

REGLAMENTO OFICIAL DEL 2º CAMPEONATO GT3 2004/2005

Art. 1 – Ámbito personal –

Las reglas que regirán este campeonato, han sido aprobadas por todos y cada uno de los componentes de la O.C.A. y serán de aplicación a todos los participantes del campeonato 2004/05, incluidos en el mismo.

Art. 2 – Ámbito temporal –

Este reglamento entrará en vigor el día presente a su firma y sus efectos se retrotraerán a 01 de Octubre del 2004 y finalizará al suspender la temporada 2004/05 el 1 de Agosto del 2005.

Art. 3 – Denuncia –

La denuncia de este reglamento deberá hacerse con una antelación mínima de dos semanas antes de su iniciación por los miembros firmantes de la misma y/o los organizadores actuales del campeonato, mediante escrito, en los términos y las formas legalmente previstos.

El reglamento será inamovible una vez firmado con posibilidad de reformarlo si la mayoría de los miembros de la O.C.A. lo solicitan.

Art. 4 – Anexos –

Si se debiera el caso de suprimir o canjear cualquier punto específico de este reglamento, deberá hacerse mediante una reunión junto a la mayoría organizativa que deberá aprobar dicho canje o anexo mediante la firma de los presentes miembros de la O.C.A.

Art. 5 – Supervisión –

La Organización de Campeonatos Automovilísticos se dedicará tanto a supervisar el reglamento como a demandar las querellas que se lleven a cabo en la junta aplicando las sanciones respectivas.

Art. 6 – Participación –

Podrán participar todas aquellas personas o empresas que cumplan con el Reglamento Oficial del 2º campeonato GT3 2004/2005.

Art. 7 – Condiciones –

Es absolutamente necesario aportar una MC (Memory Card) por equipo, sin ella queda imposibilitada la participación en la presente carrera.

Además debe aportar el equipo móvil reglamentario para cada carrera y las herramientas adecuadas para su desarrollo en la carrera.

Art. 8 – Chequeo voluntario –

Se puede efectuar un chequeo voluntario a cualquier equipo que la Organización desee al iniciar el Gran Premio o en su finalización.

El equipo al que se le lleve a cabo la inspección, no puede negarse a ello o será objeto de sanción grave.

Art. 9 – Competición –

La competición se basará en un dos competiciones individuales y puntuables entre sí, cuya suma será el resultado del campeonato general de la competición.

COPA GT

FORMULA GT

El campeonato constará de 6 grandes premios que deberán realizarse durante los meses comprendidos entre Octubre de 2004 y Julio de 2005.

Art. 10 – Fechas –

Las fechas de cada gran premio serán acordadas por la O.C.A. respetando el plazo del campeonato y con una fecha que no exceda de 2 meses ni sea inferior a 1 mes.

Art. 11 – Circuitos –

Los circuitos que han sido elegidos por las partes firmantes el día de la firma del mismo reglamento son.

- Gran premio de Seattle Circuit
- Gran premio de Special Stage Route 5
- Gran premio de Apricot Hill II
- Gran premio de Deep Forest II
- Gran premio de Laguna Seca
- Gran premio de Oceanía*

*El gran premio de Oceanía se compone de dos circuitos, Test Course para la Fórmula GT y Tahiti Circuit para la Copa GT.

Art. 12 – Circuito Reserva –

El circuito “Complex String” se reserva para el posible caso de que dos equipos queden empatados al final del campeonato. Constará de 2 vueltas al circuito y 1 parada en boxes para cambiar de piloto. El coche con el cual se

corra será elegido previamente al Gran Premio de Oceanía por la Organización o en su defecto se utilizará un Honda S2000 Race Car.

Art. 13 – Vehículos –

La competición de Copa GT y la competición de Fórmula GT se disputarán con diferentes autos.

Para la primera competición, cada circuito obtendrá previo acuerdo una competición de coches iguales con el mismo motor y equipación cedidos por la marca establecida para ese Gran Premio y cuya responsabilidad recaerá que los coches tengan las mismas características.

Para la segunda competición o Fórmula GT, cada equipo constará de un monoplaza P001 con el equipamiento necesario.

Las características del equipamiento de cada coche deberán ser las específicas en el “anexo nº1 características de los vehículos” del presente reglamento.

