguais a 500. Posições gerais de qualificação:

Das seis (6) etapas de Qualificação: cada piloto com a melhor pontuação de três (3) pontos (a mais baixa) será adicionada para contar para a Classificação Geral.

Das cinco (5) etapas de Qualificação: cada piloto com a melhor pontuação de três (3) pontos (a mais baixa) será adicionada para contar para a Classificação Geral.

De quatro ou três (4/3) etapas de Qualificação: cada piloto com a melhor pontuação de dois (2) pontos (a mais baixa) será adicionada para contar para a Classificação Geral.

De duas ou uma (2/1) etapas de Qualificação: a melhor pontuação de um (1) ponto (menor) de cada piloto será usada para contar para a Classificação Geral. Todos os pilotos terão direito a uma sub-final.

As subfinais (quartas, oitavas etc) vão subir os 3 melhores de cada, a semi-final sobe direto os 2 melhores e o 3 e 4 mais rápido caso a final seja com 10 pilotos. No caso de 12 pilotos sobem os 4 melhores de cada e o 5 e 6 mais rápido.

10 ou 12 Pilotos Final

Final

TQ+ Super Pole

A		B
1st, 2nd, 3rd 3, 5, 7, 9, 11, 13, 15	either semi-final 1/2 finals - 30 min.	1st, 2nd, 3rd 4, 6, 8, 10, 12, 14, 16
1st, 2nd, 3rd 17, 19, 21, 23, 25, 27, 29	1/4 finals - 20 min.	1st, 2nd, 3rd 18, 20, 22, 24, 26, 28, 30
1st, 2nd, 3rd 31, 33, 35, 37, 39, 41, 43	1/8 finals - 20 min.	1st, 2nd, 3rd 32, 34, 36, 38, 40, 42, 44
1st, 2nd, 3rd 45, 47, 49, 51, 53, 55, 57	1/16 finals - 20 min.	1st, 2nd, 3rd 46, 48, 50, 52, 54, 56, 58
1st, 2nd, 3rd 59, 61, 63, 65, 67, 69, 71	1/32 finals - 20 min.	1st, 2nd, 3rd 60, 62, 64, 66, 68, 70, 72
1st, 2nd, 3rd 73, 75, 77, 79, 81, 83, 85	1/64 finals - 20 min.	1st, 2nd, 3rd 74, 76, 78, 80, 82, 84, 86
1st, 2nd, 3rd 87, 89, 91, 93, 95, 97, 99	1/128 finals - 20 min.	1st, 2nd, 3rd 88, 90, 92, 94, 96, 98, 100
1st, 2nd, 3rd 101, 103, 105, 107, 109, 111, 113	1/256 finals - 20 min.	1st, 2nd, 3rd 102, 104, 106, 108, 110, 112, 114
1st, 2nd, 3rd 115, 117, 119, 121, 123, 125, 127	1/512 finals - 20 min.	1st, 2nd, 3rd 116, 118, 120, 122, 124, 126, 128

Os números dos carros são baseados apenas nos tempos dos resultados. 8 pilotos sobem das semifinais para a final principal alcançadas em ambas as semifinais, levando em consideração as voltas e os tempos.

ESPECIFICAÇÕES DO PNEUS

Pneus controlados para todos os eventos Febarc para a classe GT.

Os pneus dianteiros e traseiros têm as mesmas dimensões. Os pneus devem ser feito de borracha, sem pneus de espuma. Uma inserção é permitida.

Os pneus devem ser limitados por piloto para treinos e corridas com apenas 1 jogo extra para a final principal.

Os pneus devem, portanto, ser apreendidos, 1 caixa por piloto.

“Furos” nos pneus de borracha são permitidos, assim como no aro. Será melhor para a temperatura. Não são permitidos aditivos nos pneus em nenhuma circunstância.

Largura dos pneus de no máximo 45mm.

Medição do aro, design do raio, veja a imagem.

Aro Off set positivo, 7 mm, com tolerância de +/- 1mm devido ao uso de pneus controlados.

Os aros devem ter diâmetro mínimo de 75mm e máximo de 85mm.

O diâmetro mínimo que um pneu deve ter em qualquer ponto da corrida será de 98mm e o máximo de 102mm. Um conjunto para todo o evento em condições secas e um conjunto específico diferente em caso de chuva.

As rodas devem usar um cubo hexagonal de 17 mm consistente com as dimensões e função dos cubos usados em corridas off-road de 1/8. A roda deve ser fixada por uma porca de roda de 17 mm, rosqueada no cubo hexagonal. Mecanismos de troca rápida não são permitidos.

