

# Reglamento General Campeonato Centroamericano 2008

Organizan:



**AUTÓDROMO**  
**PEDRO COFIÑO**



Avalan:



# Contenido

11-9-2008

<i>Artículo 1.- Disposiciones Generales</i> .....	4
<i>Artículo 2.- Licencias</i> .....	4
<i>Artículo 3.- Eventos de Campeonato</i> .....	4
<i>Artículo 4.- Campeonato de Velocidad</i> .....	6
<i>Artículo 5.- Derecho de Inscripción y Premios</i> .....	6
<i>Artículo 6.- Instrucciones y comunicaciones a los pilotos</i> .....	7
<i>Artículo 7.- Incidentes</i> .....	8
<i>Artículo 8.- Solicitudes, Reclamos y Apelaciones</i> .....	9
<i>Artículo 9.- Sanciones</i> .....	9
<i>Artículo 10.- Vehículos con piloto compartido</i> .....	9
<i>Artículo 11.- Vehículos Muleto</i> .....	10
<i>Artículo 13.- Verificaciones técnicas</i> .....	10
<i>Artículo 15.- Pesaje (verificación técnica)</i> .....	11
<i>Artículo 16.- Balance de desempeño</i> .....	12
<i>Artículo 17.- Seguridad y Comportamiento General</i> .....	12
<i>Artículo 18.- Combustible y reabastecimiento</i> .....	15
<i>Artículo 19.- Pit lane, box y garajes</i> .....	15
<i>Artículo 20.- Prácticas Oficiales, y no oficiales (cronometrados y no cronometrados)</i> .....	16
<i>Artículos 21</i> .....	16
<i>Artículo 22.- Parrilla de Salida</i> .....	16
<i>Artículo 23.- Procedimiento de Salida Lanzada</i> .....	17
<i>Artículo 24.- Carrera</i> .....	18
<i>Artículo 25.- Neutralización de la Carrera Mediante un Vehículo de Seguridad</i> .....	18
<i>Artículo 26.- Interrupción de la Carrera</i> .....	20
<i>Artículo 27.- Nueva Salida de una Carrera</i> .....	20
<i>Artículo 28.- Llegada</i> .....	21
<i>Artículo 29.- Parque Cerrado</i> .....	21
<i>Artículo 30.- Resultados</i> .....	22

<i>Artículo 31.-Resultados Finales.....</i>	<i>22</i>
<i>Artículo 32- Publicidad. ....</i>	<i>23</i>
<i>Reglamento Técnico Categoría GT1 .....</i>	<i>24</i>
<i>ANEXOS .....</i>	<i>31</i>
<i>Anexo 1.- Retención de muestras .....</i>	<i>31</i>
<i>Anexo 2.- Otras Consideraciones. ....</i>	<i>31</i>
<i>Anexo 3.- Resumen de Sanciones.....</i>	<i>32</i>
<i>Anexo 4.- Plazos .....</i>	<i>36</i>
<i>Anexo 5.- Correcciones y aclaraciones.....</i>	<i>36</i>

## **Artículo 1.- Disposiciones Generales**

1.1. *ProMotor Sport, Automovil Club de Guatemala y Automovil Club de El Salvador*, establecen para el año 2008, el Reglamento General del Campeonato Centroamericano 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.

B-) El presente Reglamento General.

C-) El Reglamento Técnico

D-) El Reglamento Particular de cada una de las fechas.

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.

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 el reglamento técnico 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 ProMotor Sport, Automovil Club de Guatemala y Automovil Club de El Salvador.

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.

1.8. 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:

-Todos los pilotos de los países miembros de NACAM con licencia deportiva nacional otorgada por la ADN, del País de nacionalidad del piloto y que formalicen su inscripción ante la el Comité Organizador.

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

3.1. Serán admitidos a participar y puntuar únicamente vehículos de la Categoría GT1 conforme a al Reglamento Técnico del Campeonato Centroamericano de Velocidad.