<u>Citas</u>	<u>Copas</u>
1ª Gran premio de Seattle Circuit	F1, GT (Camaro Race Car)
2ª Gran premio de Special Stage Route 5	F1, GT (Clio Sport Race Car)
3ª Gran premio de Apricot Hill II	F1, GT (RX7 LM Race Car)
4ª Gran premio de Deep Forest II	F1, GT (Lupo Cup Car)
5ª Gran premio de Laguna Seca	F1, GT (FTO LM Race Car)
6ª Gran premio de Oceanía*	F1, GT (Impreza LM Race Car)

Art. 14 – Puntuaciones –

Clasificación Copa GT	Clasificación FórmulaGT
Piloto 1 -----10 puntos	Piloto 1 -----10 puntos
Piloto 2 ----- 8 puntos	Piloto 2 ----- 8 puntos
Piloto 3 ----- 6 puntos	Piloto 3 ----- 6 puntos
Piloto 4 ----- 5 puntos	Piloto 4 ----- 5 puntos
Piloto 5 ----- 4 puntos	Piloto 5 ----- 4 puntos
Piloto 6 ----- 3 puntos	Piloto 6 ----- 3 puntos
Piloto 7 ----- 2 puntos	Piloto 7 ----- 2 puntos
Piloto 8 ----- 1 punto	Piloto 8 ----- 1 punto

Clasificación General por Pilotos

1º Equipo ----	Suma de los puntos Copa GT y Fórmula GT
2º Equipo ----	Suma de los puntos Copa GT y Fórmula GT
3º Equipo ----	Suma de los puntos Copa GT y Fórmula GT
4º Equipo ----	Suma de los puntos Copa GT y Fórmula GT
5º Equipo ----	Suma de los puntos Copa GT y Fórmula GT
6º Equipo ----	Suma de los puntos Copa GT y Fórmula GT
7º Equipo ----	Suma de los puntos Copa GT y Fórmula GT
8º Equipo ----	Suma de los puntos Copa GT y Fórmula GT

Clasificación General por Equipos

- 1º Equipo ---- Suma de los puntos de los dos pilotos
- 2º Equipo ---- Suma de los puntos de los dos pilotos
- 3º Equipo ---- Suma de los puntos de los dos pilotos
- 4º Equipo ---- Suma de los puntos de los dos pilotos

En el supuesto caso que en un equipo solo conste de un piloto en un evento, simplemente conseguirá los puntos conseguidos por dicho piloto para la suma en la clasificación por equipos.

Art. 15 – Rondas o tandas eliminatorias –

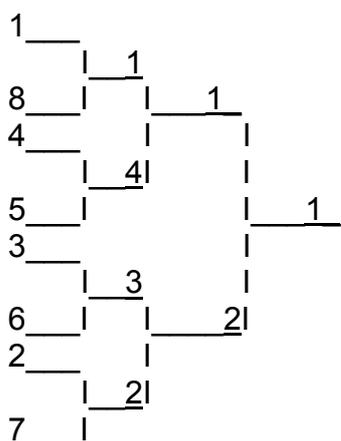
Todos los pilotos darán una vuelta clasificatoria para saber el orden de salida en carrera que seguirá con el siguiente esquema:

Si el nº de participantes es impar, el poleman se aventajará de la primera eliminatoria.

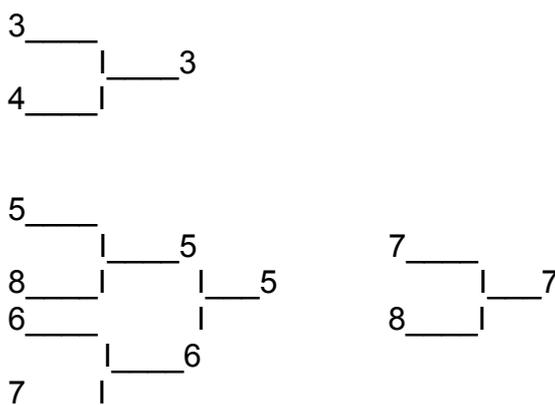
Los pilotos que queden por encima de en la clasificación, se aventajarán en la salida.

Las eliminatorias se basaran en que los ganadores de éstas, superaran la tanda pasando a la ronda siguiente. A partir de la segunda eliminatoria el que obtenga mejor tiempo general se aventajara el primero para la siguiente fase

Carreras a 3 vueltas



Carreras a 1 vuelta



Art. 16 – Repescas –

Las repescas se basaran en carreras a una sola vuelta en la que el que obtenga el mejor tiempo en carrera saldrá en primera posición.

Art. 17 – Tercer puesto –

El tercer puesto se solventará con una vuelta a muerte.

Art. 18 – Paradas en boxes –

Es totalmente legal hacer las paradas necesarias en boxes para cambiar neumáticos.

Art. 19 – Carreras –

Las carreras serán 1 contra 1.

Art. 20 – Parrilla de Salida –

La parrilla de salida siempre aventaja a uno de los dos pilotos, escasos metros de su adversario, en este caso el piloto mejor calificado en la ronda clasificatoria.

Art. 21 – Reglajes de vehículos –

Los vehículos traerán los reglajes hechos y los neumáticos y otros accesorios comprados. Los vehículos no se podrán modificar, ni comprar accesorios o neumáticos durante el evento una vez comenzado el mismo. Se impondrá en dicho caso una sanción leve.

