



**Reglamentos  
Campeonato de Velocidad  
2008**

# **Contenido**

3-03-2008

<b>REGLAMENTO GENERAL .....</b>	<b>5</b>
<b>CAMPEONATO DE VELOCIDAD 2008 .....</b>	<b>5</b>
<b>ARTÍCULO 1.- DISPOSICIONES GENERALES.....</b>	<b>5</b>
<b>ARTÍCULO 2.- LICENCIAS.....</b>	<b>6</b>
<b>ARTÍCULO 3.- EVENTOS DE CAMPEONATO .....</b>	<b>6</b>
<b>ARTÍCULO 4.- CAMPEONATO DE VELOCIDAD. ....</b>	<b>7</b>
<b>ARTÍCULO 5.- DERECHO DE INSCRIPCIÓN Y PREMIOS .....</b>	<b>8</b>
<b>ARTÍCULO 6.- INSTRUCCIONES Y COMUNICACIONES A LOS PILOTOS..</b>	<b>10</b>
<b>ARTÍCULO 7.- INCIDENTES. ....</b>	<b>10</b>
<b>ARTÍCULO 8.- SOLICITUDES, RECLAMOS Y APELACIONES.....</b>	<b>11</b>
<b>ARTÍCULO 9.- SANCIONES. ....</b>	<b>12</b>
<b>ARTÍCULO 10.- VEHÍCULOS CON PILOTO COMPARTIDO.....</b>	<b>12</b>
<b>ARTÍCULO 11.- VEHÍCULOS MULETO. ....</b>	<b>12</b>
<b>ARTÍCULO 12.- NÚMEROS DE COMPETENCIA, NOMBRE DEL PILOTO, CATEGORÍA Y CLASES. ....</b>	<b>12</b>
<b>ARTÍCULO 13.- VERIFICACIONES TÉCNICAS.....</b>	<b>13</b>
<b>ARTÍCULO 14.- LIMITACIÓN DE LLANTAS (VERIFICACIÓN TÉCNICA)...</b>	<b>14</b>
<b>ARTÍCULO 15.- PESAJE (VERIFICACIÓN TÉCNICA). ....</b>	<b>14</b>
<b>ARTÍCULO 16.- PESO POR POSICIÓN (VERIFICACIÓN TÉCNICA).....</b>	<b>15</b>

<b>ARTÍCULO 17.- BALANCE DE DESEMPEÑO.</b>	<b>17</b>
<b>ARTÍCULO 18.- SEGURIDAD Y COMPORTAMIENTO GENERAL.</b>	<b>17</b>
<b>ARTÍCULO 19.- COMBUSTIBLE Y REABASTECIMIENTO.</b>	<b>20</b>
<b>ARTÍCULO 20.- PIT LANE, BOX Y GARAJES.</b>	<b>20</b>
<b>ARTÍCULO 21.- PRÁCTICAS OFICIALES, Y NO OFICIALES (CRONOMETRADOS Y NO CRONOMETRADOS)</b>	<b>21</b>
<b>ARTÍCULO 22.- PARRILLA DE SALIDA.</b>	<b>22</b>
<b>ARTÍCULO 23.- PROCEDIMIENTO DE SALIDA PARADA.</b>	<b>22</b>
<b>ARTÍCULO 24.- PROCEDIMIENTO DE SALIDA LANZADA.</b>	<b>24</b>
<b>ARTÍCULO 25.- CARRERA</b>	<b>25</b>
<b>ARTÍCULO 26.- NEUTRALIZACIÓN DE LA CARRERA MEDIANTE UN VEHÍCULO DE SEGURIDAD</b>	<b>25</b>
<b>ARTÍCULO 27.- INTERRUPCIÓN DE LA CARRERA</b>	<b>26</b>
<b>ARTÍCULO 28.- NUEVA SALIDA DE UNA CARRERA.</b>	<b>27</b>
<b>ARTÍCULO 29.- LLEGADA.</b>	<b>28</b>
<b>ARTÍCULO 30.- PARQUE CERRADO</b>	<b>28</b>
<b>ARTÍCULO 31.- RESULTADOS.</b>	<b>29</b>
<b>ARTÍCULO 32.-RESULTADOS FINALES.</b>	<b>29</b>
<b>ARTÍCULO 33- PUBLICIDAD.</b>	<b>29</b>
<b>REGLAMENTO ESPECÍFICO PARA VEHÍCULOS</b>	<b>31</b>
<b>CATEGORÍA GRAN TURISMO (GT1)</b>	<b>31</b>

<b>CATEGORÍA GRAN TURISMO (GT-2) .....</b>	<b>38</b>
<b>CATEGORÍA GRAN TURISMO (GT-3) .....</b>	<b>45</b>
<b>CATEGORÍA TURISMO DE SERIE (TS) .....</b>	<b>52</b>
<b>ANEXOS .....</b>	<b>63</b>
<b>ANEXO 1.- RETENSIÓN DE MUESTRAS .....</b>	<b>63</b>
<b>ANEXO 2.- OTRAS CONSIDERACIONES. ....</b>	<b>64</b>
<b>ANEXO 3.- RESUMEN DE SANCIONES.....</b>	<b>64</b>
<b>ANEXO 4.- PLAZOS .....</b>	<b>69</b>
<b>ANEXO 5.- CORRECCIONES Y ACLARACIONES.....</b>	<b>69</b>



# Reglamento General Campeonato de Velocidad 2008

## Artículo 1.- Disposiciones Generales

1.1. La ASOCIACION DEPORTIVA DE ALTA VELOCIDAD LA GUACIMA establece para el año 2008, el Reglamento General de Velocidad.

1.2. Serán de aplicación, por orden de prioridad:

A-) El Código Deportivo Internacional de la FIA (CDI año 2007) y su anexo H salvo en los procedimientos de reclamos y apelación para los cuales se establecen los procedimientos más adelante.

B-) EL Código Deportivo Nacional 2008, salvo para establecer sanciones, las cuales se establecen más adelante.

C-) El presente Reglamento General.

D-) Los Reglamentos Técnicos de cada Categoría

E-) El Reglamento Particular de cada una de las fechas o eventos.

Toda contradicción con alguno de uno de los documentos arriba descritos, hará prevalecer lo indicado escalando en el que le antecede o sea al de más alto rango.

Todos los reglamentos que se apliquen en este Campeonato deben apegarse a la Ley del Deporte #7800 y no se podrá contravenir a la misma.

1.3. Todo piloto, competidor y oficial participando en el campeonato están comprometidos a observar y cumplir con las disposiciones mencionadas en el presente reglamento y en sus complementos, indicados en el artículo 1.2.

1.4. Los participantes deben asegurarse de que sus vehículos cumplen las condiciones de elegibilidad mencionadas en sus respectivos reglamentos técnicos y los aspectos técnicos de seguridad a lo largo del campeonato.

1.5. El hecho de presentar un vehículo a las verificaciones técnicas será considerado como una aceptación implícita de conformidad.

1.6. El comité organizador lo forman miembros de la Asociación Deportiva de Alta Velocidad La Guacima.

1.7. El comité organizador se reserva el derecho de rechazar la inscripción a un piloto que a su criterio:

- Se le ha sancionado en más de dos ocasiones.

- Cualquier piloto o uno de sus allegados que emita criterios a través de medios de comunicación públicos o privados basado en falsedades o información errónea con respecto a la organización, sus oficiales, sus comités y o los demás pilotos participantes en el campeonato.

- La Comisión Técnica solicita que el vehículo del piloto interesado en participar en el evento sea revisado. En este caso el piloto no puede inscribir el vehículo hasta que este pase la verificación de la Comisión Técnica.

- El preparador del vehículo que se desea inscribir está sancionado.

1.9. Los oficiales que conforman la organización de un evento son nombrados por el Comité Organizador con excepción de los Comisarios Deportivos que serán nombrados según lo indica el CDI.

## **Artículo 2.- Licencias**

Podrán participar en el presente Campeonato los siguientes pilotos:

-Todo piloto costarricense o residente en Costa Rica que posea la identificación expedida por la Federación Costarricense de los Motores y la Licencia Deportiva emitida por el Automóvil Club de Costa Rica.

-Todos los pilotos de los países miembros de NACAM con licencia deportiva internacional otorgada por la ADN, del País de nacionalidad del piloto y que formalicen su inscripción ante la ASOCIACION DEPORTIVA DE ALTA VELOCIDAD LA GUACIMA.

-Serán admitidos a participar pero no puntuarán una fecha del Campeonato todos los deportistas no miembros de NACAM en posesión de licencia expedida por cualquiera de los países miembros de FIA.

-Si podrán participar con derecho a puntuación aquellos pilotos miembros o no miembros NACAM que se registren debidamente para todo el Campeonato ante ASOCIACION DEPORTIVA DE ALTA VELOCIDAD LA GUACIMA.

## **Artículo 3.- Eventos de Campeonato**

3.1. Serán admitidos a participar y puntuar únicamente vehículos de las Categorías TS y GT conforme a los Reglamentos Técnicos que forman parte de este Reglamento General.

-Para efectos de puntuación los vehículos de la categoría TS admitidos a puntuar serán divididos en las siguientes clases de cilindradas:

Clase TS 2 de 1 a 1600 c.c.

Clase TS 1 de 1601 a 2000 c.c

Clase TS Absoluta de 1 a 2000cc

-Para efectos de puntuación los vehículos de la categoría GT admitidos a puntuar serán divididos en las siguientes clases de cilindradas:

Clase GT 1 de 3601 a 7000cc.

Clase GT 2 de 2001\* a 3.600cc.

Clase GT 3A de 1601cc a 2000cc\*

Clase GT 3B de 1 a 1600cc.

Clase GT Absoluta para vehículos GT1 y 2

Clase GT3 Absoluta para vehículos GT3

\*El comité organizador se reserva el derecho de aceptar vehículos de hasta 2200cc en la categoría GT3A, según se indica en su respectivo reglamento técnico.

La clasificación de los vehículos en las diferentes clases se da según lo indicado en el reglamento técnico correspondiente.

3.2. Las Clases se validarán únicamente si toman la salida de la Primera Fecha del Campeonato, Torneo o Copa, cinco o más vehículos. De no ser así los vehículos pasarán a la clase inmediata superior y la clase no existirá para el presente Campeonato, Torneo o Copa.

3.3. Para que un evento sea válido deberán tomar la salida al menos 10 vehículos por categoría de lo contrario, el Comité Organizador de la Fecha se reserva el derecho de anularla.

3.4. El número máximo de eventos se establece en 8. Las fechas de los eventos así como el formato de cada evento las administra el comité organizador.

3.5. El título de ganador del evento respectivo será otorgado al piloto que haya obtenido la mayor cantidad de puntos tomando en cuenta todos los resultados alcanzados en cada una de las mangas. Los títulos en disputa se establecen como:

Ganador Clase TS1  
Ganador Clase TS2  
Ganador Clase GT3A  
Ganador Clase GT3B  
Ganador Clase GT1  
Ganador Clase GT2

3.6. Para las clases los puntos en cada manga serán otorgados según la siguiente escala:

1ero: 6 puntos  
2do: 4 puntos  
3ero: 3 puntos  
4to: 2 puntos  
5to: 1 punto

3.7. Un punto le será otorgado al piloto que realice la vuelta más rápida siempre y cuando este cumpla con el 90% de la manga. Este punto se otorga por clase y en cada manga.

3.8. Un punto le será otorgado al piloto que obtenga el mejor tiempo en la clasificación de su categoría respectiva y en la clase GT3 (A y B juntos).

3.9. Para efecto de la premiación del evento, en caso de empates en punto, la posición más alta le será otorgada al piloto que tenga:

- a. Mayor cantidad de primeros lugares.
- b. Si persiste el empate al que tenga la mayor cantidad de segundos lugares.
- c. Si persiste el empate al que tenga la mayor cantidad de terceros lugares.
- d. Si persiste el empate al que tenga la mejor posición en la última manga del evento.
- e. Si persiste el empate el comité organizador decidirá quien gana según su mejor criterio.

## **Artículo 4.- Campeonato de Velocidad.**

4.1. El título de Campeón de Velocidad será otorgado al piloto que haya obtenido la mayor cantidad de puntos, tomando en consideración todos los resultados alcanzados en los eventos que forman parte del campeonato en cada una de sus mangas.

Los títulos en disputa se establecen como:

Campeón de Velocidad Categoría TS1  
Campeón de Velocidad Categoría TS2  
Campeón de Velocidad Categoría GT3A  
Campeón de Velocidad Categoría GT3B  
Campeón de Velocidad Categoría GT1  
Campeón de Velocidad Categoría GT2  
Campeón de Velocidad Categoría GT Absoluto  
Campeón de Velocidad Categoría GT3 Absoluto  
Campeón de Velocidad Categoría TS Absoluto

4.2. El título de Campeón de Velocidad Categoría GT, GT3, TS Absoluto será otorgado al piloto que haya obtenido la mayor cantidad de puntos tomando en cuenta todos los resultados alcanzados en cada una de las mangas de cada uno de los eventos realizados en el año. Los títulos en disputa se establecen como:

Campeón de Velocidad Categoría GT Absoluto  
Campeón de Velocidad Categoría GT3 Absoluto  
Campeón de Velocidad Categoría TS Absoluto

4.3. Para las clases absolutas, los puntos en cada manga serán otorgados según la siguiente escala:

1ero: 10 puntos  
2do: 8 puntos  
3ero: 6 puntos  
4to: 5 puntos  
5to: 4 puntos  
6to: 3 puntos  
7mo: 2 puntos  
8vo: 1 punto

4.4. Un punto le será otorgado al piloto que realice la vuelta más rápida siempre y cuando este cumpla con el 90% de la manga. Este punto se otorga por clase absoluta.

4.5. Un punto le será otorgado al piloto que obtenga el mejor tiempo en la clasificación de su categoría absoluta.

4.6. Para efecto de la premiación del Campeonato, en caso de empates en puntos la posición más alta le será otorgada al piloto que tenga:

- a. Mayor cantidad de primeros lugares en eventos.
- b. Si persiste el empate al que tenga la mayor cantidad de segundos lugares en eventos.
- c. Si persiste el empate al que tenga la mayor cantidad de terceros lugares en eventos.
- d. Si persiste el empate al que tenga la mejor posición en el último evento.
- e. Si persiste el empate el comité organizador decidirá quien gana según su mejor criterio.

4.7. Los puntos que se tomarán en cuenta para definir los resultados de los títulos indicados en el artículo 4.1 son los obtenidos por los pilotos que hayan participado en al menos cuatro de los eventos que conforman el campeonato, figurando como piloto titular, todos los demás serán excluidos. En caso de que no se realicen la totalidad de eventos que conforman el campeonato el mínimo de eventos será considerado como la mitad del total realizado redondeado al número entero superior.

4.8. Como formalidad, para que un piloto sea declarado Campeón Nacional tendrá que tener la juramentación oficial realizada por el Instituto Costarricense del Deporte y la Recreación o la Federación Costarricense de los Motores.

## **Artículo 5.- Derecho de Inscripción y Premios**

5.1. Se establecerá un máximo de derechos de inscripción aceptando la publicidad contratada por ASOCIACION DEPORTIVA DE ALTA VELOCIDAD LA GUACIMA según el siguiente cuadro:

Clases GT1 y GT2: \$250  
Clases GT3A y GT3B: \$200  
Clases TS1 y TS2: \$150  
Clase Aficionados: \$50

Montos en dólares americanos, pagaderos en colones costarricenses al tipo de cambio del día de la inscripción.