3.2. Para que un evento sea válido deberán tomar la salida al menos 6 vehículos, de lo contrario, el Comité Organizador de la Fecha se reserva el derecho de anularla.

3.3. Las fechas de los eventos serán las siguientes:

<i>Nombre del Evento</i>	<i>Fechas</i>	<i>Formato de Carrera</i>
Gran Premio de El Salvador	20 y 21 de setiembre	Dos heats de 30 minutos
Gran Premio de Guatemala	4 y 5 de octubre	Dos heats de 30 minutos
Copa Pepsi, Costa Rica	25 y 26 de octubre	Dos heats de 30 minutos
Gran Premio Kit, Costa Rica	29 y 30 de noviembre	Dos heats de 30 minutos

3.4. El título de ganador del evento respectivo será otorgado al piloto que haya obtenido la mayor cantidad de puntos tomando en cuenta la sumatoria de los puntos obtenidos en cada una de las mangas o heats.

3.5. Los puntos en cada fecha serán otorgados según la siguiente escala:

Guatemala y El Salvador: Cada Heat o Manga tendrá el siguiente puntaje:

- 1ero: 15 puntos
- 2do: 12 puntos
- 3ero: 10 puntos
- 4to: 9 puntos
- 5to: 8 puntos
- 6to: 7 puntos
- 7mo: 6 puntos
- 8vo: 5 puntos
- 9no: 4 puntos
- 10mo: 3 puntos
- 11vo: 2 puntos
- 12vo: 1 punto

En Costa Rica, la puntuación por evento será la siguiente:

- 1ero: 13 puntos
- 2do: 10 puntos
- 3ero: 8 puntos
- 4to: 7 puntos
- 5to: 6 puntos
- 6to: 5 puntos
- 7mo: 4 puntos
- 8vo: 3 puntos
- 9no: 2 puntos
- 10mo: 1 punto

Un punto le será otorgado al piloto que clasifique en la primera posición "pole position". En el caso de los eventos de Guatemala y El Salvador, al ser cada heat una carrera puntuable individual, se disputarán 2 puntos de pole position por evento.

Para Costa Rica, el ganador del evento será determinado simulando la siguiente puntuación por manga:

- 1ero: 13 puntos
- 2do: 10 puntos
- 3ero: 8 puntos
- 4to: 7 puntos
- 5to: 6 puntos
- 6to: 5 puntos

- 7mo: 4 puntos
- 8vo: 3 puntos
- 9no: 2 puntos
- 10mo: 1 punto

3.6. Para efecto de la premiación del Campeonato y de cada evento en particular, 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.

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

4.1. El título de Campeón del Campeonato Centroamericano 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.

4.2. 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, si persiste el empate, al que tenga la mayor cantidad de terceros lugares y así sucesivamente hasta que se logre el desempate.
- c. Si persiste el empate, la posición más alta le será otorgada al que obtuvo mejor resultado en la última manga.

4.3. Los puntos que se tomarán en cuenta para definir el Campeón Centroamericano de Velocidad son los obtenidos por los pilotos que hayan participado en al menos 2 de los eventos que conforman el campeonato -estos dos eventos deben ser en países distintos- 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.

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

5.1. La inscripción se realiza aceptando la publicidad contratada por el Comité Organizador.

5.2. El Comité Organizador proveerá para el presente Campeonato los siguientes premios:

- Primer Lugar: Trofeo y USD 7000 en efectivo
- Segundo Lugar: Trofeo y USD 5000 en efectivo
- Tercer Lugar: Trofeo y USD 3000 en efectivo
- Cuarto Lugar: USD 2000 en efectivo
- Quinto Lugar: USD 1500 en efectivo
- Sexto Lugar: USD 600 en efectivo
- Septimo Lugar: USD 500 en efectivo
- Octavo Lugar: USD 400 en efectivo

5.3. El Comité Organizador proveerá para los eventos del campeonato:

Por evento:

Primer Lugar GT1: Trofeo  
Segundo Lugar GT1: Trofeo  
Tercer Lugar GT1: 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 de \$250.