Art. 22 – Ventaja al coche lento –

La opción "ventaja al coche lento" permanecerá siempre desactivada.

Art. 23 – Pantalla de visión –

Se podrá elegir entre vista exterior y vista subjetiva para cada piloto que lo desee.

Art. 24 – Cambio de Marchas –

Está permitido el cambio de marchas automáticas, en cualquier caso se puede utilizar las marchas secuenciales de forma manual si el piloto lo prefiere.

Art. 25 – Neumáticos –

Los neumáticos sufrirán desgaste y se puede utilizar cualquier compuesto para cualquier carrera menos en las Rally Cups donde deberán llevar compuestos únicamente de Rally.

Art. 26 – Pilotos participantes –

Podrán participar todos aquellos pilotos que posean un mínimo de experiencia en carreras automovilísticas sin perjuicios con la raza o el sexo.

Art. 27 – Equipos –

Los equipos pueden estar formados como mínimo por una sola persona, pero solo pueden participar en cada competición un máximo de dos pilotos por escudería.

Cada equipo o escudería tiene que traer un nombre o marca no registrada antes de iniciar el campeonato o en el transcurso del mismo si se procede a una alta en dicho campeonato.

Art. 28 – Pilotos reserva –

Puede haber un tercer piloto que haga de reserva o sustituto. El tercer piloto podrá entrar a participar en la competición siguiente a la baja del piloto.

No se puede substituir a un piloto en mitad de una carrera.

No se puede substituir a un piloto en las rondas clasificatorias en las que participaba si no es únicamente en zona de repesca.

En caso de substitución de un piloto por otro reserva a mitad de unas clasificaciones eliminatorias o después de las clasificatorias su puntuación no será mayor de 1 punto aun consiguiendo mejor resultado.

Art. 29 – Sanciones –

Toda sanción tendrá que ser tomada en cuenta entre una mayoría de los miembros integrantes de la O.C.A.

Art. 30 – Caducidad de sanción –

Toda sanción tendrá un plazo máximo de 15 días para su estudio, aplazable como máximo a una semana más tras la fecha de caducidad de la misma. Tras este tiempo desaparecerá sanción alguna.

Art. 31 – Propuesta de sanción –

Para proceder a una sanción, se deberá presentar a la reunión más próxima del evento afectado cuyo elemento sancionador deberá explicar detalladamente sus motivos por escrito a la Organización.

Dicha organización debatirá el asunto y llevará a votación la sanción impuesta y si esta no se concede a causa de un defecto en el reglamento se puede modificar, eliminar o aportar cualquier dato nuevo al mismo si es necesario, que en este caso deberá ser introducido en él en no más de quince días para su validez.

En el caso de sanción al elemento sancionado, se procederá a una sentencia.

Art. 32 – Tipos de sanción –

- Sanción leve
- Sanción grave
- Sanción muy grave

Art. 33 – Sanción leve –

Las sanciones leves no intercederán en los puntos ni en la clasificación de ninguna competición.

La sanción leve supondrá no volver a repetir el motivo de dicha sanción en la próxima cita siguiente a la sanción. En ese momento el expediente quedará limpio.

Art. 34 – Sanción grave –

La sanción grave puede suponer la supresión, resta, intercambio, etc.. de los puntos conseguidos en el Gran Premio anterior o a la clasificación de alguna competición.

La sanción grave puede ser impuesta por no respetar el artículo anterior “Sanción leve”, por no respetar algún punto del reglamento que sea determinante o por cualquier motivo en el que esté de acuerdo la Organización.

La sanción leve supondrá no volver a repetir el motivo de dicha sanción en las dos próximas citas siguientes a la sanción. En ese momento el expediente quedará limpio.

Art. 35 – Sanción muy grave –

La sanción grave puede suponer la descalificación inminente del jugador o del equipo cuestionado en el campeonato.

Art. 36 – Pacto de cordialidad de los pilotos –

El pacto de cordialidad se basa en el respeto hacia el piloto o equipo rival.

Art. 37 – Pacto durante la carrera –

Todo piloto que esté en competición no podrá ser tocado por sus compañeros o rivales.

Art. 38 – Pacto de no agresiones –

El piloto no puede agredir a ningún rival, compañero o persona que preste presencia en el Gran Premio. Se impondrá una sanción grave.

Art. 39 – Pacto de Salida –

El piloto que tiene la zona de salida preferente facilitará en todo lo posible la labor de acomodamiento en la pista a su rival para que ambos coches estén a punto en la salida.

Art. 40 – Pacto de Tiempo –

Los pilotos intentarán no exceder el tiempo necesario para iniciar la siguiente carrera.

Se intentará acceder a los servicios en el tiempo que otros dos rivales estén en pista o entre fase y fase.

Los pilotos que estén en la sala de fumadores intentarán acabar lo antes posible al inicio de su siguiente carrera.