5.2. La ASOCIACION DEPORTIVA DE ALTA VELOCIDAD LA GUACIMA proveerá para el presente Campeonato los siguientes premios:

Primer Lugar Clase TS1: Trofeo y Dinero en efectivo

Segundo Lugar Clase TS1:	Trofeo y Dinero en efectivo
Primer Lugar Clase TS2:	Trofeo y Dinero en efectivo
Primer Lugar Clase GT3A:	Trofeo y Dinero en efectivo
Segundo Lugar Clase GT3A:	Trofeo y Dinero en efectivo
Primer Lugar Clase GT3B:	Trofeo y Dinero en efectivo
Primer Lugar Clase GT Absoluta:	Trofeo y Dinero en efectivo
Segundo Lugar Clase GT Absoluta:	Trofeo y Dinero en efectivo

5.3. La ASOCIACION DEPORTIVA DE ALTA VELOCIDAD LA GUACIMA proveerá para los eventos del campeonato:

Por evento:

Primer Lugar Clase TS1:	Trofeo
Segundo Lugar Clase TS1:	Trofeo
Tercer Lugar Clase TS1:	Trofeo
Primer Lugar Clase TS2:	Trofeo
Segundo Lugar Clase TS2:	Trofeo
Tercer Lugar Clase TS2:	Trofeo
Primer Lugar Clase GT3A:	Trofeo
Segundo Lugar Clase GT3A:	Trofeo
Tercer Lugar Clase GT3A:	Trofeo
Primer Lugar Clase GT3B:	Trofeo
Segundo Lugar Clase GT3B:	Trofeo
Tercer Lugar Clase GT3B:	Trofeo
Primer Lugar Clase GT1:	Trofeo
Segundo Lugar Clase GT1:	Trofeo
Tercer Lugar Clase GT1:	Trofeo
Primer Lugar Clase GT2:	Trofeo

5.4. En cada evento es obligatorio la presencia del piloto en el podium de premiación para la entrega de los trofeos. Las penalizaciones por el incumplimiento de este punto son las siguientes:

Primera infracción: Pérdida de Trofeos.

Segunda infracción: Pérdida premios (si aplica) y Trofeos.

Tercera Infracción: Pérdida de Premios, Trofeos y multa.

5.5. Las solicitudes de inscripción para cada evento deben de ser presentadas a más tardar 7 días antes del inicio del mismo (viernes tras anterior a la carrera) acompañadas del monto de inscripción correspondiente.

5.6. La entrega de entradas y pases para pilotos y mecánicos se inicia 10 días hábiles antes del inicio de cada evento.

5.7. Toda inscripción presentada vencido el plazo de entrega y hasta el día previo al evento tendrá recargo de un 50% sobre el monto de inscripción.

5.8. Una vez iniciado el evento no serán aceptadas inscripciones. Los pilotos que por fuerza mayor no puedan competir en el vehículo inscrito pueden inscribirse como piloto secundario en otro vehículo siempre que este sea de la misma clase y observando lo indicado en el artículo 10, esto debe ser solicitado a los comisarios deportivos y debe realizarse al menos una hora antes de la primer manga del evento en la que vaya a participar el piloto.

5.9. Un piloto no puede inscribirse dos veces en la misma categoría, salvo en el caso especificado en el artículo 5.8. En la Categoría GT es permitido que un piloto se inscriba en la Clase GT3 (A o B) y en la Clase GT2 o en la Clase GT3 (A o B) y en la Clase GT1. Un piloto que esté inscrito en dos vehículos no puede usar los dos vehículos en una sola manga.

## **Artículo 6.- Instrucciones y comunicaciones a los pilotos.**

6.1. Toda instrucción o comunicado entre la organización y los pilotos será por medio de su concursante, respetando lo indicado en el Código Deportivo Internacional o por medio del uso de la señalización correspondiente dirigida al piloto. Es obligatorio que en todo momento, desde la apertura de pits y hasta el final de la manga, el concursante este presente en el box. El resto del tiempo el concursante debe de permanecer en su respectivo garaje. En caso de que no se encuentre el concursante la comunicación será realizada con cualquier otro miembro del equipo del piloto librando de responsabilidad a la organización sus oficiales y los comisarios del evento.

6.2. Es responsabilidad del concursante hacer llegar al piloto el comunicado de la organización por los medios que considere necesarios siempre respetando las limitaciones establecidas por los reglamentos indicados en el artículo 1.2.

6.3. En caso de que un piloto sea su propio concursante debe de ser designada una persona que cumpla la función mientras se realiza la carrera. Esta persona debe de figurar en la hoja de inscripción.

6.4. Todos los resultados y comunicados generales serán publicados en la pizarra oficial.

## **Artículo 7.- Incidentes.**

7.1. Por un incidente se entiende cualquier hecho o serie de hechos involucrando uno o más competidores, o cualquier acción por un piloto reportada por el Director de Carrera a los Comisarios Deportivos (o notada directamente por los Comisarios Deportivos) en donde:

- sea necesitada la detención de una práctica o práctica clasificada o la suspensión de la carrera (ver artículo Interrupción de una Carrera)
- se constituya un incumplimiento de las regulaciones mencionadas en el artículo 1.2.
- se de una salida en falso por uno o varios vehículos.
- cause una colisión
- saque a un piloto de la pista
- ilegalmente prevenga un rebase legal por otro piloto
- ilegalmente rebase a otro piloto.

7.2. Será decisión de los Comisarios Deportivos si después de un reporte o según su criterio un piloto o pilotos involucrados en un incidente deban de ser penalizados.

7.3. Un piloto que haya sido informado por la organización que se encuentra en estudio un incidente que lo involucra no podrá abandonar el autodromo sin el consentimiento de los comisarios deportivos y deberá respetar las disposiciones indicadas en el artículo 6.1.

7.4. Los Comisarios Deportivos podrán imponer una de las siguientes sanciones en sustitución o en aumento a cualquier otra sanción mencionada por las regulaciones indicadas en el artículo 1.2 a cualquier piloto involucrado en un incidente:

- a) Una sanción de Drive Through. El piloto debe de ingresar a pits sin detenerse en su box y reingresar inmediatamente a la competencia.
- b) Una sanción de 10 segundos. El piloto debe de ingresar a pits y sin detenerse en su box dirigirse a la zona designada deteniendo su vehículo por 10 segundos. Luego reingresar a la competencia.

- c) Pérdida en la posición de salida del piloto en la siguiente manga del evento. De no poder bajar de posición esta disposición se aplicará en la siguiente manga que permita ejecutar la sanción o en su defecto en el siguiente evento del campeonato.
- d) Pérdida en la posición de salida del piloto en la primera manga del siguiente evento del campeonato. De no poder bajar de posición en la primera manga esta disposición se aplicará en la siguiente manga que permita ejecutar la sanción.
- e) Exclusión del evento o del campeonato.
- f) Multa económica

7.5. En caso de que las sanciones a) o b) sean comunicadas faltando 3 vueltas para el fin de la manga o evento o inclusive una vez finalizado, se sancionará con un tiempo de 15 segundos y 25 segundos respectivamente sin tomar en consideración el artículo 7.6.

7.6. Cuando los Comisarios Deportivos decidan aplicar la sanción a) o b) el siguiente procedimiento será aplicado:

- El concursante del piloto será notificado en cumplimiento del artículo 6, según las circunstancias este paso se puede obviar.
- Una vez mostrada la bandera negra al vehículo el piloto no puede recorrer más de dos vueltas completas sin antes ingresar a pits. En caso de que la sanción sea del tipo b), el piloto debe de proceder al área designada donde se mantendrá por el periodo de tiempo indicado. Mientras su vehículo esté estacionario como resultado de la aplicación de la sanción, nadie puede trabajar en el vehículo. En caso de que el motor se apague mientras está cumpliendo la sanción este puede ser reiniciado hasta que se cumpla el tiempo de la misma, es permitido recibir ayuda externa para volver a poner el motor en marcha.
- Una vez terminado el tiempo de la sanción el piloto puede reingresar a la competencia.

7.7. Cualquier falta al artículo 7 puede resultar en la exclusión del vehículo.

## **Artículo 8.- Solicitudes, Reclamos y Apelaciones.**

8.1. Toda solicitud de aplicación del reglamento será remitida por escrito al Director de Carrera quien a su discreción tomara las acciones pertinentes. Si la solicitud requiere de una verificación técnica se deberá entregar una caución de \$500 USD.

8.2. Los reclamos se harán según lo indicado en el Código Deportivo Internacional.

8.3. El monto de la caución por derechos de reclamo se fijan en \$100 USD.

8.4. Las apelaciones se harán según lo indicado en el Código Deportivo Nacional, sin embargo el tribunal de apelación será conformado por miembros de los entes deportivos nacionales e internacionales que avalen el evento. El monto de caución por derechos de apelación se fija en \$350 USD.

8.5. Los reclamos que requieran de una revisión técnica requieren de una caución de \$500 USD. La totalidad de los gastos ocasionados por los trabajos para verificar el vehículo y para dejarlo en la condición en que estaba al momento del inicio de la revisión además del transporte del vehículo, serán a cargo del reclamante si la reclamación es injustificada y a cargo del reclamado cuando sea justificada. Si los gastos ocasionados por la reclamación (verificación, Transporte, etc.) son superiores al depósito efectuado, la diferencia será a cargo del reclamante, si la reclamación es justificada. Al contrario, si los gastos son inferiores, la diferencia le será devuelta al reclamante.

## **Artículo 9.- Sanciones.**

9.1. Si así lo consideran los Comisarios Deportivos podrán aplicar las sanciones indicadas en este reglamento en sustitución o adición a las sanciones indicadas en las regulaciones especificadas en el artículo 1.2.

9.2. Cualquier falta técnica conlleva a la pérdida de tiempos de las practicas libres o cronometradas (clasificación) o a la exclusión de todas las mangas previo al reporte de la falta. Únicamente por recomendación de los comisarios técnicos los Comisarios Deportivos podrán considerar otra sanción.

9.3. En caso de que sus vehículos presenten faltas técnicas, los preparadores o mecánicos podrán ser sancionados con la prohibición de ingresar a paddock y el área de pits por la cantidad de eventos que se consideren necesarios.

9.4. La falta o la mentira en una declaración jurada, una ficha o declaración técnica, a la hoja de inscripción o cualquier otro documento administrativo será sancionada con la exclusión del evento. Este incumplimiento, se puede dar, antes, durante o después del evento. Esto prescribe 30 días hábiles después de cada evento.

## **Artículo 10.- Vehículos con piloto compartido.**

10.1. Únicamente se premiará al piloto que se inscriba como titular en un vehículo. Salvo solicitud del piloto titular y bajo reserva del Comité Organizador un piloto secundario no figurará en los resultados oficiales.

10.2. Los puntos obtenidos por una pareja en un vehiculo compartido son adjudicados a ambos pilotos siempre y cuando cada piloto haya participado en al menos una manga. Los puntos sumados al piloto secundario no son validos sino hasta que este se inscriba como titular y participe como tal en al menos 4 fechas.

10.3. Una vez que un piloto ha sido inscrito como titular este no puede ser inscrito como piloto secundario, salvo causas de fuerza mayor y a criterio del Comité Organizador.

10.4. El vehículo puede ser compartido por un máximo de dos pilotos.

## **Artículo 11.- Vehículos Muleto.**

11.1. Una vez iniciado el evento es prohibido correr en un vehículo diferente al inscrito.

## **Artículo 12.- Números de Competencia, nombre del piloto, categoría y clases.**

12.1. Los números de competencia deben de cumplir como mínimo con las dimensiones establecidas en el Código Deportivo Internacional y con su posición.

12.2. Los vehículos de las clases TS1, 2 y GT3A, B deberán tener además de los números indicados en el artículo 12.1 el número de competencia entregado por el Comité Organizador el cual debe ser colocado en la esquina superior izquierda del parabrisas trasero.

12.3. Todo vehículo debe de tener en ambos costados y claramente visibles indicada la clase y la categoría a la cual pertenece.

12.4. Todo vehículo debe de tener en ambos costados y claramente visibles el nombre de al menos el piloto titular.

## **Artículo 13.- Verificaciones técnicas.**

13.1. La lista de vehículos autorizados a tomar la salida de la competencia será publicada el viernes antes del evento.

13.2. Todo vehículo debe contar con los marchamos de revisión correspondientes. Este marchamo es propiedad del Comité Organizador y puede ser retirado si la Comisión Técnica así lo determina. El marchamo es otorgado por el comité organizador, para obtener los marchamos los pilotos deben solicitar una revisión a los inspectores del comité organizador. La solicitud de revisión debe ser solicitada al menos una semana antes del evento y está sujeta a la disponibilidad de los inspectores. En caso de que por falta de tiempo de los inspectores un vehículo se quede sin revisión, este no podrá participar en el evento, salvo autorización por el comité organizador.

13.3. Todo vehículo que no haya pasado las verificaciones técnicas en el evento anterior debe de solicitar una revisión previa al próximo evento. Ningún vehículo que esté en estas circunstancias podrá tomar la salida sin antes haber sido inspeccionado. El costo de la inspección es de \$500.

13.4. Para los vehículos de la categoría TS la revisión incluye marchamado de motor, marchamado de caja de cambios y marchamado del motor al chasis. Únicamente serán marchamados dos motores ya sea el mismo dos veces o dos motores distintos. En caso de que se requiera de un tercer marchamado el vehículo deberá agregar un 5% de peso a su peso mínimo, en caso se un cuarto marchamado deberá agregar un 10% y así sucesivamente.

13.5. Los Comisarios Técnicos en todo momento pueden:

-Verificar la elegibilidad de un vehículo.

-Solicitar a un equipo o piloto el desarme de cualquier elemento del vehículo para verificar su elegibilidad.

-Pedir (y retener) a cualquier competidor las partes o piezas que así lo consideren para posterior análisis. Para una retención de pieza será utilizado el procedimiento anexo.

-En cualquier momento los vehículos deben de contener por lo menos 4 litros de combustible para efectos de estudio de muestras.

13.6. Cualquier vehículo que una vez pasada la revisión técnica sea desarmado o modificado de cualquier forma de tal manera que se vea afectada su seguridad o se ponga en duda su elegibilidad pierde su revisión y debe de ser inspeccionado nuevamente. De igual manera, todo vehículo que se haya visto involucrado en un incidente con consecuencias similares debe de ser presentado ante los comisarios técnicos.

13.7. El Director de carrera puede solicitar en cualquier momento que un carro que se vea involucrado en un accidente sea detenido para su revisión.

13.8. El horario de la revisión técnica será publicado en el reglamento particular de cada evento.

13.9. La Comisión Técnica puede verificar un carro antes de un evento si así lo considera necesario.

13.10. La presencia del piloto o su concursante es obligatoria durante la revisión, de no ser así el piloto y su concursante pierden el derecho de reclamos y serán excluidos del evento.

13.11. Los Comisarios Técnicos pueden realizar cualquier verificación que consideren necesaria utilizando los métodos que ellos consideren necesarios.

13.12. El concursante o el piloto deben completar una ficha técnica que será suplida por la organización, dicha ficha técnica tiene el carácter de una declaración jurada y deberá ser homologada por los comisarios técnicos, cualquier diferencia que señalen los comisarios técnicos entre la ficha técnica y el estado del vehículo el día del evento, ya sea antes o después de participar, tendrá como sanción la exclusión del vehículo o la no participación del eventos.

## **Artículo 14.- Limitación de Llantas (verificación técnica).**

14.1. Para la categoría TS es permitido utilizar únicamente las llantas suministradas por el Comité Organizador siendo estas restringidas en su cantidad y limitadas a un tipo de marca y estilo. La entrega de llantas será realizada progresivamente a lo largo de la temporada.

14.2. Para la clase GT3 es permitido utilizar únicamente las llantas suministradas por el Comité Organizador siendo estas restringidas en su cantidad y limitadas a un tipo de marca y estilo. Las llantas de lluvia son libres. El límite de llantas se establece en 6 por evento salvo otra indicación en el reglamento particular de cada evento.

14.3. Para las clases GT1 y GT2 el tipo de llanta es libre y su cantidad es limitada a 6 por evento salvo otra indicación en el reglamento particular de cada evento.

14.4. Toda llanta debe de estar marcada por la comisión técnica y debe contar con sus sellos respectivos

14.5. Es responsabilidad del piloto que sus llantas cuenten con las marcas respectivas y se encuentren debidamente registradas. Para la categoría GT las llantas marcadas se deben utilizar en el Warm Up, la clasificación y en carrera. Para la categoría TS las llantas marcadas se deben utilizar en todo momento.