O número de pneus para um evento Febarc deve ser especificado e dependerá do layout da pista e do desgaste dos pneus.

2 para qualificação + super pole, 1 extra para subfinal, 1 extra para final principal. Todos os pneus usados disponíveis para substituição. Os pneus serão marcados com o número de registro do piloto.



PROIBIDO / NÃO PERMITIDO:

Uso de rolamentos unidirecionais, exceto para a 1ª marcha de uma transmissão de 2 velocidades.

Cintos.

Suportes Extra bolha para carrocerias leves, exceto as mencionadas nas regras.

O uso de dispositivos de controle de tração, dispositivos de suspensão ativa e qualquer controle de direção auxiliado por giroscópios/sensores de força 'G' é estritamente proibido.

Freios nas 4 rodas. A frenagem controlada independente nas rodas dianteiras não é permitida.

Sistemas de freios hidráulicos.

Mais de 2 transmissões de velocidade.

Não são permitidos sistemas de troca rápida de rodas, nem o uso de ferramentas elétricas, de mola ou de volante para trocar as rodas.

Extensores de bolha ou alargamentos de roda. Aquecedores de pneus.

Não é permitido o uso de quaisquer dispositivos eletrônicos, exceto:

Dois canais de rádio do receptor que serão usados para operar a direção, acelerador e freios. Não mais que dois (2) servos.

Um transponder para contagem oficial.
Um dispositivo eletrônico à prova de falhas.
Regulador de tensão e/ou indicador de nível de bateria.

É PERMITIDA A COMUNICAÇÃO POR RÁDIO ENTRE O MOTORISTA E O MECÂNICO.

a: Apenas são permitidas faixas de serviço público designadas com potência máxima de 500 mW. b: A comunicação por rádio só pode ser usada pelo piloto e sua equipe de box, somente enquanto o piloto estiver no palanque durante a corrida. c: Deve ser usado um fone de ouvido único ou um tipo de conjunto de cabeça unilateral que não seja audível para os outros e não reduza a capacidade de ouvir as chamadas dos diretores de prova.

d: Todos os equipamentos devem estar em conformidade com as regras de comunicação de rádio locais e nacionais. e: Não permitido, qualquer equipamento de rádio de 2,4 GHz. f: Equipamentos de rádio não podem ser usados em nenhum outro momento dentro ou ao redor do complexo. g: A direção da corrida tem o direito de testar, recusar ou retirar o uso de todo e qualquer equipamento sem questionar.

Nota: As regras, b, c e f, não se aplicam ao gerenciamento de corrida.

CALENDÁRIO DO EVENTO:

Horário e número de baterias/rodadas para treino podem ser alterados, dependendo do número de pilotos após ou com consulta. A superfície da pista deve ser preparada para que a prática de boa qualidade seja obtida quando a corrida começar. Isto pode ser conseguido por pulverização e/ou limpeza da superfície da pista, conforme necessário.

Os números dos carros para os pilotos que passam das semifinais para a final principal são baseados nos resultados alcançados em ambas as semifinais, levando em consideração apenas as voltas e os tempos.

Na Sexta-feira: Treinos livre e cronometrado.

Sábado: Tomada de tempo

Domingo: Oitavas, Quartas de finais 20min.

Semi Finais 30min

Final 60min

A FINAL DO CAMPEONATO SERÁ REALIZADA EM UMA (1) HORA

15.30 Apresentação dos pilotos ao público

15.45 Início da volta teste

16h00 Início

17h00 Fim da prova

17.10 Publicação não oficial do resultado

17.30 Fim do tempo de protesto

17h40 Entrega de prémios na pista

TROFÉUS:

Os troféus devem estar disponíveis para todos os pilotos na final principal, marcados de 1º a 10 (12).

INSPEÇÃO TÉCNICA

A inspeção será no sexta, sábado, e domingo das 08h00 às 18h00.

A programação será usada para verificar os carros. Pilotos ou mecânicos devem apresentar seus carros com carrocerias e tanques vazios. Apenas carros que estejam em conformidade com todos os regulamentos serão aceitos para corridas. Os carros serão examinados e, se o carro estiver de acordo com as regras, o chassi será marcado. A qualquer momento, o Diretor de Prova pode solicitar aos competidores que apresentem seus carros ao Inspetor Técnico.

A inspeção aleatória ocorrerá na linha de partida para números, pneus, asas e chassi.

