



**Reglamentos
Campeonato Nacional de
VELOCIDAD 2012**

Contenido⁵⁻¹²⁻¹²

REGLAMENTO GENERAL	4
CAMPEONATO NACIONAL DE VELOCIDAD 2011	4
ARTÍCULO 1.- DISPOSICIONES GENERALES.....	4
ARTÍCULO 2.- LICENCIAS.....	5
ARTÍCULO 3.- EVENTOS DE CAMPEONATO	5
ARTÍCULO 4.- CAMPEONATO DE VELOCIDAD.	6
ARTÍCULO 5.- DERECHO DE INSCRIPCIÓN Y PREMIOS.....	6
ARTÍCULO 6.- INSTRUCCIONES Y COMUNICACIONES A LOS PILOTOS.	7
ARTÍCULO 7.- INCIDENTES.	7
ARTÍCULO 8.- SOLICITUDES, RECLAMOS Y APELACIONES.....	8
ARTÍCULO 9.- SANCIONES.	10
ARTÍCULO 10.- VEHÍCULOS CON PILOTO COMPARTIDO.....	10
ARTÍCULO 11.- VEHÍCULOS MULETO.....	10
ARTÍCULO 12.- NÚMEROS DE COMPETENCIA, NOMBRE DEL PILOTO Y CATEGORÍA.	11
ARTÍCULO 13.- VERIFICACIONES TÉCNICAS.....	11
ARTÍCULO 14.- LIMITACIÓN DE LLANTAS (VERIFICACIÓN TÉCNICA).	12
ARTÍCULO 15.- PESAJE (VERIFICACIÓN TÉCNICA).	12
ARTÍCULO 16.- PESO POR POSICIÓN (VERIFICACIÓN TÉCNICA). .	13

ARTÍCULO 17.- BALANCE DE DESEMPEÑO.....	13
ARTÍCULO 18.- SEGURIDAD Y COMPORTAMIENTO GENERAL.	14
ARTÍCULO 19.- COMBUSTIBLE Y REABASTECIMIENTO.	16
ARTÍCULO 20.- PIT LANE, BOX Y GARAJES.....	16
ARTÍCULO 21.- PRÁCTICAS OFICIALES, Y NO OFICIALES (CRONOMETRADOS Y NO CRONOMETRADOS)	17
ARTÍCULO 22.- PARRILLA DE SALIDA.	18
ARTÍCULO 23.- PROCEDIMIENTO DE SALIDA PARADA.....	18
ARTÍCULO 24.- PROCEDIMIENTO DE SALIDA LANZADA.....	20
ARTÍCULO 25.- CARRERA	21
ARTÍCULO 26.- NEUTRALIZACIÓN DE LA CARRERA MEDIANTE UN VEHÍCULO DE SEGURIDAD.....	21
ARTÍCULO 27.- INTERRUPCIÓN DE LA CARRERA	22
ARTÍCULO 28.- NUEVA SALIDA DE UNA CARRERA.....	23
ARTÍCULO 29.- LLEGADA.....	23
ARTÍCULO 30.- PARQUE CERRADO.....	24
ARTÍCULO 31.- RESULTADOS.	24
ARTÍCULO 32.-RESULTADOS FINALES.....	25
ARTÍCULO 33- PUBLICIDAD.....	25



Reglamento General Campeonato Nacional de Velocidad 2012

Lo que no este claramente permitido o contemplado en este Reglamento es prohibido y será sancionado por los Comisarios Deportivos según las sanciones tipificadas en este Reglamento.

Artículo 1.- Disposiciones Generales

1.1. La ASOCIACION DEPORTIVA DE ALTA VELOCIDAD LA GUACIMA establece para el año 2012, el Reglamento General del Campeonato Nacional de Velocidad.

1.2. Serán de aplicación, por orden de prioridad:

A-) El Código Deportivo Internacional de la FIA (CDI año 2011) 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 la 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 esté sancionado

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 por el ADN de FIA que expida el permiso para el meeting.