14.6. Para la categoría GT es prohibido el uso de otro tipo de llantas que no sean para condición seca si no ha sido declarada la condición de pista mojada.

14.7. Si se utilizan llantas para seco en condición de pista mojada solo se permite el uso de las llantas indicadas en los artículos 14.1, 14.2 y 14.3.

14.8. Cualquier tratamiento químico o mecánico a las llantas está prohibido. La orientación y estilo del taco original de la llanta así como su perfil no pueden ser modificados. El uso de calentadores de llantas no esta permitido.

## **Artículo 15.- Pesaje (verificación técnica).**

15.1. El peso de cualquier vehiculo puede ser verificado en cualquier momento, el vehiculo debe de ser pesado con el piloto dentro y el mismo con todo su equipo de seguridad. En el área de pesas el piloto debe de acatar toda instrucción emitida por los oficiales técnicos.

15.2. En la práctica cronometrada (clasificación) todo vehículo debe de ser pesado inmediatamente después de haber ingresado a pits. Los oficiales pueden solicitar que un vehículo sea pesado en cualquier momento durante el tiempo de clasificación.

15.3. Durante la clasificación es prohibido detenerse en pits sin antes haber llevado a pesar el vehículo.

15.4. Después de cada manga los comisarios técnicos escogerán a su mejor criterio cuales vehículos deberán pasar a pesarse.

15.5. En caso de que un vehículo y su piloto no cumplan con el peso reglamentario se aplicara la sanción establecida en el artículo 9.2 salvo cuando la diferencia sea causada por la perdida accidental de un componente del vehículo.

15.6. Está prohibido colocar, adicionar, retirar o extraer del vehículo cualquier materia sólida, líquida o gaseosa una vez que este ha sido seleccionado para su pesaje o inclusive en el momento de su ingreso a pits. Esto aplica también a los vehículos que se dirigen al parque cerrado.

15.7. Solamente podrán estar en el área de pesaje los oficiales técnicos y las personas autorizadas por los Comisarios Técnicos.

15.8. En una práctica cronometrada cualquier asistencia al vehículo debe ser realizada después de que este sea pesado.

15.9. El porcentaje de error para la pesa oficial es establece en 2%

## **Artículo 16.- Peso por posición (verificación técnica).**

16.1. Los vehículos de la categoría Turismo de Serie serán lastrados para la siguiente carrera según el resultado obtenido en su clase respectiva de la siguiente manera:

Clase TS1	
Posición	Lastre correspondiente de
1	70 lbs
2	50 lbs
3	30 lbs
4	20 lbs
5	10 lbs
6	0
7	-10 lbs
8 en adelante	-20 lbs

Clase TS2	
Posición	Lastre correspondiente de
1	50 lbs
2	30 lbs
3	10 lbs
4	0 lbs
5	-10 lbs
6 en adelante	-20 lbs

-El lastre a adicionar se calcula en base al peso mínimo del vehículo.

-El lastrado es acumulativo y para un auto no podrá superar 210 lbs para la clase TS1 y de 150lbs para la clase TS2.

16.2. Los vehículos de las clases GT3A y B serán lastrados para la siguiente carrera según el resultado obtenido en su clase respectiva de la siguiente manera:

Clase GT3A	
Posición	Lastre correspondiente de
1	70 lbs
2	50 lbs
3	30 lbs
4	20 lbs
5	10 lbs
6	0
7	-10 lbs
8 en adelante	-20 lbs

Clase GT3B	
Posición	Lastre correspondiente de
1	50 lbs
2	30 lbs
3	10 lbs
4	0 lbs
5	-10 lbs
6 en adelante	-20 lbs

-El lastre a adicionar se calcula en base al peso mínimo del vehículo.

-El lastrado es acumulativo y para un auto no podrá superar 210 lbs

16.3. Los vehículos de las clases GT1 y 2 serán lastrados para la siguiente carrera según su posición en la clasificación absoluta y a como se indica en la siguiente tabla:

Clase GT Absoluta	
Posición	Lastre correspondiente de
1	3% a su peso mínimo
2	2.5% a su peso mínimo
3	2% a su peso mínimo
4	1.5% a su peso mínimo
5	1.0% a su peso mínimo
6	0
7	-1.0% a su peso mínimo
8 en adelante	-1.5% a su peso mínimo

-El lastre a adicionar se calcula en base al peso mínimo del vehículo.

-El lastrado es acumulativo y para un auto no podrá superar 210 lbs

16.4. El peso por posición entra a regir a partir del siguiente evento. En caso de que se cancele un evento el peso respectivo será aplicado a partir del siguiente evento. Un piloto que se ausente de un evento aplicara el peso en el siguiente.

16.5. El peso por posición es dependiente tanto del piloto titular como del secundario. En caso de que se junten dos pilotos con diferente peso por posición se utilizará el monto mayor.

16.6. Los lastres deben de ser sujetados según lo indica el artículo 263-5 del apéndice J del Código Deportivo Internacional.

16.7. Para los eventos denominados internacionales por el Comité de Organización las clases indicadas en los respectivos reglamentos particulares podrán quitar los pesos por posición acumulados al momento. En este caso los pesos por posición serán retomados en el próximo evento de carácter nacional y se deberá tomar en cuenta la posición obtenida en el evento internacional excluyendo a los pilotos internacionales.

16.8. En caso de que un vehículo ingrese posterior al inicio del campeonato, este deberá aumentar su peso de la siguiente manera:

Fecha	GT1	GT2	GT3A	GT3B	TS1	TS2
2	3%	3%	70lb	50lb	70lb	50lb
3	6%	6%	105lb	90lb	105lb	80lb
4	9%	9%	140lb	120lb	140lb	110lb
5	12%	12%	175lb	180lb	175lb	140lb
6	15%	15%	210lb	210lb	210lb	150lb
7					210lb	150lb

## **Artículo 17.- Balance de desempeño.**

17.1. Con el fin de mantener igualdad de condiciones y un balance en la competitividad del campeonato el Comité Organizador se reserva el derecho de adicionar peso a los vehículos según sea el caso en particular.

## **Artículo 18.- Seguridad y Comportamiento General.**

18.1. Instrucciones oficiales serán mostradas a los pilotos mediante las señales establecidas por el Código Deportivo Internacional. Nadie puede utilizar señales similares bajo ninguna circunstancia.

18.2. Se prohíbe la estancia de vehículos particulares en la zona de pits.

18.3. La ubicación de los miembros del equipo y las reparaciones a los vehículos sólo podrán ser realizadas en la zona de Pit-Lane asignada a cada concursante.

18.4. El piloto y su concursante son responsables por el comportamiento de las personas que se encuentran en su box.

18.5. Están terminantemente prohibido fumar y el consumo de bebidas alcohólicas en la zona de pits.

18.6. Es obligatorio que todos los pilotos que tomen parte en los entrenamientos y las carreras de todas las pruebas de Velocidad en Circuito, lleven siempre la vestimenta ignífuga completa y casco homologados de acuerdo con lo establecido en el Anexo L del Código Deportivo Internacional.

18.7. El uso de un medio de arranque externo al vehículo sólo estará autorizado en el Paddock, Boxes, vía interior y en la parrilla de salida.

18.8. Desde el inicio y hasta la finalización de la (de las) práctica(s) o carrera(s) y hasta que todos los vehículos hayan llegado al Parque Cerrado, por sus propios medios o por otro de los modos especificados en este Reglamento, nadie está autorizado a permanecer en la pista excepto los Comisarios y oficiales de Pista en ejecución de su misión, el piloto cuando conduce (competencia o práctica) o bajo las instrucciones de los Comisarios o oficiales de Pista, y los mecánicos.

18.9. En todo momento la circulación por el Pit Lane se efectuará con las máximas precauciones de seguridad y a una velocidad inferior a 60 Km/h.

18.10. Está prohibido empujar un vehículo en Pit Lane, a lo largo del mismo para hacerle cruzar así la línea de llegada.

18.11. Únicamente, un vehículo puede ser empujado en dirección contraria para desplazarlo de cualquier posición peligrosa en la que pudiera encontrarse, siempre bajo las indicaciones de los Comisarios y o los oficiales de pista.

18.12. Un piloto no puede en ningún caso empujar su propio vehículo, salvo indicación directa de los Oficiales de Pista.

18.13. La pista sólo podrá ser utilizada por los pilotos que estén autorizados a tomar parte en la sesión programada en ese momento.

18.14. Los vehículos que abandonen el Pit Lane no podrán traspasar la línea amarilla discontinua pintada a la salida del Pit Lane, salvo en casos de fuerza mayor, así aceptado por los Comisarios Deportivos de la prueba.

18.15. Entrar en la zona de desaceleración traspasando la línea continua de separación con la pista está prohibido.

18.16. Está totalmente prohibido a los pilotos conducir sus vehículos en dirección contraria a la de la carrera bajo pena de exclusión.

18.17. Durante los entrenamientos y la carrera, los pilotos deberán utilizar sólo la pista y deben en todo momento respetar las disposiciones de los Reglamentos aplicables a la conducción en circuito.

18.18. En particular está prohibido:

a.) Realizar ensayos de salida en la pista durante toda la duración de las prácticas y carrera, excepto en la zona de aceleración comprendida entre el semáforo o bandera de final de Pit Lane y la pista.

b.) Efectuar maniobras de zig-zag para calentamiento de neumáticos, en prácticas en la totalidad de los mismos y en carrera.

18.19. Durante la carrera, un vehículo que se encuentra sobre la pista puede utilizar todo el ancho de la misma; sin embargo, en el momento que éste sea alcanzado por otro vehículo cuya velocidad sea, bien momentáneamente o bien constantemente, superior a la suya, el piloto debe ceder el derecho de paso al otro vehículo, ciñéndose a un lado para facilitar el paso por el otro lado.

18.20. Si el piloto del vehículo alcanzado parece no utilizar debidamente el retrovisor, los oficiales de pista deberán señalarle el hecho por medio de la bandera azul, advirtiéndole así que otro piloto quiere sobrepasarlo, debiendo respetar la bandera azul señalizada.

18.21. La conducción fuera de los límites de la pista es prohibida.

18.22. La realización de maniobras susceptibles de molestar a otros pilotos, tales como toques, empujones o golpes por parte del concursante que adelanta, o más de un cambio imprevisto o anormal de dirección por un piloto están estrictamente prohibidas y entrañarán penalizaciones, dependiendo de la importancia o la reiteración de las infracciones. La repetición de una conducta antideportiva puede entrañar la exclusión.

18.23. Aquellos pilotos que efectúen más de un cambio de dirección sobre la pista para evitar ser adelantados por otro conductor podrán ser sancionados, pudiendo llegar hasta la exclusión en base a las condiciones específicas del hecho que se juzgue o por eventuales reincidencias.

18.24. Está prohibida toda maniobra de obstrucción por parte de uno o varios pilotos que tengan o no intereses comunes. No está permitido rodar constantemente juntos a varios vehículos, o adoptar una formación en abanico de manera que otro vehículo no pueda sobrepassarlos. En este caso, la bandera azul será presentada a los conductores.

18.25. La penalización infligida a los pilotos que no respeten la bandera azul será igualmente aplicada a los conductores que obstruyan una parte de la pista, y será más severa en el caso de una obstrucción sistemática, pudiendo llegar en este caso a la exclusión.

18.26. La repetición de faltas graves, o la evidencia de una falta de dominio o control del vehículo (por ejemplo, una salida de pista), podrá entrañar la exclusión de la carrera de los pilotos en cuestión.

18.27. Durante los entrenamientos y la carrera, cualquier vehículo que se detenga deberá ser sacado de la pista lo más rápidamente posible con el fin de que su presencia no suponga un peligro o no obstaculice el desarrollo de la carrera. Si el piloto es incapaz de retirar su vehículo de una posición que entrañe riesgos el/los comisarios de pista u otros oficiales deberán prestarle asistencia. Si el vehículo, gracias a esta asistencia, reingresa a la competencia o es conducido o empujado hasta los boxes o al Paddock será penalizado de la siguiente forma:

a.) En entrenamientos, con la anulación del mejor tiempo realizado por el piloto afectado excepto si éste deja su vehículo, bajo vigilancia de un comisario técnico, en el interior del Parque Cerrado.

b.) En carrera, con la exclusión de la misma, si dicha asistencia permite que el motor se ponga de nuevo en marcha.

18.28. Si un vehículo se inmoviliza durante la carrera, el motor deberá ser de nuevo puesto en marcha con la ayuda del motor de arranque.

18.29. Todo vehículo abandonado por su conductor sobre el circuito, salvo para intentar las reparaciones previstas en el presente Reglamento con los medios de a bordo, será considerado como retirado, cualquiera que sea la causa o duración de este abandono.

18.30. Ningún piloto tiene derecho a rehusar que su vehículo sea empujado o remolcado por medios mecánicos hacia el exterior de la Pista, al contrario, debe hacer todo lo posible para facilitar la maniobra y obedecer las instrucciones de los oficiales de pista.

18.31. El piloto que abandone su vehículo, deberá dejarlo en punto muerto y con el volante en su lugar y en este caso la organización no se hace responsable por daños que sufra el vehículo.

18.32. Excepto en la zona del Paddock, en los Boxes, en la parte de vía interior reservada al equipo, o en la parrilla de salida, cualquier reparación en un vehículo está prohibida.

18.33. No está autorizado recibir asistencia en el interior del Box una vez el vehículo haya salido del mismo.

18.34. Las luces de freno deben estar encendidas permanentemente si se declara condición de pista mojada. El piloto puede optar por otro tipo de luz siempre y cuando sea de color roja y su uso sea autorizado por los Comisarios Técnicos.

18.35. La organización, el Comité Organizador o cualquier persona involucrada con el evento no son responsables por daños ocasionados a vehículos de competencia en carrera o por parte de algún oficial en procedimientos de extracción o remolque del vehículo.

18.36. Cualquier acción que ponga en peligro la vida de un piloto será sancionada con la exclusión del evento.

18.37. Es obligatorio que cuando un vehículo se daña, el piloto lo deje en un lugar seguro, fuera de la pista. La sanción por incumplir este punto es de un drive through.

18.38. El adecuado funcionamiento del equipo de cronometraje y los transponders es responsabilidad del piloto.

## **Artículo 19.- Combustible y reabastecimiento.**

19.1. Salvo alguna indicación en el reglamento particular, en la categoría TS es obligatoria la utilización de la gasolina oficial suministrada por la organización, el irrespeto a este punto se considera una falta técnica.

19.2. Durante el transcurso de los entrenamientos oficiales y la carrera, los Comisarios Técnicos podrán tomar muestras de la gasolina utilizada por los vehículos participantes para su posible análisis posterior.

19.3. Todo vehículo deberá disponer en todo momento en su sistema de combustible de al menos 4 litros de gasolina.

De existir una cantidad menor se aplicarán las siguientes sanciones:

- a) Después de entrenamientos implicará la anulación de los tiempos de entrenamientos
- b) Después de la carrera, la exclusión de la misma.

19.4. Durante todo momento en el reabastecimiento de combustible a un vehículo debe de haber un miembro del equipo con un extintor de polvo químico presente.

## **Artículo 20.- Pit lane, box y garajes.**

20.1. La zona de desaceleración forma parte del área de pits.

20.2. En el curso de los entrenamientos y la carrera solamente estará autorizado el acceso a boxes por la zona de desaceleración.

20.3. Con el fin de evitar cualquier duda, el Pit-Lane estará dividido en: una vía definida "VIA DE CIRCULACIÓN" la cual es la más próxima al muro de separación entre la pista y el Pit-Lane, y un "AREA DE TRABAJO", la cual es la única zona donde está permitido trabajar en los vehículos, esta es el área en frente del box. Los concursantes no podrán pintar líneas o marcas en ninguna zona del Pit-Lane. Todo vehículo que se encuentre en la "VIA DE CIRCULACIÓN" en cualquier momento, deberá encontrarse con el piloto a bordo en orden de marcha.