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

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 de cada carrera llevará un recargo de \$100.

5.8. Un piloto no puede inscribirse dos veces.

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 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.

## **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, 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) Perdida en la posición de salida del piloto en la siguiente manga del evento. De no poder bajar de posición esta disposición se aplicara en la siguiente manga que permita ejecutar la sanción o en su defecto en el siguiente evento del campeonato.
- d) Perdida en la posición de salida del piloto en la primera manga del siguiente evento del campeonato. De no poder bajar de posición en la primer manga esta disposición se aplicara 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 a los Comisarios Deportivos. Si la solicitud requiere de una verificación técnica se deberá entregar una caución de \$1000 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 las conocerá el Tribunal de Apelación Nacional de la ADN que avale 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 \$1000 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.

9.5. Posterior a un heat o manga, los Comisarios Deportivos pueden aplicar una sanción en tiempo, según consideren necesario, a los pilotos o concursantes que, por algún motivo, no pudieron ser sancionados durante el heat o la manga.

## **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 vehículo 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. La fecha de inicio del evento es indicada en el reglamento particular.

## **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. Podrá haber excepciones, siempre y cuando sean autorizadas, por los comisarios deportivos.

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

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

12.4. En caso de que se repitan números , el piloto visitante deberá cambiarlo.

## **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 carrera.( SOLO AUTOS DE COSTA RICA ). En caso de que un vehículo no porte su marchamo, este no podrá participar en el evento.

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

13.4. 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 vehiculo 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 anexado.

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

13.5. 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.

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

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

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

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

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

14.1. El tipo de llanta es libre y su cantidad es limitada a 6 llantas por evento. Las llantas oficiales deben ser usadas en la clasificación y en los heats oficiales.

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

14.3. Es responsabilidad del piloto que sus llantas cuenten con las marcas respectivas y se encuentren debidamente registradas. Los pilotos deben de aceptar la consecuencia de utilizar llantas no permitidas siendo estas la pérdida de tiempos en caso de practicas de cualquier tipo (incluyendo clasificación) y exclusión en caso de que sean usadas en competencia.

14.4. 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.

14.5. Cualquier tratamiento químico o mecánico a las llantas está prohibido. El uso de calentadores de llantas no esta permitido.

14.6. En caso de que una de las 6 llantas oficiales sea dañada sin intención del piloto, se autoriza el marcaje de una llanta adicional, únicamente si la llanta dañada se cambió por una diferente durante un heat oficial, en donde el piloto tuvo que detenerse en su pit para realizar el cambio.

## **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. Después de la práctica cronometrada (clasificación) todo vehiculo debe de ser pesado inmediatamente después de haber ingresado a pits ( en Guatemala, antes de ingresar a pits ). Los oficiales pueden solicitar que un vehiculo sea pesado en cualquier momento durante el tiempo de

clasificación. En caso de que el vehículo no pase directo a pits, únicamente se permite la medición de la presión de llantas.

15.3. Después de cada manga deberán ser pesados los primeros 3 lugares de la misma. Los Comisarios Deportivos pueden, bajo su criterio, verificar el peso de cualquier otro vehículo que ellos consideren necesario.

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

15.5. 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.

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

15.7. La incertidumbre del equipo de pesaje será de 2 veces la unidad mínima de medición. Por ejemplo, si el instrumento es capaz de medir una libra, el error es de 2 libras y así sucesivamente.

## **Artículo 16.- Balance de desempeño.**

16.1. No aplica.

## **Artículo 17.- Seguridad y Comportamiento General.**

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

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

17.3. 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.

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

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

17.6. 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.

17.7. 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.