Artículo 2.- Licencias

Podrán participar en el presente Campeonato los siguientes pilotos:

2.1 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.

2.2 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.

2.3 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.

2.4 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 la Categoría Super Turismo conforme al Reglamento Técnico que forma parte de este Reglamento General.

3.2. 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.

3.3. El número máximo de eventos se establece en 7. Las fechas de los eventos así como el formato de cada evento las administra el comité organizador.

3.4. 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. El título en disputa se establecen como:

Ganador Categoría Super Turismo

3.5. Para la Categoría ST los puntos serán otorgados según la siguiente escala:

1ero: 30 puntos
2do: 26 puntos
3ero: 23 puntos
4to: 20 puntos
5to: 17 puntos
6to: 15 puntos
7mo: 13 puntos
8vo: 11 puntos
9no: 9 puntos
10mo: 7 puntos
11mo: 6 puntos
12mo: 5 puntos
13ro: 4 puntos
14to: 3 puntos
15to: 2 puntos
16to: 1 punto

3.6. Un punto le será otorgado al piloto que realice la vuelta más rápida de todas las mangas del evento.

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

3.8. Un punto le será otorgado al piloto que realice al menos una vuelta como líder durante alguna de las mangas del evento. Este punto será otorgado por evento.

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 Nacional de Velocidad

4.2. Los puntos que se tomarán en cuenta para definir el resultado del título indicado 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 para que se declare un campeón será considerado como la mitad del total realizado redondeado al número entero superior.

4.3. Para efecto de la premiación del campeonato, 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 Campeonato.
- e. Si persiste el empate el comité organizador decidirá quien gana según su mejor criterio.

4.4. 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:

Categoría ST: **\$250**

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:	Trofeo
Segundo Lugar:	Trofeo
Tercer Lugar:	Trofeo

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

Por evento:

Primer Lugar:	Trofeo y dinero en efectivo
Segundo Lugar:	Trofeo y dinero en efectivo
Tercer Lugar:	Trofeo y dinero en efectivo
Cuarto Lugar:	Dinero en efectivo
Quinto Lugar:	Dinero en efectivo
Sexto Lugar:	Dinero en efectivo
Séptimo Lugar:	Dinero en efectivo
Octavo Lugar:	Dinero en efectivo
Noveto Lugar:	Dinero en efectivo
Decimo Lugar:	Dinero en efectivo

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. La inscripción cierra 30 minutos antes de la clasificación. 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 categoría 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.

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 según las penalizaciones establecidas.

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 N segundos. El piloto debe de ingresar a pits y sin detenerse en su box dirigirse a la zona designada deteniendo su vehículo por N 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 aplicara 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 primer manga esta disposición se aplicara en la siguiente manga que permita ejecutar la sanción.
- e) Exclusión de la manga, el 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 N+10 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. Las penalizaciones de Drive Through y de N segundos no son susceptibles de apelación.

7.8. 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 siguiente:

-Derecho de reclamación

El derecho de reclamación solo corresponderá a los competidores sin embargo, los Comisarios y los Oficiales podrán siempre actuar de oficio, incluso en el caso en que no se presente reclamación alguna.

Un concursante que desee presentar una reclamación contra más de un concursante, debe presentar tantas reclamaciones como competidores estén involucrados de la reclamación.

-Presentación de la reclamación

Toda reclamación deberá ser presentada por escrito acompañada de una caución cuyo montante será fijado por la asociación correspondiente. Esta caución será devuelta solamente cuando se presente dentro de la competencia únicamente en el caso de que sea reconocido el fundamento de la reclamación.

-Dirección de las reclamaciones

Las reclamaciones relacionadas con una competición deberán dirigirse al Director de Carrera o a su Adjunto si existiese.

En ausencia del Director de Carrera o del Director Adjunto de la carrera, estas reclamaciones se deberán dirigir a los Comisarios Deportivos de la competición o al menos uno de ellos.

Plazo de la reclamación

-Las reclamaciones contra la inscripción de los competidores o de los conductores, o contra la distancia anunciada para un recorrido, deberán presentarse, como máximo, una hora después de las verificaciones técnicas.