20.4. Si algún material ha sido dejado por descuido en la vía rápida, debe ser retirado inmediatamente.

20.5. La colocación de los miembros del equipo y las reparaciones a los vehículos solo podrán ser realizadas en la zona de Pit-Lane asignada a cada concursante.

20.6. Si un piloto sobrepasa su pit (o la zona asignada para su equipo) antes de haberse parado, no puede volver el vehículo al stand más que empujado. No está permitido el uso de la reversa

20.7. En un meeting en el que se celebren varias pruebas, los competidores no pueden utilizar el Pit-Lane más que durante la duración de los entrenamientos y carrera para la que se encuentren inscritos o por autorización expresa del Director de Carrera y/o Competición.

20.8. Si un vehículo es autorizado a moverse por el Pit- Lane deberá hacerlo siempre en el sentido normal de circulación y sin el motor en marcha. En competencia se debe respetar el sentido de giro en pits.

20.9. Está prohibida la entrada de animales (excepto de aquellos que puedan estar especialmente autorizados para uso de los servicios de seguridad), en la zona de los pits, en la pista y en todas las zonas reservadas a los espectadores.

20.10. Una bandera verde al final del pit lane indica que está autorizada la salida a la pista, una bandera roja indica lo contrario.

20.11. Está permitida la asistencia de 4 miembros de equipo a un carro durante una carrera y de 2 miembros en una práctica cronometrada.

## **Artículo 21.- Prácticas Oficiales, y no oficiales (cronometrados y no cronometrados)**

21.1. Para todas las sesiones de prácticas aplicaran las regulaciones establecidas por el artículo 1.2.

21.2. Corresponde al Director de Competición y/o al Director de Carrera, y sólo a ellos, la decisión de declarar la situación de Pista Mojada durante los entrenamientos cronometrados, y en este caso comunicarlo a todos los participantes.

21.3. Todas las vueltas efectuadas durante las prácticas cronometradas serán cronometradas para determinar la posición de los pilotos a la salida.

21.4. Al final de cada sesión de entrenamientos oficiales cronometrados, el mejor tiempo realizado por cada piloto será publicado oficialmente.

21.5. El Director de Carrera puede interrumpir las prácticas oficiales cronometradas y no cronometradas tantas veces y por tanto tiempo como él crea necesario. Salvo imposibilidad manifiesta este tiempo deberá ser recuperado, al menos para cumplir los mínimos de las prácticas oficiales cronometradas. Sólo en los casos de prácticas oficiales no cronometrados, se podrá renunciar a prolongar dicho período después de una interrupción de este tipo.

21.6. En el caso que una o varias sesiones de entrenamientos oficiales cronometrados sean interrumpidas, no se admitirá ninguna reclamación relativa a los posibles efectos sobre la calificación de los pilotos admitidos a la salida.

21.7. Cuando la señal de interrupción sea dada todos los vehículos reducirán inmediatamente la velocidad y regresarán lentamente a sus boxes, estando prohibido adelantar. Todos los participantes deben tener en cuenta que:

- Vehículos de carrera o de intervención podrán encontrarse en la pista.
- El circuito puede encontrarse completamente bloqueado u obstruido a causa de un accidente,
- Las condiciones atmosféricas podrían haber convertido el circuito en intransitable.

Los vehículos que hayan quedado abandonados en el Circuito serán recuperados y transportados al Paddock para ser entregados a los equipos.

21.8. Las prácticas no oficiales serán reguladas por el Comité Organizador. Los detalles de fechas y permisos de prácticas se manejan en la oficina de Pro Motor Sport.

## **Artículo 22.- Parrilla de Salida.**

22.1. Al final de la(s) sesión(es) de entrenamiento(s) oficial(es) cronometrado(s) se publicará el mejor tiempo de cada piloto.

22.2. La parrilla de salida será determinada en el orden de tiempos más rápidos realizados por cada piloto teniendo en cuenta los de la sesión de prácticas oficiales cronometradas. Si 2 o más pilotos obtuvieran el mismo tiempo, la prioridad será otorgada al que lo haya obtenido primero.

22.3. El acceso a la parrilla finalizará 3 minutos antes de la hora prevista para la salida de la vuelta de formación de la carrera. Cualquier vehículo que en este momento no se haya colocado en su lugar sobre la parrilla no estará ya autorizado a hacerlo, y partirá del Pit Lane.

22.4. Esta permitida la vuelta falsa siempre que se haga por el Pit Lane.

22.5. Un miembro del equipo debe de ayudar al piloto a buscar su ubicación en la parrilla de salida.

## **Artículo 23.- Procedimiento de Salida Parada.**

23.1. La cuenta regresiva observara las siguientes indicaciones:

-10 minutos para carrera: Apertura de Pits (este tiempo puede ser mayor dependiendo del evento)

-5 minutos para carrera: Cierre de pits, panel de 5 minutos mostrado en la torre

-3 minutos para carrera: Todas las personas –excepto pilotos, oficiales, miembros de los equipos y cámaras de TV- deberán abandonar la parrilla. Panel de 3 minutos mostrado en la torre.

-2 minutos para la carrera: Finaliza el plazo para ayuda mecánica exterior en los vehículos en parrilla. Los motores deben ser puestos en marcha con los pilotos al volante. TODOS –excepto pilotos y oficiales- deberán abandonar la parrilla. Panel de 2 minutos mostrado en la torre

-15 segundos para carrera: inicia vuelta de formación.

23.2. La parrilla tendrá una formación 1 x 1.

23.3. La señal de salida será dada mediante el semáforo de salida (rojo / apagado) operado por el Director de Carrera, el Director de Competición o un delegado.

23.4. 5 MINUTOS antes de la salida el safety car con los destellantes apagados, cubrirá una vuelta completa al circuito y entrará al pit lane.

23.5. Cuando los vehículos ingresen a la parrilla de salida al final de la vuelta de formación se pararan en su posición respectiva de parrilla manteniendo su motor en marcha. Cuando todos los vehículos sean inmovilizados el juez de salida encenderá el semáforo rojo. En cualquier momento comprendido de un mínimo de cuatro segundos a un máximo de siete segundos desde la aparición del semáforo rojo la salida será dada apagándose el semáforo rojo.

23.6. Todo piloto que haga caso omiso de las indicaciones de los oficiales para colocarse en la posición correcta de salida y se encuentre parado pero en posición avanzada o no centrada con relación a las marcas de la parrilla será penalizado.

23.7. Si después de haber regresado a la parrilla de salida al final de la vuelta de formación surge un problema se aplicara el siguiente procedimiento:

Si un vehiculo tiene un problema que pueda hacer peligrar la salida, su piloto debe indicarlo rápidamente, y el oficial de parrilla correspondiente, deberá agitar su bandera amarilla.

Si el Director de Carrera, a la vista de lo anterior, decide que la salida debe ser retrasada, pero no es preciso que los demás vehículos paren sus motores por aquel motivo, mostrara bandera roja y

un panel indicativo de "Vuelta de Formación Adicional", ocho segundos después agitara la Bandera verde, y los vehículos que puedan hacerlo completaran una vuelta de formación, estando señalizado con banderas amarillas agitadas el vehículo o vehículos causantes del problema.

Cuando todos los vehículos hayan salido para iniciar una nueva vuelta de formación, el vehículo o vehículos que no hayan podido salir a ella serán llevados por los oficiales de parrilla al Pit Lane y su lugar en la parrilla quedará vacante.

El equipo de dicho vehículo puede en el Pit Lane rectificar el problema, y si lo consiguen, el vehículo podrá tomar la salida del Pit Lane.

Si son varios los vehículos que hayan tenido que ser extraídos de parrilla por aquella causa, el orden de su salida desde el Pit Lane será determinado por el orden en que lleguen al final del mismo, tras solucionar sus problemas.

Cada vez que lo anterior ocurra la distancia será reducida en una vuelta.

23.8. Si surge un problema cuando los vehículos vuelven a la parrilla después de la vuelta de formación adicional y el Director de Carrera decide que la Salida sea retrasada, y todos los vehículos que hay en ella paren sus motores, se seguirán los siguientes procedimientos:

a.) Si la luz roja no ha sido encendida se mostrará una bandera roja y se sacara un panel indicador de SALIDA RETARDADA.

b.) Si la luz roja ha sido encendida, el Director mostrara una bandera roja, dejando la luz roja encendida y sacara un panel con la indicación SALIDA RETARDADA

En ambos casos, a) y b), los vehículos pararan sus motores y el procedimiento de salida recomenzará en la pancarta de 5 MINUTOS, y la distancia de la carrera será reducida en 2 vueltas.

El vehículo o vehículos causantes del retraso de la salida solamente podrán tomar la salida detrás del último de la parrilla, bajo reserva de que sus vehículos puedan hacerlo.

Para asegurar el cumplimiento de esta regla, un oficial con una bandera amarilla se situara prudencialmente delante del vehículo en cuestión para evitar que se mueva antes de que todos los demás hayan tomado la salida de la nueva vuelta de formación. En ese momento el vehículo puede arrancar y su lugar de parrilla quedara vacante.

Si varios pilotos se encuentran en esta situación, su nueva posición al final de la parrilla respetara el orden de su posición relativa en la parrilla anterior.

23.9 En el caso de que sea necesario aplicar el Art. 23.8 o 23.7 la prueba contará a pesar del número de veces que este procedimiento se haya repetido y el hecho que la distancia de la carrera haya sido reducida.

23.10 Ningún reabastecimiento será autorizado si mas de un procedimiento de partida se muestra necesario.

23.11 Si después de la salida de la carrera un vehículo permanece inmóvil en la parrilla de salida los oficiales de pista deben de empujarlo inmediatamente a lo largo de la pista para poner en marcha su motor. Si después de varias tentativas el vehículo no se pone en marcha los oficiales de pista lo empujaran hasta el pit lane por el acceso mas practico donde los mecánicos podrán probar de ponerlo en marcha.

23.12 Bajo circunstancias excepcionales, el procedimiento de salida parada podrá realizarse con un vehículo de seguridad. En este caso, cuando se muestre el panel de 5' MINUTOS el vehículo de seguridad encenderá sus luces destellantes amarillas. Esta es la señal que indicará a los conductores que la salida será dada tras el vehículo de seguridad. Cuando se encienda la luz verde el vehículo de seguridad abandonará la parrilla con el resto de los vehículos siguiéndolo a una distancia inferior a 5 veces la longitud de un vehículo. No habrá vuelta de formación y la salida será dada cuando el líder cruce la línea de salida por primera vez.

Está permitido el adelantamiento, solamente durante la primera vuelta de actuación del Vehículo de Seguridad, cuando un vehículo se retarda al abandonar la parrilla y el resto de los vehículos no pueden evitar el adelantamiento sin retrasar al resto de la parrilla de forma indudable. En este caso los pilotos podrán únicamente adelantar para restablecer el orden original de salida.

Una penalización en tiempo podrá ser impuesta a todo piloto que, en opinión de los Comisarios Deportivos, hubiera adelantado innecesariamente a otro vehículo durante la primera vuelta.

- 23.13 En caso de que durante la vuelta de formación un vehículo sufra un problema, este debe:
- Si resuelve el problema antes de que lo rebase el último vehículo de la parrilla, retomar su posición original.
  - Si resuelve el problema después de que lo rebase el último vehículo en parrilla pero antes de que el primer vehículo es detenga en formación, partirá detrás del último vehículo en parrilla.
  - Si el primer vehículo ya se formó en parrilla y no ha resuelto el problema, deberá retirar su vehículo de la pista.

## **Artículo 24.- Procedimiento de Salida Lanzada.**

- 24.1. La cuenta regresiva observara las siguientes indicaciones:
- 10 minutos para carrera: Apertura de Pits (este tiempo puede ser mayor dependiendo del evento)
  - 5 minutos para carrera: Cierre de pits, panel de 5 minutos mostrado en la torre
  - 3 minutos para carrera: Todas las personas –excepto pilotos, oficiales, miembros de los equipos y cámaras de TV- deberán abandonar la parrilla. Panel de 3 minutos mostrado en la torre.
  - 2 minutos para la carrera: Finaliza el plazo para ayuda mecánica exterior en los vehículos en parrilla. Los motores deben ser puestos en marcha con los pilotos al volante. TODOS –excepto pilotos y oficiales- deberán abandonar la parrilla. Panel de 2 minutos mostrado en la torre
  - 15 segundos para carrera: inicia vuelta de formación.
- 24.2. La parrilla tendrá formación 2 x 2.
- 24.3 Cuando se muestre el panel de 5 MINUTOS el safety car o vehículo de lanzamiento encenderá sus luces destellantes amarillas.
- 24.4. Con la pancarta de 15'' SEGUNDOS el vehículo de lanzamiento iniciará la marcha y así iniciará la vuelta de formación.
- 24.5. Durante la vuelta de formación el semáforo de salida permanecerá rojo.
- 24.6. Al final de la vuelta de formación si el Director de Carrera lo considera oportuno ordenara retirarse al vehículo de lanzamiento.
- 24.7. La señal de salida será dada mediante el semáforo de salida (rojo / verde) operado por el Director de Carrera o el Director de Competición o un delegado.
- 24.8 El vehículo con el mejor tiempo en clasificación será el responsable de mantener la velocidad impuesta por el vehículo de lanzamiento durante la vuelta de formación, así como una vez retirado el mismo, permanecer al frente de la parrilla dirigiendo a todos los vehículos hasta que se de la señal de salida. En caso contrario el vehículo con el mejor tiempo en clasificación será sancionado a juicio de los Comisarios Deportivos.
- 24.9. Cuando el Director de Carrera, lo crea conveniente dará la salida de la carrera accionando el semáforo verde.
- 24.10. Los adelantamientos estarán autorizados a partir del momento que el semáforo se ponga en verde.
- 24.11. En caso de producirse algún problema durante la vuelta de formación se actuara de la siguiente manera:

- a.) Si el vehículo de lanzamiento aun permanece en pista y las condiciones de la formación de parrilla así lo exigieran, el Director de Carrera ordenará al vehículo de lanzamiento realizar una o más vueltas suplementarias antes de retirarse.
- b.) Si el vehículo de lanzamiento ya se ha retirado, pero el semáforo aun permanece en rojo todos los puestos de señalización agitaran banderas amarillas. Los vehículos, bajo la dirección del vehículo con el mejor tiempo en clasificación, efectuarán una nueva vuelta de formación. Si es posible el vehículo de lanzamiento se incorporará de nuevo al frente de los vehículos, desde el Pit Lane, iniciando una nueva vuelta de formación.
- c.) Si el vehículo con el mejor tiempo en clasificación o el primero en parrilla tuviera problemas durante la vuelta de formación, las funciones y responsabilidades de este, pasará a desarrollarlas el vehículo que ocupa la segunda posición de la parrilla.
- En los casos a. y b. y a efectos de duración de la carrera (vueltas y/o tiempo), se considerará que la salida de la carrera es al final de la primera vuelta de formación.

24.12. El vehículo que va de primero en la parrilla de salida deberá mantener la velocidad impuesta por el vehículo de lanzamiento en forma constante en todo momento hasta el inicio de la competencia. Todos los vehículos deben mantener la velocidad impuesta por el primero de la parrilla hasta el inicio de la competencia.

## **Artículo 25.- Carrera**

25.1. Si un vehículo se inmoviliza durante la carrera, el motor deberá ser de nuevo puesto en marcha con la ayuda del motor de arranque. El uso de un medio de arranque externo al vehículo sólo estará autorizado en el pit lane y sobre la parrilla de salida.

25.2. Durante la carrera los pilotos saldrán del Pit-Lane bajo su propia responsabilidad. Si el pit se encuentra cerrado, no podrán ingresar a la pista.

25.3. Cuando el Director de Carrera y/o el Director de Competición hayan declarado la carrera como mojada, un panel indicador "PISTA MOJADA" será presentado en la línea de salida de los Pits y a la vista de los pilotos que se encuentren en la pista, durante las 5 primeras vueltas. Una carrera que haya sido declarada como mojada no será interrumpida en caso de lluvia aunque la pista se haya secado, los vehículos lleven nuevamente neumáticos de seco, y seguidamente vuelve a llover.