Nenhuma corrida será adiada devido ao descumprimento de um competidor. Ao final de cada bateria, todos os carros daquela bateria, terminados ou não, devem ser apresentados para inspeção técnica. Os carros que não forem apresentados para inspeção técnica no final de uma bateria serão desclassificados dessa bateria. Qualquer dano de corrida será levado em consideração. No final das finais, todos os carros serão apreendidos e poderão ser inspecionados quanto ao tamanho do motor, capacidade do tanque de combustível, etc.

O uso de silenciador homologado modificado e não homologado constituirá desclassificação do evento. O piloto desclassificado será colocado na última posição dos resultados finais de qualificação e/ou na última posição dos resultados das posições finais e será anotado como desclassificação.

Qualquer infração técnica, exceto aquelas relativas ao motor, tanque de combustível, peso e silenciador, causará a desclassificação daquela bateria ou final e a posição do piloto desclassificado será mostrada como a última posição naquela bateria ou final.

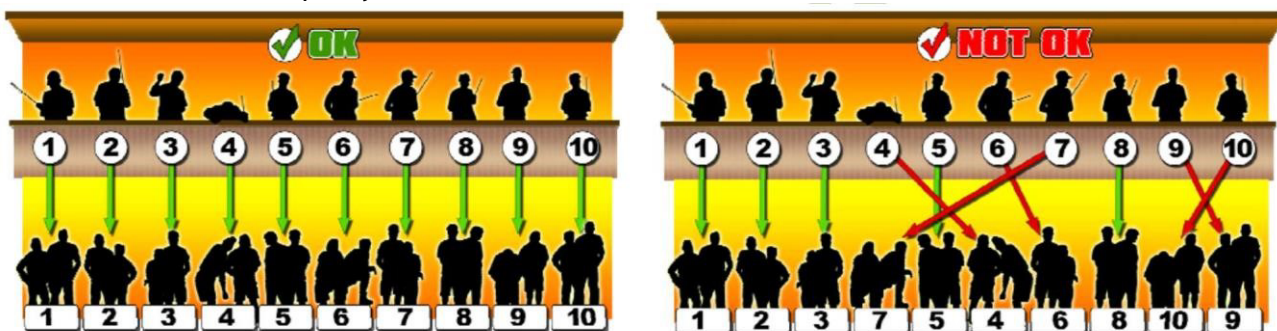
Todos os carros devem estar equipados com embreagem, sistema de travagem e tubo de escape homologado.

O motor e o tanque de combustível podem ser verificados a qualquer momento.

O volume do tanque de combustível incluirá todas as tubulações e filtros de combustível até o carburador. Apenas um carro por piloto será aceito

Situação da chuva: As rodadas devem ser concluídas nas mesmas condições, porém uma rodada completa molhada será usada se a chuva estiver por um período mais longo. Quando começar a chover durante qualquer final, a corrida continuará. Somente em caso de trovões e relâmpagos e/ou ventos fortes, pista alagada o diretor de prova pode decidir interromper a prova.

Os mecânicos devem sempre parar na posição correspondente ao piloto. ou seja, a mecânica de # (1) no estande deve usar a posição do box.



Durante as finais, a posição no estande dos pilotos será selecionada pelos pilotos na ordem da posição de qualificação, ou seja, o classificado nº 1 tem a primeira escolha, o classificado nº 2 tem a segunda escolha, etc.

Para todas as baterias e finais são permitidas duas (2) mecânicas por carro. Isso pode ser o

Mecânico e um gerente de equipe ou 2 mecânicos, mas no máximo 2 pessoas.

A única exceção a isso é que um intérprete pode ser permitido somente se houver espaço suficiente disponível e nem o piloto nem seus assistentes falarem inglês o suficiente para entender o(s) árbitro(s) ou o controlador da corrida. Esta pessoa não pode ajudar de nenhuma outra forma, e deve buscar a aprovação prévia do diretor de prova.

Gandulagem

Após sua bateria executada, o próprio piloto deve imediatamente ir para gandulagem para a próxima bateria.

PROTESTO CONTRA UM CONCORRENTE OU ORGANIZADOR

O protesto deve ser apresentado pelo Piloto, por escrito, em língua nativa, no prazo de 10 minutos após a exibição do resultado ou após o incidente a que se refere, com um depósito de R\$ 200 Reais. O tempo de exibição do resultado será escrito na folha de resultados. O depósito é perdido se o protesto não for aceito e o depósito é devolvido se o protesto for justificado. Os protestos podem ser entregues ao Diretor de Prova ou a um Oficial da Federação Febarc. Os protestos são processados pelo Diretor de Prova.