17.8. 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 o bajo las instrucciones de los Comisarios o oficiales de Pista, y los mecánicos.

17.9. 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.

17.10. Está prohibido empujar un vehículo a lo largo del Pit Lane o lo largo de la pista para hacerle cruzar así la línea de meta. Bajo pena de descalificación.

17.11. 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.

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

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

17.14. Los vehículos que abandonen el Pit Lane no podrán traspasar la línea amarilla pintada a la salida del Pit Lane, salvo en casos de fuerza mayor.

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

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

17.17. 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.

17.18. 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 salvo en la vuelta de formación y hasta el punto indicado por el comité organizador.

17.19. 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.

17.20. 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.

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

17.22. 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 aleatorias, dependiendo de la importancia o la reiteración de las infracciones. La repetición de una conducta antideportiva puede ocasionar la exclusión.

17.23. 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.

17.24. 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 sobrepasarlos. En este caso, la bandera azul será presentada a los conductores.

17.25. 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.

17.26. 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.

17.27. 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, 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.

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

17.29. 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.

17.30. 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.

17.31. 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.

17.32. 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.

17.33. No está autorizado recibir asistencia en el interior del Box una vez el vehículo haya salido del mismo (Costa Rica).

17.34. 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. Es obligatorio la funcionalidad de las luces de frenado.

17.35. 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.

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

17.37. Es obligatorio que cuando un vehículo se daña, el piloto lo deje en un lugar seguro, fuera de la pista.

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

## **Artículo 18.- Combustible y reabastecimiento.**

18.1. 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.

18.2. Todo vehículo deberá disponer en su sistema de combustible de al menos 4 litros de gasolina a su entrada en el parque cerrado al final de entrenamientos o de las carreras. 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.

18.3. No está permitido reabastecer durante prácticas cronometradas (clasificación).

18.4. 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.

18.5. El uso de Oxido Nitroso no es permitido.

## **Artículo 19.- Pit lane, box y garajes.**

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

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

19.3. 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.

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

19.5. 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.

19.6. 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

19.7. 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.

19.8. 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.

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

## **Artículo 20.- Prácticas Oficiales, y no oficiales (cronometrados y no cronometrados)**

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

20.2. Corresponde al Director de Carrera, y sólo a el , la decisión de declarar la situación de Pista Mojada durante los entrenamientos cronometrados, y en este caso comunicarlo a todos los participantes.

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

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

20.5. 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.

20.6. 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.

20.7. 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.

20.8. Las prácticas no oficiales serán reguladas por el Comité Organizador.

## **Artículos 21**

No Aplica

## **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. En Costa Rica y El Salvador está 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 Lanzada.**

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 formación 1 x 1.

23.3 Cuando se muestre el panel de 5 MINUTOS el safety car o vehiculo de lanzamiento encenderá sus luces destellantes amarillas.

23.4. Con la pancarta de 15´´ SEGUNDOS el vehiculo de lanzamiento iniciará la marcha y así iniciará la vuelta de formación.

23.5. Durante la vuelta de formación el semáforo de salida permanecerá rojo.

23.6. Al final de la vuelta de formación si el Director de Carrera lo considera oportuno ordenara retirarse al vehiculo de lanzamiento.

23.7. 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. En Guatemala será usada la bandera nacional.

23.8 El vehículo con el mejor tiempo en clasificación será el responsable de mantener la velocidad impuesta por el vehiculo 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.

23.9. Cuando el Director de Carrera, lo crea conveniente dará la salida de la carrera accionando el semáforo verde o la bandera indicada en la junta de pilotos.

23.10. Los adelantamientos estarán autorizados a partir del momento que el semáforo se ponga en verde, no así el cambio de carril el cual se autoriza hasta pasar la línea de meta.