## **Artículo 26.- Neutralización de la Carrera Mediante un Vehículo de Seguridad**

26.1. En todas las pruebas puntuables para los Certámenes definidos en el artículo 1 del presente Reglamento se podrá utilizar un vehículo de seguridad para la neutralización de la misma por motivos de seguridad.

26.2. El vehículo de seguridad será utilizado para neutralizar una carrera por decisión de la Dirección de Carrera. Será usado únicamente si los competidores o los oficiales están en situación de peligro físico inminente, pero las circunstancias no hacen necesaria la detención de la carrera.

26.3. Cuando se dé la orden de intervención del vehículo de seguridad, todos los puestos de señalización desplegarán banderas amarillas agitadas y enseñarán un panel blanco con las siglas "SC" rotuladas en negro. Esta señalización se mantendrá hasta el final de la intervención del vehículo de seguridad.

26.4. Durante la carrera, el vehículo de seguridad se incorporará al circuito siempre desde la salida del Pit-Lane, sin importar donde se encuentre el líder de la carrera.

26.5. Todos los vehículos de competición se alinearán detrás del vehículo de seguridad, no separándose a una distancia superior a 5 veces la longitud de un vehículo. Todo adelantamiento está prohibido a no ser que a un vehículo le sea ordenado hacerlo desde el vehículo de seguridad o que el vehículo en frente tenga problemas mecánicos y disminuya su velocidad considerablemente.

26.6. Cuando lo ordene el Director de Carrera, el observador del vehículo de seguridad mandará que le adelanten, a todos los participantes que se encuentren en la cola entre él y el líder de la carrera. Estos vehículos continuarán a velocidad reducida, y sin adelantarse entre ellos, hasta que alcancen nuevamente la cola de vehículos detrás del vehículo de seguridad.

26.7. El vehículo de seguridad se utilizará, al menos, hasta que todos los participantes se encuentren en orden detrás de él. Una vez que el vehículo líder se encuentre detrás del vehículo de seguridad, deberá mantenerse a una distancia del vehículo de seguridad inferior a 5 veces la longitud de un vehículo y el resto de vehículos deberán permanecer en una formación tan cerrada como sea posible.

26.8. Mientras se encuentre operando el vehículo de seguridad, los vehículos competidores podrán parar en su pit, pero solamente podrán reincorporarse a la pista cuando esté verde a la salida del Pit- Lane. La señal verde se encontrará permanentemente mostrada salvo cuando la fila de vehículos cuya cabeza sea el vehículo de seguridad, se encuentre próxima a pasar ó esté pasando por la salida del Pit-Lane, en que se mostrará la señal roja. Un vehículo que se reincorpore a la pista en estas condiciones, procederá a velocidad moderada, y sin efectuar ningún adelantamiento, hasta que alcance el final de la fila que sigue al vehículo de seguridad.

26.9. Cuando el Director de Carrera ordene retirarse al vehículo de seguridad, éste apagará los rotativos destellantes y entrará al Pit-Lane al final de esa vuelta. Cuando el vehículo de seguridad se aproxime a la entrada del Pit-Lane se retirarán los paneles y las banderas amarillas en los puestos de señalización y se mostrarán banderas verdes durante una vuelta.

26.10. Cuando el vehículo de seguridad abandone la pista los vehículos de competición se estén aproximando a la línea de salida, se encenderá la luz verde en el semáforo de salida.

26.11 Todas las vueltas cubiertas mientras se encuentra el vehículo de seguridad en operación contarán para la clasificación de la carrera.

Si llegara el final de la carrera sin haberse retirado el vehículo de seguridad tomará la bandera a cuadros y todos los vehículos capaces de hacerlo deberán seguirlo hacia el interior del Pit-Lane y hasta el Parque Cerrado.

## **Artículo 27.- Interrupción de la Carrera**

27.1. Cuando fuera necesario interrumpir la carrera a causa de una obstrucción de la pista por un accidente, o a causa de las condiciones atmosféricas u otras razones que hicieran imposible su continuación, el Director de Carrera ordenará que una bandera roja sea desplegada en la línea de salida. Simultáneamente otras banderas rojas serán desplegadas en todos los puestos de Comisarios de Pista y la señal roja será mostrada en la salida de Pit-Lane.

27.2. Cuando la señal de parar la carrera ha sido dada, los equipos deberán tenerse en cuenta los siguientes apartados:

- a) está prohibido adelantar,
- b) los pilotos reducirán su velocidad inmediatamente,
- c) vehículos de competición o de seguridad pueden encontrarse en pista,

- d) el Circuito puede encontrarse completamente obstruido debido a un accidente,
- e) las condiciones atmosféricas han podido convertir el circuito en intransitable,
- g) todos los vehículos deberán formarse en fila india sobre la parrilla de salida o si es por lluvia al pit lane.
- h) la clasificación de la carrera será la de la última vuelta a aquella en el transcurso de la cual ha sido dada la señal de parada incluyendo las eventuales penalizaciones en tiempo en las que hubiera incurrido los participantes durante el transcurso de la misma.

27.3. El procedimiento a seguir varía según el número de vueltas completas que hayan sido efectuadas por el líder de la carrera antes que la señal de parada sea dada.

CASO "A": Menos de 2 vueltas completas. Todos los vehículos se dirigirán directamente a la parrilla donde volverán a ocupar los puestos que ocupaban en la salida anterior.

CASO "B": Dos vueltas completas, o más, pero menos del 75% de la distancia prevista para la carrera (redondeado al número entero inferior de vueltas). Todos los vehículos se formaran en fila india en la parrilla de salida, solamente si es por lluvia se dirigirán a pits.

CASO "C": 75% o más de la distancia de la carrera (redondeado al número entero más alto de vueltas). Los vehículos se dirigirán directamente hacia el Parque Cerrado, y la carrera se considerará terminada cuando el vehículo en cabeza haya sobrepasado la línea por penúltima vez, antes que la carrera haya sido interrumpida.

27.4. Si una carrera se suspende según los casos previstos, sin poder reiniciar la salida, no se atribuirá ningún punto en el caso A, la mitad en el caso B y la totalidad de puntos en el caso C.

## **Artículo 28.- Nueva Salida de una Carrera.**

### 28.1. Caso A

- a) La salida original será considerada nula y sin valor.
- b) La longitud de la nueva carrera será la distancia íntegra de origen.
- c) Los pilotos calificados para la carrera serán admitidos a la nueva salida en sus posiciones de parrilla de origen. Sólo los vehículos que hayan tomado la salida de origen serán admitidos, siempre que no hayan sido oficialmente retirados de la carrera en el momento de la interrupción de la misma.
- d) Después que la señal de parada de la carrera haya sido dada, todos los vehículos que estén en marcha se dirigirán directa pero lentamente hacia la parrilla.
- e) Se podrá trabajar en los vehículos.
- f) El reabastecimiento no será autorizado.

### 28.2. Caso B

- a) La carrera será considerada como realizada en dos partes, considerándose acabada la primera cuando el vehículo de cabeza haya franqueado la línea por última vez antes de que la carrera se haya parado.
- b) La distancia de la segunda parte será inferior en una vuelta a la distancia de la carrera original menos la primera parte. La clasificación de la carrera total será establecida por la suma de los resultados de las partes.
- c) La parrilla para la segunda parte será una parrilla estándar con los vehículos colocados en su orden de clasificación al final de la primera parte.
- d) Sólo los vehículos que hayan tomado la salida de origen serán admitidos, siempre que no hayan sido oficialmente retirados de la carrera en el momento de la interrupción de la misma y con la condición de que hayan vuelto por sus propios medios hasta el lugar autorizado:  
. Hacia una posición por detrás del último lugar de la parrilla, o en caso de que sea por lluvia al pit lane.
- e) Si la carrera ha sido interrumpida por causa de la lluvia, un panel con la indicación "LLUVIA" debe ser expuesto en la línea.
- f) No se podrá trabajar en los vehículos.

g) No será autorizado ningún tipo de reabastecimiento.

28.3 En los dos casos A) y B): La carrera será reanudada a continuación de su interrupción, tan pronto como las condiciones de seguridad se hayan restablecido, salvo decisión contraria de los Comisarios Deportivos que pueden modificar el horario de reanudación del nuevo procedimiento de salida anunciándolo en la pizarra oficial.

28.4. En caso de no producirse ningún retraso, el procedimiento de reanudación será el siguiente (cuando la carrera fue detenida por lluvia):

a) 10 MINUTOS después de la señal de parada, se abrirá la salida del Pit-Lane.

b) 5 MINUTOS después de la señal de parada, el tablón de 5' (CINCO MINUTOS) será mostrado, se cerrará la salida del Pit-Lane y el procedimiento normal de salida volverá a empezar. Cualquier vehículo que no pueda tomar su posición en la parrilla antes de mostrarse el panel de 3' (TRES MINUTOS), será dirigido y/o retenido en su pit. Entonces podrá salir del Pit-Lane.

## **Artículo 29.- Llegada.**

29.1. La señal de final de carrera se dará en la línea de llegada en el momento en que el primer vehículo haya recorrido toda la distancia de la carrera.

29.2 Si la señal de fin de carrera es dada, por cualquier razón distinta a las previstas en el Reglamento Particular, antes de que el vehículo líder haya efectuado el número de vueltas previsto, se considerará que la carrera ha finalizado cuando el vehículo líder ha pasado la línea por última vez antes de que la señal haya sido dada.

29.3. Si la señal de fin de carrera por cualquier razón es retrasada, la carrera se considerará finalizada cuando estaba previsto.

29.4. Después de haber recibido la señal de fin de carrera, todos los vehículos continuarán para 1 vuelta de desaceleración y finalizada esta se dirigirán inmediata y directamente al Parque Cerrado.

## **Artículo 30.- Parque Cerrado**

30.1. Inmediatamente después de finalizar los entrenamientos cronometrados y la carrera, todos los vehículos serán conducidos al Parque Cerrado.

30.2. Solo los oficiales encargados de los controles pueden permanecer en el interior de este Parque Cerrado. Ninguna intervención de la clase que sea puede ser efectuada sin la autorización de los oficiales.

30.3. El inicio de cada situación de Parque Cerrado al final de los entrenamientos y/o la carrera, se producirá en el momento en que se muestre por primera vez la bandera a cuadros. En ese momento cualquier vehículo que se encuentre en el pit lane efectuando alguna reparación u otra operación cesará de realizarla poniéndose a disposición de los oficiales para ir al parque cerrado.

30.4. El Reglamento del Parque Cerrado se aplicará a toda la zona comprendida entre la Línea de Llegada y la entrada del Parque Cerrado.

30.5. Desde el inicio de cada situación de Parque Cerrado y hasta su finalización, cada concursante deberá tener, al menos, un mecánico preparado junto al acceso al Parque Cerrado, por si fuera necesaria su intervención y para aligerar todas las operaciones que se realicen en el mismo. De lo contrario el piloto pierde todo derecho a reclamar.

30.6. Cualquier infracción al artículo 30 será considerada una falta técnica.

## **Artículo 31.- Resultados.**

31.1. El vehículo clasificado 1° será el que haya cubierto la distancia prevista en el tiempo más corto. Todos los vehículos serán clasificados teniendo en cuenta el número de vueltas completas que hayan realizado y, para aquellos que hayan totalizado igual número de vueltas, se tendrá en cuenta el orden de llegada a la línea.

31.2. Si un vehículo emplea un tiempo superior a 5 MINUTOS para realizar su última vuelta, ésta no será considerada a la hora de realizar el cálculo de la distancia total cubierta por dicho vehículo.

31.3. Quedarán clasificados todos los vehículos que hayan recorrido al menos el 75% del número de vueltas realizadas por el vencedor de su clase (redondeando a la unidad superior), aunque no hayan traspasado la línea de llegada después de haberlo hecho el vencedor de la prueba en su última vuelta y, en consecuencia no les haya sido mostrada la señal de fin de carrera (bandera a cuadros).

31.4. En caso de haberse presentado una intención de Apelación, o de estar pendiente del resultado de un análisis antidoping, etc., la parte de la clasificación afectada mantendrá su carácter provisional hasta la resolución definitiva. En este caso los Comisarios Deportivos firmarán la Clasificación Oficial, haciendo mención en la misma de qué parte está afectada y cual es el motivo de la provisionalidad

## **Artículo 32.-Resultados Finales.**

32.1. Los resultados oficiales serán publicados en los medios correspondientes cuando sean resueltas las apelaciones pendientes si existieran.

32.2. Al final del evento los resultados finales son provisionales. Se eleva a definitiva 30 minutos después de su publicación por el Colegio de Comisarios Deportivos, salvo que existan reclamaciones y o apelaciones por resolverse o verificaciones técnicas por realizar.

## **Artículo 33- Publicidad.**

33.1. Cualquier persona física o jurídica sin importar a quien represente que publique o realice publicidad con los resultados de una competencia, fecha, heat o con cualquier tema relacionado con el Campeonato de Velocidad, debe de indicar las condiciones exactas al desempeño o resultados referidos a la naturaleza de la competición, record, categoría, clase, etc. del vehículo, la posición o el resultado obtenido.

De no ser respetado este artículo a la persona que haya inscrito el vehiculo, quien es o a quien se tiene como responsable ante esta Asociación, para efectos de la sanción del mismo, le será impuesta una multa en metálico de cinco mil dólares (\$5000 dólares) estadounidenses.

33.2. Cualquier publicidad o mención realizada relacionada con los eventos organizados por Pro Motor Sport o la Asociación Deportiva Alta Velocidad La Guacima debe mencionar el nombre oficial

del evento o campeonato, a Pro Motor Sport y a la Asociación Deportiva Alta Velocidad La Guacima. En los casos donde la publicidad sea realizada en medios escritos, tradicionales o no tradicionales debe de figurar el logotipo de Pro Motor Sport, la Asociación Deportiva Alta Velocidad la Guacima y el patrocinador oficial del evento o campeonato según la referencia hecha. De no ser respetado este artículo a la persona que haya inscrito el vehículo, o a quien se tiene como responsable ante esta Asociación, para efectos de la sanción del mismo, le será impuesta una multa en metálico de cinco mil dólares (\$5000 dólares) estadounidenses.

33.3. Los participantes deberán reservar en sus autos los espacios descritos a continuación:

**A:** El sector superior del parabrisas para ubicar una calcomanía de 105 cm. X 15 cm. El bumper delantero para ubicar una calcomanía y los costados de los autos para ubicar dos calcomanías del patrocinador local del evento.

**B:** N° de Competencia, en las puertas delanteras

**C:** Publicidad obligatoria del Organizador del Evento.

**D:** Calcomanía de Grupo y Clase junto al número.

**NOTA: LAS CALCAMANÍAS DE PUBLICIDAD OBLIGATORIA DEBEN UBICARSE EN UN LUGAR VISIBLES EN LOS LATERALES, ATRÁS Y FRENTE, NO SE PUEDEN UBICAR EN EL TECHO DEL VEHÍCULO. ESTAS CALCAMONIAS SIEMPRE DEBEN ESTAR VISIBLES EN SU TOTALIDAD. NINGUN PILOTO PUEDE DECLINAR ESTA DISPOSICION BAJO PENA DE EXCLUSION DEL EVENTO.**



## 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  $0.5 \pm 0.1$  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 cm<sup>2</sup>.

-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 vehiculo.

### **12.1 Cálculo de Peso**

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

<b>Tecnología Valvular</b>	<b>GT 1</b>
Dos Válvulas x Cilindro	0.240 x cc + 1425 lbs
Más de 2 Válvulas x Cilindro y 4 rotores.	0.240 x cc + 1525 lbs

Motores 2 rotores y 3 rotores.	2150lb
--------------------------------	--------

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

CLASE	2 y 3 Rotores	2 VALVULAS	MAS DE 2 VALV. X CIL y 4 rotores
GT1	2150lb	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 mas 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.