PENALIDADES E SANÇÕES

Durante as finais, os participantes poderão trocar as carrocerias do carro sem a autorização do Diretor de Prova, desde que as carrocerias sejam do mesmo tipo. No caso de uma carroceria diferente ser instalada no carro, o Diretor de Prova deve dar sua permissão antes que o participante reingresse na prova.

Qualquer modificação ou alteração ilegal feita no carro que for constatada durante a inspeção técnica no final da corrida acarretará automaticamente na desclassificação do participante.

EXCEÇÕES: Tolerâncias permitidas em inspeção técnica para tanques de combustível

Qualquer dano ocorrido durante uma bateria ou final não implicará em parada forçada ou desqualificação do participante, exceto nos seguintes casos: - perda de asa (o spoiler não conta como parte da bolha)

- perda do silenciador ou sua capacidade de silenciar o motor

- um carro que se torna perigoso ou não pode ser conduzido.

O carro em questão pode reiniciar após os reparos terem sido afetados.

Qualquer carro que, por culpa de outro piloto, seja danificado ou obstruído durante uma bateria ou final não pode, em nenhuma circunstância, ser autorizado a correr novamente em outra bateria. Todos os participantes devem observar rigorosamente as instruções dadas pelo Diretor de Prova. O mau desportivismo e comportamento de qualquer competidor, mesmo fora da prova oficial da prova, que possa ferir a imagem e promoção do esporte, pode ser objeto de sanção oficial, nacional ou internacional.

EM GERAL

Veja também algumas das regras gerais em 1/8 com referência às Especificações da Pista, (IFMAR)

- oficiais, penalidades, requisitos de contagem de voltas, monitores no pit e pit lane etc.

CONJUNTO BÁSICO DE REGRAS

Nas regras gerais da IFMAR existem algumas regras mencionadas sobre como implementar tal classe. Significa também algumas regras extras na parte técnica. Para evitar o ajuste excessivo,

altas temperaturas e tentar ir tão rápido quanto o IC, as seguintes regras básicas serão aplicadas.

Motores "brushless" com as seguintes dimensões máximas: Diâmetro: máx. 44 milímetros /

Comprimento: máx. 75 milímetros

Motores com e sem sensor são permitidos.

Bateria lipo 4S: Qualquer tipo de bateria será permitida desde que esteja disponível comercialmente.

Máximo 4S (4 elementos em série) será permitido em um único pacote ou em dois pacotes de características iguais de 7,40 V.

A marca, voltagem, fabricante, etc. devem estar visíveis em cada bateria, não são válidas aquelas baterias que perderam o etiquetas/instruções originais do fabricante. **HARDCASE** Obrigatório. A tensão máxima é de 16,80 Volt no início da corrida. As baterias e carregadores devem ter um cabo equalizador. Os Carregadores devem possuir um programa Específico para carga LIPO/LIFE, ou seja, CC/CV (corrente constante, corte de tensão), com corte conforme as especificações da regulamentação da IFMAR e a carga deve ser feita com o Equalizador de Cabo. A carga de corrente máxima permitida é de 12,0 A e a descarga de corrente máxima permitida é de 20,0 A. É obrigatório o uso de uma bolsa de segurança para as baterias durante o carregamento.

O controlador (ESC) é opcional. Não é permitido ajustar a marcha à ré. A temperatura máxima da bateria não deve exceder 55 graus após a execução.

Nos carros GT EP não é permitido cortar o para-brisa dianteiro. O orifício da antena (10 mm) e as janelas laterais podem ser cortadas. A janela traseira pode ser removida. São permitidos orifícios de refrigeração adicionais na parte frontal onde normalmente se encontra o radiador do respectivo corpo. Se as dimensões de um único furo forem maiores que 10 x 12 mm, a área deve ser coberta por dentro com uma grade correspondente.

O equipamento elétrico/eletrônico é composto pela bateria (LiPo hardcase), controlador (ESC) e um servo para direção. Auxílios de condução eletrônicos como ESP e ABS são proibidos. A telemetria é permitida desde que a função seja parte do controle remoto e do receptor, assim como os sensores associados. Isso se aplica também a dispositivos passivos para gravação de dados e vídeo que não possuem dispositivo para transmissão de rádio.

Chassi de carbono GT para elétrico permitido

Peso mínimo: 3800 gramas

Duração da bateria dependendo do layout da pista e após consulta ao IFMAR entre 5-6 minutos (Baterias e finais).