23.11. 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 mas 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 tuviera problemas durante la vuelta de formación, las funciones y responsabilidades del vehículo con el mejor tiempo en clasificación pasaría 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.

d.) Si un vehículo sufre un problema durante la vuelta de formación, este podrá retomar su posición original de salida únicamente si no ha sido rebasado por el último vehículo en formación. En caso de ser rebasado por el último vehículo en formación, el vehículo que tuvo el problema deberá partir desde la última posición de la parrilla.

23.12. 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.

23.13. No se dará una vuelta de formación adicional en caso de que exista un vehículo resagado, la salida se dará sin importar la ubicación del vehículo resagado.

## **Artículo 24.- Carrera**

24.1. 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.

24.2. Durante la carrera los pilotos saldrán del Pit-Lane bajo su propia responsabilidad. En el supuesto que estuviera cerrado durante la carrera, la infracción será sancionada.

24.3. Cuando el Director de Carrera haya 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. 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 25.- Neutralización de la Carrera Mediante un Vehículo de Seguridad**

25.1. 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.

25.2. 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.

25.3. 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.

25.4. 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.

25.5. 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.

25.6. 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.

25.7. 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.

25.8. 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 o bandera 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 o bandera 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.

25.9. Cuando el Director de Carrera ordene retirarse al vehículo de seguridad, éste apagará los rotativos destellantes y/o luces de emergencia, 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.

25.10. 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 o se agitará la bandera verde.

25.11 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 26.- Interrupción de la Carrera**

26.1. 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.

26.2. 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 ( una vuelta antes de la señal o bandera roja ).

26.3. 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 más alto 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.

26.4. 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 27.- Nueva Salida de una Carrera.**

27.1. Caso A

- a) La salida original será considerada nula y sin valor.
- b) La longitud de la nueva carrera será la distancia integral 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.

27.2. 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.

27.3 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.

27.4. 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 28.- Llegada.**

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

28.2 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.

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

28.4. 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 29.- Parque Cerrado**

29.1. Inmediatamente después de finalizar los entrenamientos cronometrados y la carrera, todos los vehículos serán conducidos al Parque Cerrado. La duración mínima del parque cerrado es de 30 minutos, sin embargo, este se puede levantar si los Comisarios Deportivos lo considera necesario.

29.2. 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. Únicamente las personas autorizadas por los Comisarios Técnicos pueden permanecer dentro del parque cerrado.

29.3. 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.

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

29.5. 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.

29.6. Cualquier infracción a este artículo será considerada una falta técnica.

## **Artículo 30.- Resultados.**

30.1. 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.

30.2. 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.

30.3. Quedarán clasificados todos los vehículos que hayan tomado la salida en pista o desde la salida de pits y 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)

30.4. En caso de haberse presentado una intención de Apelación, un reclamo, 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 31.-Resultados Finales.**

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

31.2. 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 32- Publicidad.

32.1. 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 vehículo, 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.

32.2. Cualquier publicidad o mención realizada relacionada con los eventos organizados por el Comité Organizador debe mencionar el nombre oficial del evento o campeonato y a los entes organizadores (Autodromo Pedro Cofiño, ProMotor Sport y ACES). En los casos donde la publicidad sea realizada en medios escritos, tradicionales o no tradicionales debe de figurar el logotipo de los entes organizadores 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 el Comité Organizador, para efectos de la sanción del mismo, le será impuesta una multa en metálico de cinco mil dólares (\$5000 dólares) estadounidenses.

32.3. 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 CALCOMANÍAS 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 CALCOMONIAS SIEMPRE DEBEN ESTAR VISIBLES EN SU TOTALIDAD. NINGUN PILOTO PUEDE DECLINAR ESTA DISPOSICION BAJO PENA DE EXCLUSION DEL EVENTO.**

# Reglamento Técnico Categoría 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:

Tecnología Valvular	GT 1
Dos Válvulas x Cilindro	0.225 x cc + 1425 lbs
Más de 2 Válvulas x Cilindro y 4 rotores.	0.225 x cc + 1525 lbs
Motores 2 rotores y 3 rotores.	2100lb

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	2100lb	2235lb	2335lb

## **12.2 Motor**

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

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

## **12.3 Cajas de cambios.**

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

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

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

## **12.4 Tamaño de aro o rin.**

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

## **12.5 Sistema de Suspensión**

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

## **12.6. Otros**

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

## **13. Aerodinámica**

Los alerones traseros están permitidos.