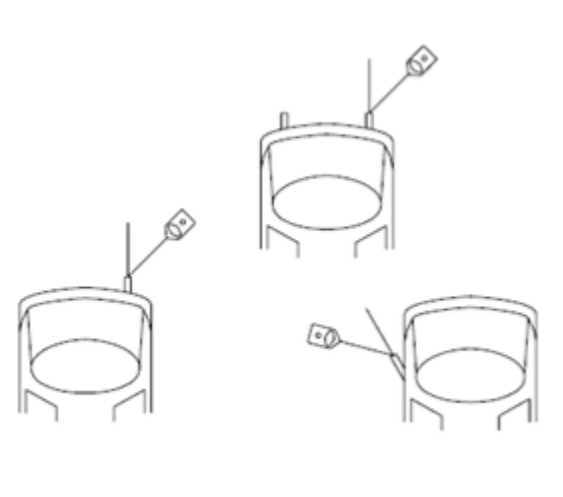
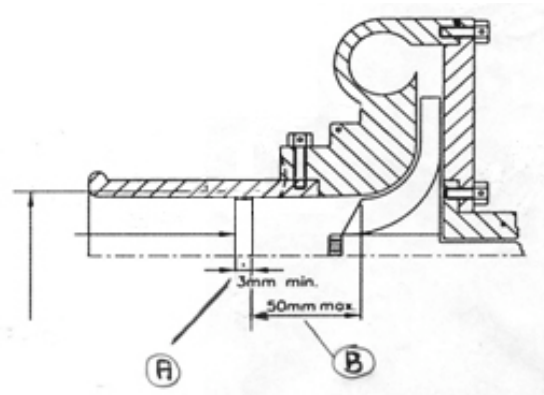


Figura 2.





## Reglamento Específico para Vehículos

### Categoría Gran Turismo (GT-2)

#### 1. Límite de cilindrada

El rango de cilindrada establecido es: 2001cc a 3601cc

-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.

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:

6) 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.

7) 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.

8) 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  $0.5 \pm 0.1$  metros sobre el suelo.

9) 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.

10) 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.

C) 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.

Los vehículos que utilicen del tipo secuencial de mando manual, con sensores electrónicos, tendrán un recargo indicado en el artículo 12.3.

## **8. Electrónica**

Está prohibido el uso de cualquier tipo de control electrónico tanto en la tracción como en los elementos que controlan la estabilidad.

## **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 manuales que cumplan con los requisitos establecidos en el inciso 7 del artículo 253 del anexo J del Código Deportivo Internacional son obligatorios.

-Extintores automáticos que cumplan con los requisitos establecidos en el inciso 7 del artículo 253 del anexo J del Código Deportivo Internacional son permitidos y recomendados para todas las clases.

### **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 cm<sup>2</sup>.

-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. 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. Suspensión**

El uso de suspensión trasera independiente tiene el recargo indicado en el artículo 12.5.

## **11. Llantas**

El uso de llantas radiales conlleva un recargo en peso indicado en el artículo 12.4

## **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 vehiculo.

### **12.1 Cálculo de Peso**

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

<b>Tecnología Valvular</b>	<b>GT 2</b>
Dos Válvulas x Cilindro y rotativos de 3 rotores.	0.65 x cc + 175
Más de 2 Válvulas x Cilindro y rotativos de 2 rotores.	0.70 x cc + 175

Cumpliendo con un peso inferior mínimo al margen de los factores y/o cuadros establecidos para su cilindrada según el siguiente cuadro.

CLASE	2 VALVULAS	MAS DE 2 VALV. X CIL
GT2	1800 lbs	1925 lbs

### 12.2 Motor

-Inyección que opere por medio de mariposas o compuertas (slides) que se accionen en forma individual por cada cilindro, conlleva a un incremento de un 5% en el peso correspondiente

### 12.3 Cajas de cambios

-Caja secuencial mecánica: tendrá un recargo de 4% en su peso mínimo.

-Caja secuencial de mando manual, con sensores electrónicos, tendrán un recargo de 5% en su peso mínimo.

### 12.4 Llantas

- El uso de llantas radiales conlleva un incremento en el peso mínimo según su tamaño:

Menor o igual a un aro 16: 2%

Mayor a un aro 16: 3%

### 12.5 Suspensión trasera independiente

- Los vehículos con suspensión trasera independiente llevan un incremento de un 2% en el peso mínimo, este no aplica si el vehículo tiene transaxle.

### 12.6. Transaxle:

- El uso de un sistema o dispositivo transaxle conlleva un incremento de un 2.5% en el peso mínimo del vehículo

### 12.7. Otros

Los sistemas de tracción en las 4 ruedas de cualquier tipo tendrán un recargo de 2.5% sobre el peso reglamentario en particular.

## 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 mas 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.

Figura 1.

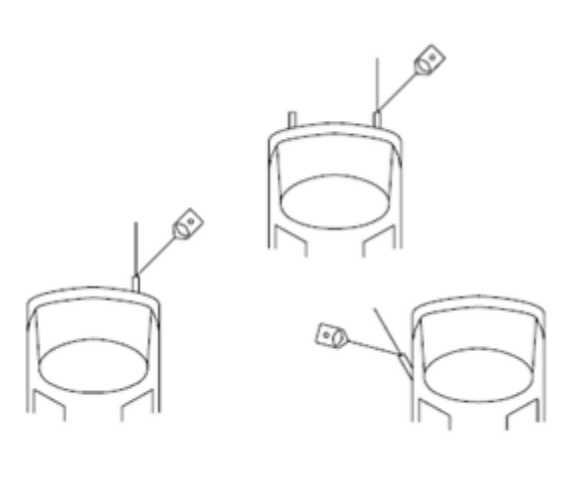
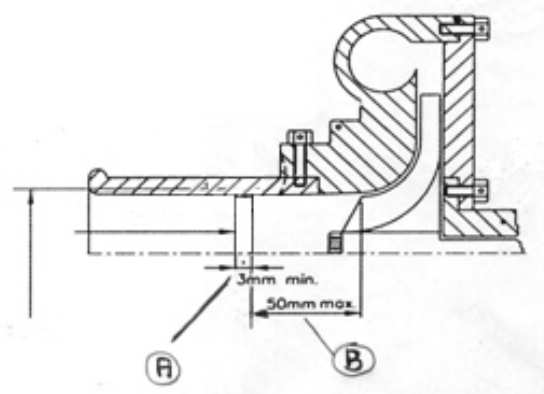


Figura 2.





# Reglamento Específico para Vehículos

## Categoría Gran Turismo (GT-3)

### 1. Limite de Cilindrada y elegibilidad.

Unicamente se permiten vehículos de producción en serie.

El rango de cilindrada es el siguiente:

Clase GT3A- 1601cc a 2000cc\*\*

Clase GT3B- 0 a 1600cc\*

\* Para la clase GT3 definida en el reglamento general del campeonato nacional de velocidad 2008 se permite una rectificación de hasta 1mm siempre y cuando la cilindrada no aumente más allá de 1627cc para GT3B y de 2027cc para GT3A.

\*\*Para clase GT3A, se permite el ingreso de vehículos de hasta 2200cc bajo autorización del Comité Organizador. Los vehículos de cilindrada mayor a 2000cc utilizan el mismo criterio para establecer su peso mínimo y reglamentario que se utiliza para los demás vehículos de la GT3A.

Para la clase GT3B, a partir de la temporada 2009 entran a regir los siguientes cambios:

1. Tamaño máximo de aro permitido: 15pulgadas
2. Cualquier tipo de caja secuencial está prohibida.
3. El sistema de inyección del vehículo debe de ser el de fábrica.

Los vehículos sobre alimentados o de motores rotativos no pueden ser inscritos en la categoría GT3.

### 2. Chasis

Los vehículos de la clase GT3 que no cumplan con la descripción de un chasis original descritas en el siguiente párrafo están obligados a pasar a la clase inmediata superior.

**A-** Mantener la concha (shell) original en lata (monocasco que en su fabricación original aloja pasajeros al cual lo rodean los parabrisas frontal y trasero y ventanas laterales, marcos de puertas y techo). Todo el resto de los

componentes removibles como tapas, guardabarros, compuertas y demás se pueden sustituir por materiales más livianos, incluido el piso.

**B-** Mantener la ubicación de los puntos de apoyo y puntos de pivote del axis rotacional en la suspensión, ya sea en su parte superior o inferior, con un máximo de hasta 20mm de desfase en relación a su posición original.

**C-** Utilizar el mismo tipo de configuración de la suspensión que de origen

**D-** Mantener las puntas originales de chasis frontales y traseras

La posición del asiento del piloto puede ser desfasada hacia el centro hasta un punto máximo que la margen del mismo no sobrepase la línea imaginaria central longitudinal del vehiculo.

### **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.

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.

#### **4.2 Posición**

El motor debe permanecer en la ubicación original, ya sea adelante o atrás, según sea colocado en el vehiculo representado por la carrocería escogida, pero puede ser rotado libremente. Como referencia a la ubicación trasera o delantera del motor, se utilizará como punto central del vehículo, la mitad de la distancia entre el eje delantero y el trasero.

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 y tracción trasera, de 4 y 6 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.

Los vehículos con motor central deben agrear el recargo en peso establecido en el artículo 11.4

#### **4.3 Alimentación**

-Inyección: Referirse al artículo 11.2.

-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:

11)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.

12)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.

13)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 vehiculo, 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  $0.5 \pm 0.1$  metros sobre el suelo.

14)Condiciones de la prueba para el vehiculo:

El vehiculo 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.

15)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. 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 utilicen del tipo secuencial mecánica o de mando manual, con sensores electrónicos, tendrán un recargo indicado en el artículo 11.3.

## **7. Electrónica**

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

## **8. Prescripciones de seguridad.**

### **8.1 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.

### **8.2 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.

### **8.3 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.

### **8.4 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.

### **8.5 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 cm<sup>2</sup>.

-El retrovisor interior es obligatorio.

### **8.6 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

### **8.7 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.

### **8.8 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.

### **8.9 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.

## **9. Suspensión**

El uso de suspensión trasera independiente no tiene recargo en peso.

## **10. Llantas y Frenos**

-Las llantas permitidas serán las indicadas en el reglamento general del campeonato.

-El material de los discos de frenos debe ser ferroso.

## **11. 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.

### **11.1 Cálculo de Peso**

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

<b>Tecnología Valvular</b>	<b>GT 3</b>
Dos Válvulas x Cilindro y rotativos de 3 rotores.	0.90 x cc + 175
Más de 2 Válvulas x Cilindro.	0.95 x cc + 175

Cumpliendo con un peso inferior mínimo al margen de los factores y/o cuadros establecidos para su cilindrada según el siguiente cuadro.

<b>CLASE</b>	<b>2 VALVULAS</b>	<b>MAS DE 2 VALV. X CIL</b>
GT3	1475 lbs	1545 lbs

### **11.2 Motor**

-Inyección que opere por medio de mariposas o compuertas (slides) que se accionen en forma individual por cada cilindro, conlleva a un incremento de un 5% en el peso mínimo del vehículo.

### **11.3 Cajas de cambios**

-Caja secuencial mecánica: tendrá un recargo de 2,5% en su peso mínimo.

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

### **11.4 Motor Central**

-Los vehículos con motor central tendrán un recargo de 1% en su peso mínimo.

### **11.5 Tracción Trasera**

-Los vehículos con tracción trasera tendrán un recargo de 1% en su peso mínimo.

### **11.6 Otros**

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

## **12. 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 mas de 14 pulgadas del bumper trasero del vehículo.

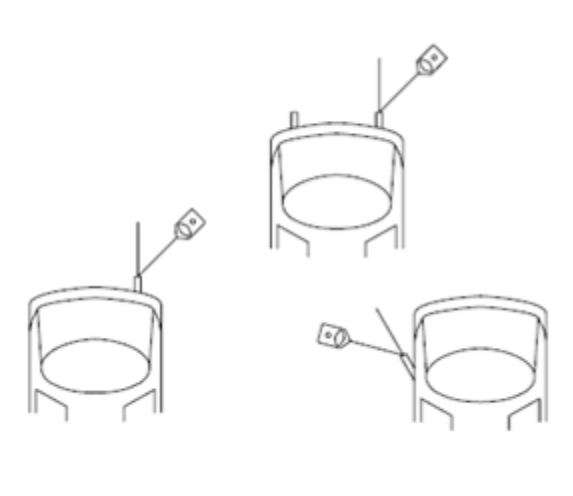
-Las láminas laterales del alerón son de libre diseño siempre que sean planas. Se permite reforzar la lamina con un borde de máximo 0.5 pulgadas de ancho en la parte trasera de la lamina.

### 13. 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.

Figura 1.





## Reglamento Específico para Vehículos

### Categoría Turismo de Serie (TS)

#### 1. Definiciones:

Vehículos de Turismo de Producción en Serie

#### 2. Elegibilidad:

-Será elegible cualquier modelo, de cualquier marca, que sea producido en serie hasta 2000cc de aspiración natural en dos o cuatro puertas.

-El motor del vehículo será el punto de partida para determinar las condiciones y características del resto de los componentes, piezas, partes y carrocería del vehículo las cuales deberán haber sido producidas en serie para ese motor en particular.

-No se permiten vehículos con motor central o trasero y vehículos de dos plazas o menos.

-La A.D.A.V.L.G. se reserva el derecho de rechazar la inscripción de un vehículo si presenta ventajas técnicas no contempladas en el presente reglamento.

-Si existiera algún modelo cuestionable por la cantidad y disponibilidad de su producción en serie, la comisión técnica resolverá a su mejor criterio sobre el mismo antes de aceptar la participación del vehículo.

-Durante el campeonato, en caso de que el comité organizador desee comparar cualquier elemento del vehículo con otro igual, pero de un vehículo que no sea el del concursante, este será responsable de suministrar este elemento. El comité organizador se reserva el derecho de reconocer el origen y la veracidad del mismo. En caso de no poderse comparar dicho elemento el vehículo será excluido.

#### 3. Número de Plazas

Los vehículos deberán tener más de dos plazas.

#### **4. Presentación de catálogos.**

-La inscripción del auto en cualquier evento del campeonato requerirá de la presentación de:

1. El manual de servicio del fabricante para ese modelo en particular.
2. Folleto publicitario que contenga todos los datos técnicos incluyendo específicamente la potencia de ese modelo en particular.
3. Todo documento de la marca o casa del fabricante del vehículo donde se justifiquen o se comprueben los componentes y piezas de cualquier naturaleza usadas en el vehículo en particular.

-Serán considerados como oficiales únicamente los datos presentados al comité organizador previo a cada evento.

-Toda información presentada debe estar en su versión original, no serán aceptadas copias.

La originalidad de cualquier elemento no será motivo de cuestionamiento si este responde con exactitud a las medidas originales, el tipo de material y su densidad. De ser necesario la comisión a cargo podrá solicitar también un catálogo de partes el cual será obligación del participante ponerlo a disposición.

#### **5. Modificaciones y Adiciones Autorizadas, Generalidades**

-Toda modificación a las condiciones o configuraciones originales del vehículo que no este explícitamente indicada por este reglamento está prohibida.

-Los límites de las modificaciones permitidas se indican de este punto en adelante.

-Una pieza dañada solamente puede ser remplazada por una pieza idéntica a la dañada.

#### **6. Peso mínimo.**

El peso mínimo de cada vehículo, incluido el piloto y todo su equipo, se calculará con base en una relación peso/potencia con un arrastre de 16 libras por unidad de potencia (HP) o torque (pie/libra). Para el cálculo se tomará como base el dato de mayor valor (entre torque y potencia, en las unidades establecidas anteriormente), según sea indicado por el valor de fábrica correspondiente para ese motor. Si la fábrica del motor establece diferentes valores de potencia o torque para dicho elemento, se utilizará el mayor valor documentado, tomando en consideración que la configuración del vehículo será determinada por el motor en base al cual se calculó el peso del mismo, respetando lo indicado en el artículo 2.

El vehículo debe ser presentado a competir tal y como se produce para la venta al público. Los siguientes ajustes al peso original serán permitidos.

Los vehículos que tengan que modificar su peso pueden acogerse a la eliminación detallada abajo, pero no a la sustitución y se les autoriza el uso de lastre debidamente atornillado.

A) En el caso de los que tengan exceso de peso las siguientes partes del vehículo pueden ser removidas manteniendo el orden de prioridad establecido y sin eliminar una parte sin haber eliminado la anterior:

1. Asientos.
2. Alfombras.
3. Llanta de repuesto y sus accesorios: gata, herramientas
4. Equipo de sonido.
5. Aire acondicionado y calefacción
6. Recubrimiento asfáltico o similar en piso y/o vidrios de las puertas y otros elementos de carrocería que lo tengan.

B) Es permitido alivianar en su parte interna o pueden ser sustituidas por otras idénticas construidas con materiales de libre escogencia las siguientes partes:

-Puertas, en los vehículos de 2 puertas y en el caso de los de 4 puertas al menos las delanteras deben mantener su función original de abrir y cerrar como en su origen

-Tapa del motor

-Tapa del baul (joroba) o compuerta trasera

-El o los vidrios en lexan incluyendo el parabrisas, cazuela de la llanta de repuesto, faroles (focos)

El orden en que se implementen las sustituciones no es materia de revisión.

Cuando un vehículo determinado, después de haber sido implementadas las modificaciones de peso autorizadas, esté por encima del peso mínimo, la A.D.A.V.L.G. procederá a emitir criterio respecto a otras posibles áreas para alivianar, en cada caso en particular. Las modificaciones autorizadas serán archivadas y consideradas como oficiales.

## **7. Motor**

-Habrà un recargo porcentual sobre el peso mínimo por rectificaciones que se autoricen, hasta un máximo de 1 mm, en la medida del cabezote o en el diámetro de los cilindros con respecto al valor indicado en el master catalogo del vehículo según se establece en las tablas 1 y 2 del artículo 21.1.

-Está autorizado el uso de empaques a sobre medida de forma que se compense la pérdida de altura del cabezote por rectificaciones anteriores. El material del empaque debe ser igual al empaque original del motor y no se permite variar su diámetro interno o forma interna.

-Para determinar el espesor a compensar se tomará como referencia el espesor de un empaque original del respectivo motor.

-Se permite encamisar los cilindros.

-Con respecto a la medida estándar del cabezote en los casos en que el fabricante indique o especifique un rango de medidas como estándar, se tomara la más baja como estándar (lo anterior no tiene ninguna relación con el límite mínimo permisible de cada cabezote).

-Los asientos de las válvulas pueden ser sometidos a rectificaciones multiangulares.

## **8. Sistema de enfriamiento**

Es permitido adicionar un radiador de aceite y sus accesorios colocados en la parte frontal del vehículo sin embargo este no debe sobresalir el perímetro de la carrocería.

## **9. Sistema de escape**

Es obligatorio utilizar el colector de escape original del modelo en particular.

El colector se define como el manifold, fundido o de tubería soldada, que inicia a la salida del (o de los) cabezote y finaliza en el punto de unión con la mufla, que dirige el escape hacia la salida final.

El diámetro original de este punto de unión no podrá ser modificado, pero el diámetro del escape a partir de este punto es de libre escogencia. El sistema de escape deberá obligatoriamente continuar y terminar en la parte trasera al nivel del bumper del vehículo.

Los catalizadores pueden ser modificados internamente manteniendo estrictamente los diámetros del tubo o flangers de entrada y salida. Pueden ser eliminados si no forman parte integral del manifold de escape.

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:

### 16) 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.

### 17) 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.

### 18) 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). La altura a la que se coloque el micrófono será de  $0.5 \pm 0.1$  metros sobre el suelo.

### 19) 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.

### 20) 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).

## **10. Electrónica**

Todos los sistemas electrónicos que controlan la inyección deben ser originales y no pueden ser modificados.

### **10.1 ECU.**

La central electrónica o ECU, el hardware, el software y todos sus conectores deben de ser los originales del vehículo.

No se permite añadir elementos electrónicos que modifiquen o que sustituyan los parámetros de la ECU.

Las ECU y sus conectores pueden ser selladas según el criterio de la Comisión Técnica. Sólo oficiales autorizados pueden romper estos sellos.

Los vehículos que deseen participar en el campeonato, deben contactar al comité organizador para adquirir una computadora para el vehículo que van a inscribir, esta computadora debe ser adquirida por el comité organizador pero será cancelada por el participante. El participante puede suministrar una computadora, pero el comité decide si aceptarla como original o no, los gastos para determinar si la computadora es original o no deben ser cubiertos por el participante.

La computadora entregada por el participante será la oficial para participar en los eventos de campeonato, esta computadora permanecerá en poder del comité organizador hasta que finalice la temporada. La computadora oficial se entrega y se recoge cada día del evento por un miembro de la comisión técnica.

Una infracción a este artículo conllevará la exclusión de la temporada así como una multa en metálico de \$5000 estadounidenses.

### **10.2 Batería**

La marca y el modelo de la batería son libres. Esta debe de ser capaz de suministrar suficiente energía como para iniciar el vehículo en cualquier momento. Debe estar adecuadamente instalada en su posición de origen de manera que no se den corto circuitos o derrames.

El número de baterías original del vehículo debe de ser mantenido.

## **11. Transmisión**

-La caja de cambios debe de ser la original del vehículo en cumplimiento con lo establecido en el artículo 2 del presente reglamento.

-Las relaciones a utilizar en el o los diferenciales y en la caja de cambios (piñones de las diferentes velocidades) son de libre escogencia, siempre y cuando sean mecánicas, ya sean synchro o dog, asumiendo el recargo indicado en el artículo 21.2.

-El varillaje puede ser modificado.

-No es permitido instalar una caja de cambios electrónica secuencial si no es equipo estándar de fábrica. Los vehículos con caja de cambios secuencial tendrán un recargo en peso según lo establecido en el artículo 21.

-No es permitido el uso de control eléctrico de tracción.

- El disco de clutch es libre pero no el plato de presión.
- Los recargos en peso por los elementos relacionados son indicados en el artículo 21.2.

## **12. Suspensión y dirección**

- Los compensadores y sus resortes (o barras de torsión según sea el caso) son libres siempre y cuando mantengan su sistema original de funcionamiento.
- Toda modificación sobre las piezas originales para variar exclusivamente ángulos de caster y de camber esta permitida siempre y cuando se mantengan los hules de fábrica y los puntos de apoyo en el chasis. Esto no aplica en los casos en que se usen Ball joints, los cuales solamente pueden ser usados en los camber plates.
- La dureza de los elementos de hule o neopreno de las tijeretas, tensoras, etc no está sujeta a revisión pero NO pueden sustituirse por otros materiales como aluminio, hierro, titanio o cualquier otro no especificado, como por ejemplo ball joints.
- Las medidas de alineación son de libre escogencia.
- Se permiten elementos no originales para ajustar el camber como tornillos excéntricos y placas superiores desfasables (camber plates), esto debido a que pueden existir múltiples partes que hagan esa función, en caso de duda por dualidad de función será en ultima instancia la comisión técnica quien deba determinar la legalidad.
- No son permitidos los reservorios o canisters externos en los amortiguadores.
- La altura del vehiculo es libre.

## **13. Aros y Llantas**

### **13.1 Aros**

La marca, estilo y material es de libre escogencia.

No está permitido que sobresalga el conjunto de llanta y aro del perímetro externo superior de los guardabarros manteniendo estos su forma original, sin extensiones en la carrocería de ninguna índole.

Se pueden instalar espaciadores, ranas y tacos acorde al párrafo anterior con la libertad de escoger indistintamente el patrón del círculo de los tacos y su número

### **13.2 Llantas**

Las llantas permitidas serán las indicadas en el reglamento particular de cada fecha.

Los sistemas de regulación de presión están prohibidos.

## **14. Sistema de Frenado**

El material de las pastillas o zapatas de contacto es libre.

Se pueden implementar hasta dos ductos que provean aire a los frenos (delanteros únicamente). Para estos efectos se permite hacer un hueco de hasta

20 cm. de diámetro (como alternativa se aceptan dos huecos de 14cm cada uno) por cada ducto en el bumper delantero.

Se permite la modificación/sustitución de los discos de los frenos delanteros y el tamaño y diseño de los mismos es libre siempre que sean de acero. Deben mantenerse las mordazas (calipers) de origen a las que se les puede fabricar extensiones de fijación en caso que los discos utilizados sean de mayor diámetro.

Se prohíben los sistemas de frenos anti bloqueo (ABS).

Es permitido:

1-sustituir la terminal de manguera de hule que llega a las mordazas o tambores por una con revestimiento de tejido metálico.

2-cambiar la localización de las tuberías de freno que de origen pasen por la parte inferior del piso del auto y volverlas a colocar por encima pero en su tubería original

3-eliminar el freno de mano y todos sus accesorios.

4-se permiten válvulas reguladores de presión de frenos dentro o fuera de la cabina.

## **15. Carrocería**

### **15.1 Exteriores**

Se permite el uso de alerones (spoilers) traseros siempre que no excedan o sobresalgan del perímetro de la carrocería definido por la altura del techo, máximo ancho (espejos excluidos) y largo de la carrocería (bumpers incluidos).

No se permite el uso de spoilers delanteros.

## **16. Prescripciones de seguridad.**

### **16.1 Canalizaciones y Bombas**

-Se sugiere que las conducciones de combustible, aceite y frenos estén protegidas externamente contra cualquier riesgo de deterioro (piedras, corrosión, roturas mecánicas, etc.) e internamente contra todo riesgo de incendio y deterioro.

### **16.2 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.

### **16.3 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.

#### **16.4 Extintores –sistema de extinción.**

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

-Extintores automáticos que cumplan con los requisitos establecidos en el inciso 7 del artículo 253 del anexo J del Código Deportivo Internacional son permitidos y recomendados para todas las clases.

#### **16.5 Retrovisión**

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

-El retrovisor interior es obligatorio y de libre escogencia.

#### **16.6 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, este deberá estar debidamente sujetado.

-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.

#### **16.7 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.

#### **16.8 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 (1 adentro y otro afuera del vehículo). 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.

#### **16.9 Tanque de Combustible**

Se recomienda el uso de un 'fuel cell'. En el caso de que se utilice un Fuel Cell, la presión de gasolina debe de ser la indicada por el fabricante del vehículo.

Cualquier regulador de presión de gasolina que se requiera colocar deberá estar fuera del alcance del piloto.

## 17. Combustible

Solamente se permite el uso de la gasolina indicada por la organización.

No es permitido el uso del oxido nitroso y de aditivos para combustible.

## 18. Telemetría

Toda forma de transmisión de datos del vehículo en movimiento está prohibida. Solamente se permite comunicación de voz por medio de radios.

## 19. Hielo

Transportar o utilizar hielo natural o químico tanto dentro como afuera del vehículo es prohibido durante el transcurso de todo el evento salvo si es para uso del propio piloto.

## 20. Partes absolutamente libres.

- Instrumentación y relojería adicional en la cabina para efectos de lectura de parámetros.
- Bujías y sus cables
- Elemento del filtro de aire, inclusive puede eliminarse
- Filtros de combustible y aceite
- Aceites y lubricantes

## 21. Variables de 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.

### Peso mínimo:

Según el artículo 6.

### 21.1 Recargo porcentual sobre el peso reglamentario por rectificaciones que se autoricen:

Tabla 1 Rectificación de caras del cabezote:

VARIACION MEDIDA ESPESOR CABEZOTE	% FACTOR PESO CABEZOTE
STD	0.0%
0.01mm a 0.25mm	0.5%
0.26mm a 0.50mm	1.0%
0.51mm a 0.75mm	1.5%

0.76mm a 1mm	2.0%
--------------	------

Tabla 2 Rectificación de cilindros:

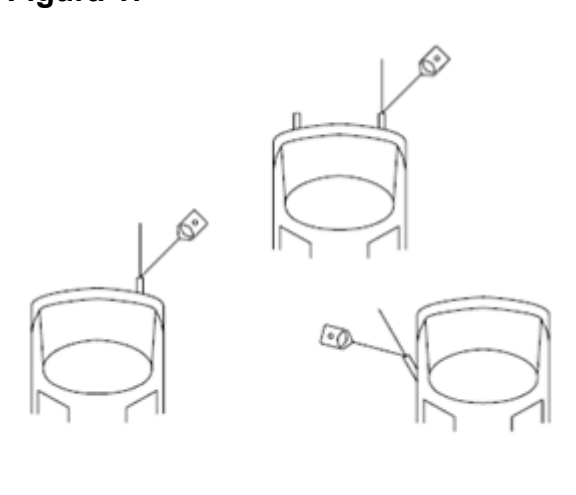
VARIACION MEDIDA CILINDRO	% FACTOR PESO CILINDRO
STD	0.0%
+ 0.25mm	0.5%
+ 0.50mm	1.0%
+0.75mm	1.5%
+ 1mm	2.0%

### 21.2 Transmisión:

- Si las relaciones difieren de las especificadas por el fabricante: 7.5% sobre el peso mínimo.
- Cajas de cambios secuenciales de fábrica que sean electrónicas: 7.5% sobre su peso mínimo.
- Cualquier elemento que genere un bloqueo parcial o total del (o los) diferenciales: 7.0% sobre su peso mínimo.
- LSD o bloqueo del (o los) diferencial(es): 7.5% sobre su peso mínimo.
- Vehículos equipados con tracción en las 4 ruedas: 7.5% sobre su peso mínimo.

### 22. Otros.

Figura 1:







## ANEXOS

### **Anexo 1.- Retención de muestras**

1.1. Por muestra se entiende una parte, pieza o sección del vehículo que requiere de posterior análisis por parte de la comisión técnica o de sus comisarios. La muestra inclusive puede llegar a ser de combustible.

1.2. Para toda retención de muestras debe de estar presente el concursante o el piloto del vehículo al que se le va a tomar la muestra, si no está presente al momento de la revisión, el vehículo será excuido.

1.3. El piloto será notificado de la fecha y hora donde se va a hacer la retención de la muestra.

1.4. En caso de que el piloto o concursante no lleguen en la hora y fecha citada el procedimiento iniciará 15 minutos después de la hora sin ellos. La prueba será evacuada 15 minutos después de la hora de cita con quien esté presente y el piloto y su concursante perderán el derecho a cuestionar el procedimiento en este caso.

1.5. Los Comisarios Técnicos puede decidir si levantar un acta de la retención o no, esto según su mejor criterio.

1.6. Las pruebas tomadas serán selladas en una bolsa plástica y el sello será firmado por todas las partes. El sello puede ser de cualquier tipo.

1.7. La toma de muestras de combustible se realizará tomando 4 muestras de 1 litro en los bidones oficiales que serán debidamente sellados y marcados. El primer bidón servirá, cuando sea posible, para la verificación in situ y los otros 3 para el análisis posterior en un laboratorio. De estas muestras una se enviará a analizar al laboratorio, otra se entregará al concursante afectado y la tercera quedará en poder del Comité Organizador para un posible contra-análisis.

1.8. El laboratorio reconocido por el Comité Organizador que recibe la muestra para analizar, está autorizado a romper los sellos.

1.9. El resultado del análisis se le comunicará los resultados oficialmente a todas las partes.

1.10. El tipo de análisis que se le haga a las muestras retenidas queda a escogencia de la Comisión Técnica.

1.11. En todo caso la extracción de la muestra es responsabilidad del piloto.

## Anexo 2.- Otras Consideraciones.

2.1. En el evento de que una cláusula, artículo u obligación contenida en el presente reglamento sea declarada por la jurisdicción competente como inválida, nula o inejecutable la misma será modificada de manera que su ejecución sea la más coherente posible para preservar el fundamento o la intención de la cláusula, artículo original u obligación considerando el presente reglamento como un todo.