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

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

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

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

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

#### 14. Observaciones Adicionales

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

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

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

Figura 1.

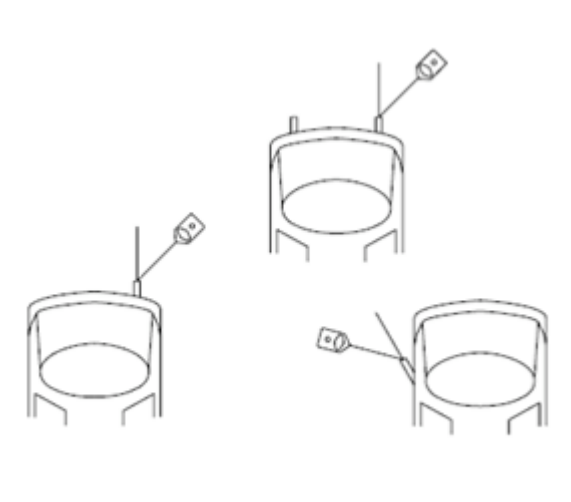
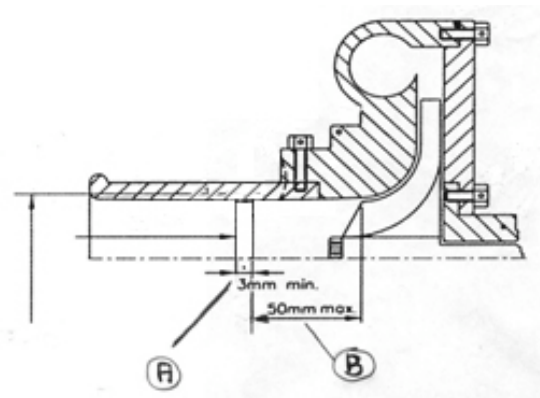


Figura 2.



# 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 excuído.

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 vehículo 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 tenido un accidente	Entrenamientos Carrera	Anulación de tiempos Exclusión
<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  Carrera	Anulación de tiempos  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 Carrera	Anulación de tiempos Exclusión
<b>Art.15</b> Infracción a las disposiciones del pesaje	Entrenamientos y clasificación Carrera	Anulación de tiempos Exclusión
<b>Art 15.6</b> Colocar o sacar del vehículo cualquier material sólido, líquido o gaseoso.	Entrenamientos y clasificación Carrera	Anulación de tiempos 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 ignífuga 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 Carrera	Anulación de tiempos 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 Carrera	Perdida de derecho de práctica. Drive Through
<b>Art.18.16</b> Conducción en sentido contrario de la carrera	Todas	Exclusión
<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	1era 2da 2era	\$ 100 \$ 250 Exclusión

prueba, incluso si es la 1era o 2da vez que se produce		
<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 limites 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> Rehusar 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 herramientas en vía rápida o pintar marcas	Todas	Desde \$50 pudiendo llegar a la exclusión
<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 parilla 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 parilla 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 de salida	Todas	Drive Through
<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	Todas	Drive Through

salida, obteniendo ventaja que altere el resultado de la salida		
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.29.1</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.29.2</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.29.3</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. Regirán los plazos establecidos en el Código Deportivo Internacional.

## Anexo 5.- Correcciones y aclaraciones

El comité organizador 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 y que no contradiga el CDI. Los cambios realizados, entran a regir una vez publicados en la página [www.campeonatocentroamericano.com](http://www.campeonatocentroamericano.com)