## Anexo 3.- Resumen de Sanciones.

3.1. Las sanciones indicadas en esta tabla son referencia y pueden ser más o menos severas dependiendo de la situación. Las sanciones aquí mencionadas no toman en cuenta agravantes o atenuantes del incidente al que hacen referencia por lo que los Comisarios Deportivos pueden variarlas.

Motivo	Vez	Penalización
<b>Art 2.</b> Persona que actúa en el lugar de un oficial sin tener licencia	Todas	Retirar del autodromo
<b>Art.5.4</b> No asistir a la entrega de premios o no respetar las reglas e instrucciones.	Todas	Mínimo de \$ 100 a criterio de los Comisarios Deportivos
<b>Art. 6.1</b> No estar localizable el concursante o su representante durante toda la duración del meeting	1 2 3	1. \$50, 2.\$100, 3.\$150
<b>Art. 7.1.</b> Utilizar mas de 1 vehiculo en un mismo evento, o un vehículo muleto.	Todas	Exclusión
<b>Art.7.4</b> No respetar el procedimiento de un Stop & GO	Todas	Repetir sanción
<b>Art 7.4</b> Detener el vehículo en el box en parada de Stop and Go o de Drive Through	Todas	Repetir Stop and Go o Drive Through
<b>Art. 7.6</b> No entrar en boxes después de haber mostrado la bandera negra	Todas	Exclusión
<b>Art.9.2</b> Infracción Técnica	Entrenamientos y clasificación  Carrera	Anulación de Tiempos y salida ultimo lugar. (salvo otra sanción sobre las bases especificas del hecho que se juzgue)  Exclusión (salvo otra sanción sobre las bases especificas del hecho que se juzgue)
<b>Art 12.</b> No llevar los números oficiales o el nombre.	Todas	No autorizado a tomar la salida.
<b>Art.13.2</b> No pasar las verificaciones administrativas o técnicas	Todas	No autorizado a salir o exclusión
<b>Art.13.2</b> Pasar las verificaciones administrativas o técnicas fuera del horario establecido con autorización de los Comisarios Deportivos	1era 2da 3era	\$ 50 \$ 100 No autorizado a salir.
<b>Art.13.6</b> No presentar a los Comisarios técnicos los vehículos que hayan sido desmontados o modificados después de haber pasado la verificación técnica obligatoria	Entrenamientos Carrera	Anulación de tiempos Exclusión
<b>Art.13.6</b> No parar para una nueva verificación de un vehículo que haya	Entrenamientos Carrera	Anulación de tiempos Exclusión

tenido un accidente		
<b>Art.13.8</b> Marcar neumáticos fuera del horario establecido en el Reglamento Particular con autorización de los Comisarios Deportivos	1era 2da 3era	\$ 50 \$ 100 No autorizado a marcar.
<b>Art.14</b> Utilizar neumáticos no autorizados, modificados o tratados	Entrenamiento y clasificación	Anulación de tiempos
	Carrera	No autorizado a tomar la salida o exclusión
<b>Art.14.4</b> Neumáticos en el Box no marcados	Entrenamientos Carrera	Anulación de tiempos Exclusión
<b>Art.14.8</b> Uso y/o presencia de calentadores de ruedas u otro método que aumente artificialmente la temperatura de los neumáticos	Entrenamientos y clasificación	Anulación de tiempos
	Carrera	Exclusión
<b>Art.15</b> Infracción a las disposiciones del pesaje	Entrenamientos y clasificación	Anulación de tiempos
	Carrera	Exclusión
<b>Art 15.6</b> Colocar o sacar del vehículo cualquier material sólido, líquido o gaseoso.	Entrenamientos y clasificación	Anulación de tiempos
	Carrera	Exclusión
<b>Art. 18 y 25</b> No respetar las banderas y señales	Todas	Azul: Drive Through Amarilla: Drive Through o Stop & Go de 10s Negra: Exclusion Roja: Exclusion
<b>Art 18.2</b> Estancia de vehículos particulares en la zona de paddock	1 2 3	1. \$50, 2.\$100, 3.\$150
<b>Art 18.4</b> Fumar o consumir licor en pits	1 2	1.Salir del área de pits 2.Expulsión del Autodromo
<b>Art 18.6</b> Falta de vestimenta ignifuga o casco homologado	Todas	No autorizado a salir o Exclusión
<b>Art.18.8</b> Arrancar un vehículo por medios externos, fuera de los lugares establecidos	Entrenamientos y clasificación	Anulación de tiempos
	Carrera	Exclusión
<b>Art. 18.9</b> Circulación por pit lane a más de 60 km/hora	Todas	Drive Through. Si es en practicas o clasificación se aplica en carrera
<b>Art.18.10</b> Empujar un vehículo a lo largo de la pista, en la línea de llegada o en el Pit Lane	Entrenamientos Carrera	Anulación de Tiempos Exclusión
<b>Art.18.11</b> Empujar un vehiculo en dirección contraria sin autorización de los oficiales de pista.	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos pudiendo llegar a la exclusión.
<b>Art.18.12</b> Empujar un vehiculo sin autorización de los oficiales de pista.	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos pudiendo llegar a la exclusión.
<b>Art.18.13</b> Utilizar la pista sin autorización	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos pudiendo llegar a la exclusión.
<b>Art.18.14</b> Salir de pit-lane traspasando la línea de separación con la pista (si afecta a otro piloto)	Práctica Clasificación Carrera	Perdida de derecho de práctica. Anulación de tiempos Drive Through
<b>Art.18.15</b> Entrar a la zona de desaceleración traspasando la línea de desaceleración.	Práctica	Perdida de derecho de práctica.
	Carrera	Drive Through
<b>Art.18.16</b> Conducción en sentido	Todas	Exclusión

contrario de la carrera		
<b>Art.18.17</b> Conducir fuera de los límites de la pista.	Entrenamientos Clasificación Carrera	Pérdida del entrenamiento Anulación de tiempos Drive Through
<b>Art.18.18</b> Efectuar ensayos de salida en zona prohibida y/o efectuar zig-zag en carrera. En caso de entrañar peligro inminente para otros participantes podrá implicar la exclusión de la prueba, incluso si es la 1era o 2da vez que se produce	1era 2da 2era	\$ 100 \$ 250 Exclusión
<b>Art.18.18</b> Efectuar ensayos de salida en zona prohibida y/o efectuar zig-zag para calentamientos de neumáticos.	Todas	Drive Through
<b>Art.18.19</b> No ceder el paso a otro vehículo manifiestamente mas rápido	Todas	Drive Through
<b>Art.18.20</b> No respetar la Bandera Azul	Todas	Drive Through
<b>Art.18.21</b> Conducción fuera de los límites de la pista	Todas	Drive Through
<b>Art.18.22</b> Conducción anti-deportiva	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos pudiendo llegar a la exclusión.
<b>Art.18.23</b> Cambiar de dirección mas de una vez para evitar ser adelantado	Todas	Drive Through
<b>Art.18.25</b> Obstrucción sistemática	Todas	Drive Through
<b>Art.18.26</b> Repetición de faltas	Todas	Stop and Go de 10 segundos o exclusión
<b>Art.18.27</b> Conducir o empujar hasta el pit un vehículo al que los oficiales han prestado asistencia	Entrenamientos Clasificación Carrera	Anulación de tiempos Anulación de tiempos Exclusión
<b>Art.18.30</b> Rehuser a que un vehículo sea empujado o remolcado por medios mecánicos hacia el exterior de la pista	Entrenamientos Clasificación Carrera	Anulación de tiempos Anulación de tiempos Exclusión
<b>Art.18.31</b> No dejar un vehículo abandonado en neutro y con el volante en su lugar	Entrenamientos Clasificación Carrera	Anulación de tiempos Anulación de tiempos Exclusión
<b>Art.18.31</b> Vehículo en "VIA DE CIRCULACIÓN" sin piloto en orden de marcha	Todas	Desde \$50 pudiendo llegar a la exclusión
<b>Art.18.32</b> Reparación de un vehículo fuera del lugar autorizado o por personal o herramientas no autorizadas	Entrenamientos Clasificación Carrera	Anulación de tiempos Anulación de tiempos Exclusión
<b>Art.18.33</b> Recibir asistencia en el interior del Box una vez que el vehículo ha salido del mismo	Entrenamientos Clasificación Carrera	Anulación de tiempos Anulación de tiempos Exclusión
<b>Art 18.34</b> Conducir sin luz de freno encendida	Carrera	No autorizado a tomar la salida.
<b>Art 18.38</b> Falla de transponder	Todas	Se toma el mejor tiempo captado por el sistema de cronometraje para ese vehículo en particular.
Incorrecta utilización de los pases oficiales	1 2 3	1. \$50, 2.\$100, 3.\$150
<b>Art.19.1</b> Utilización de una gasolina no oficial	Todas	Exclusión
<b>Art.20.2</b> No entrar a box por la zona de desaceleración	Entrenamientos Clasificación Carrera	Anulación de tiempos Anulación de tiempos Exclusión
<b>Art.20.3 y 20.4</b> Trabajar en zona de pit-lane no autorizada, Dejar	Todas	Desde \$50 pudiendo llegar a la exclusión

herramientas en vía rápida o pintar marcas		
<b>Art.20.5</b> Situación de los miembros de equipo fuera de la zona o reparación realizada fuera de la zona asignada	1 2 3	1. \$50, 2.\$100, 3.\$150
<b>Art.20.6</b> Conducir marcha atrás en pit-lane	1 2 3	1. \$50, 2.\$100, 3.Exclusión
<b>Art.20.7</b> Utilizar el pit-lane sin autorización durante otras pruebas del meeting	1era 2da	\$ 100 \$ 250
<b>Art.20.9</b> Entrada de animales (responsable el concursante)	1era 2da 3era	\$ 50 \$ 100 \$ 250
<b>Art. 20.10</b> Salir del Pit Lane con el semáforo en rojo	Primera vez Segunda vez Tercera vez Si había PACE CAR en pista	Drive through Stop & Go de 10'' Exclusión  Stop & Go de 10''
<b>Art.20.10</b> Salir del Pit-Lane con el semáforo en rojo (entrenamientos y clasificación)	1era 2da 3era	\$ 100 Anulación tiempos Exclusión
No asistir al Briefing	1era 2da 3era	\$ 100 \$ 250 No autorizado a tomar la salida
<b>Art.21.1</b> Infracción durante la celebración de los entrenamientos no cronometrados	Todas	Exclusión de entrenamientos
<b>Art.21.7</b> Adelantar o no reducir la velocidad en entrenamientos, una vez que estos han sido interrumpidos	Todas	Exclusión de entrenamientos
<b>Art.22.3</b> No acceder a la parrilla de salida antes del aviso de 3'	Todas	Salida desde el Pit-Lane
<b>Art.23.3 y 24.7</b> Falsa salida (antes de la señal de partida)	Todas	Drive Through
Montar ruedas en parrilla de salida después del panel de 5 minutos	Todas	Salida desde el ultimo lugar de la parrilla o del pit lane.
<b>Art.23.1</b> No abandonar la parrilla de salida después del panel correspondiente.	Todas	\$ 50
<b>Art.23.1</b> Realizar operaciones de ayuda mecánica exterior después del panel de 1'	Todas	Drive through
<b>Art.23.1</b> No abandonar la parrilla de salida	1era 2da 3era	\$ 50 por persona \$ 100 por persona \$ 250 por persona
Adelantar en vuelta de formación después de haber sido empujado el vehículo	Todas	Drive Through
<b>Art.23 y 24</b> Infracción a las condiciones establecidas en la vuelta de formación	Todas	Drive Through
Abandonar la formación para entrar a boxes sin tomar la salida	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos pudiendo llegar a la exclusión
No incorporarse a la parrilla	Todas	Salida del Pit Lane.
Montar ruedas en parrilla de salida después del panel de 5 minutos	Todas	Salida desde el ultimo lugar de la parrilla o del pit lane.
<b>Art.23 y 24</b> Infracción al procedimiento	Todas	Drive Through

de salida		
<b>Art.23.3</b> Salir del Pit-Lane con el semáforo en rojo	1era 2da 3era	Drive Through Stop&Go de 10" Exclusion
<b>Art.23.6</b> Colocarse incorrectamente sobre las marcas de la parrilla de salida.	Todas	Drive Through
<b>Art.23.6</b> Colocarse incorrectamente sobre las marcas de la parrilla de salida, obteniendo ventaja que altere el resultado de la salida	Todas	Drive Through
Provocar involuntariamente una salida retrasada al no ponerse en marcha el vehículo.	Todas	Salida desde el final de la parrilla.
<b>Art.24.10</b> Adelantar en condiciones distintas a las establecidas	Todas	Drive Through
<b>Art.25.1</b> Arrancar un vehículo por medios externos, fuera de los lugares establecidos	Todas	Exclusión
Avituallar al repetirse el procedimiento de salida	Todas	Exclusión
<b>Art.26.5</b> Retirarse del vehículo precedente a una distancia superior o equivalente a 5 veces la longitud de los vehículos en la fila que sigue a los vehículos de seguridad en una salida con ese vehículo	Todas	Drive Through
<b>Art.26.5</b> Retirarse del vehículo precedente a una distancia superior o equivalente a 5 veces la longitud de los vehículos en la fila que sigue a los vehículos de seguridad en una salida con ese vehículo	Todas	Drive Through
<b>Art.26.5</b> Adelantar al Safety Car	Todas	Exclusion de la manga
<b>Art.26.5</b> Adelantar a otro participante durante la intervención del safety car	Todas	Exclusion de la manga
<b>Art.26.8</b> Realizar repostaje no autorizado	Todas	Exclusión
<b>Art.27.2</b> Adelantar con Bandera Roja	Todas	Exclusión de la manga.
<b>Art.30.1</b> No presentar el vehículo inmediatamente en el Parque Cerrado al finalizar los entrenamientos oficiales o la carrera.	Entrenamientos Carrera	Anulación de tiempos Exclusión
<b>Art.30.2</b> Permanecer en el Parque Cerrado (excepto los oficiales de la prueba)	Todas	Desde multa de \$ 100 hasta Exclusión a criterio de los Comisarios Deportivos
<b>Art.30.3</b> No respetar el régimen de Parque Cerrado	Entrenamientos Carrera	Anulación de los tiempos Exclusión
Instalación de sistemas de telemetría no previstos	Todas	No autorizado a salir o Exclusión

## **Anexo 4.- Plazos**

4.1. Duración del evento: El evento inicia según lo indicado en el reglamento particular, finaliza con la entrega del informe de comisarios técnicos y deportivos. El plazo de entrega de informes es de 30 días naturales.

4.2. Los Comisarios Deportivos y Técnicos pueden solicitar un plazo adicional al establecido en el artículo 4.1 dependiendo de la complejidad del caso. Este plazo será no mayor a los 15 días naturales. Si transcurrido este tiempo los Comisarios no se han manifestado, el evento será declarado como concluido y sus informes no tendrán efecto sobre los resultados del mismo.

4.3. El plazo de apelación se establece en 3 días hábiles en cumplimiento con lo establecido por el Código Procesal Civil. No es requisito obligatorio presentar la intención de apelación ante los Comisarios Deportivos. Es obligatorio que todo recurso de apelación incluya información referente al lugar para oír notificaciones, aceptándose mediante el fax, correo electrónico o personal.

4.4. El plazo de notificación de sanción se establece en hasta 46 días naturales. Se puede notificar vía fax, correo electrónico o personal por medio de cualquier miembro del comité organizador.

4.5. El plazo para reclamos se establece en un máximo de 30 minutos después de publicados los resultados extraoficiales, estos se publican en la pizarra de comunicados.

## **Anexo 5.- Correcciones y aclaraciones**

La Asociación Deportiva Alta Velocidad La Guacima se reserva el derecho de modificar, complementar o aclarar cualquier artículo del presente reglamento. Esto lo puede realizar según su mejor criterio, en el momento que considere más oportuno y siempre y cuando la modificación no perjudique a la mayoría de los pilotos. Los cambios realizados, entran a regir una vez publicados en la página [www.laguacima.com](http://www.laguacima.com).