-Las reclamaciones contra un handicap o contra la composición de los heats, deberán presentarse como máximo una hora antes de la salida de la prueba.

-Las reclamaciones contra una decisión tomada por un Comisario Técnico o un oficial del pesaje, deberán ser presentadas inmediatamente después de adoptados por el concursante interesado.

-Las reclamaciones contra un error o una irregularidad cometida en el curso de una competición contra la no conformidad de los vehículos con los reglamentos que los rigen, contra la clasificación establecida al final de la competición deberán presentarse salvo la imposibilidad material admitida por los Comisarios Deportivos de la prueba, como máximo treinta minutos después de la publicación de la clasificación de la competición.

Los competidores deberán haber sido informados con anticipación del lugar y de la hora exacta de esta publicación ya sea por el Reglamento Particular o por uno de sus anexos, ya sea por el programa. En el caso en que los organizadores se encontrarán en la imposibilidad material de publicar la clasificación oficial en la forma prevista, estarán obligados a publicar en el lugar y horas fijados, las indicaciones precisas sobre sus intenciones futuras en lo que se respecta al anuncio oficial de la clasificación.

-Todas las reclamaciones antes consideradas, serán juzgadas urgentemente por los Comisarios Deportivos de la prueba, con audiencia del Director de la Prueba. En caso de empate de votos, el voto del Presidente de los Comisarios Deportivos de la prueba será dirimente.

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 ¢150000 colones.

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, la hoja de inscripción o cualquier otro documento administrativo, en beneficio propio, 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. Las penalizaciones que podrán ser aplicadas son las siguientes:

- Amonestación
- Multa
- Penalización en tiempo
- Exclusión
- Suspensión
- Descalificación

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 el 50% de las mangas de la fecha, con excepción de los eventos endurance donde deberán participar en al menos el 30% del evento, salvo causa de fuerza mayor a criterio del comité organizador. 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. Salvo alguna indicación en el reglamento particular.

10.5. Para poder optar por el titulo de novato en el caso de un vehiculo con pilotos compartido todos los pilotos del equipo deben cumplir con la condición de novatos.

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 y categoría.

12.1 Números de Competencia

12.1.1 Los números de competencia sobre cada vehículo se colocarán sobre las puertas delanteras o a la altura del habitáculo del piloto a cada lado del coche.

12.1.2 La altura mínima de la cifra será de 28 cm. y la anchura del trazo de 4 cm. el fondo blanco tendrá al menos 35 de ancho y 40 de alto.

12.2. Los vehículos 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 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 sábado 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. En caso de que un marchamo sea violado, el vehículo será descalificado del evento.

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.

13.4. La revisión incluye marchamado de motor, marchamado de caja de cambios y marchamado del motor al chasis. Únicamente serán marchamados tres motores ya sea el mismo tres veces o tres motores distintos. El marchamado del motor cuenta a partir del momento en que es utilizado por primera vez en un heat o clasificación oficial.

En caso de que se requiera de un cuatro marchamado de motor, el piloto deberá agregar a su auto un 5% del peso mínimo reglamentario por cada motor adicional.

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 suministrada 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. 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. El límite de llantas se establece en 5 llantas nuevas para el primer evento y dos llantas nuevas cada dos eventos salvo otra indicación en el reglamento particular de cada evento.

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. Las llantas marcadas se deben utilizar durante todo el evento Prácticas Oficiales, Warm Up, Clasificación y en Carrera.

14.4. 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 está permitido.

Artículo 15.- Pesaje (verificación técnica).

15.1. El peso de cualquier vehículo puede ser verificado en cualquier momento, el vehículo 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 pérdida 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 margen de error para la pesa oficial se establece en 2lb.

15.10 El lastrado acumulado por marchamado de motor y pesos por posición no podrá superar el 14% de su peso mínimo.

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

16.1. Los vehículos de las categoría ST serán lastrados para la siguiente carrera según el resultado obtenido de la siguiente manera:

Posición del evento	% de lastre correspondiente del peso mínimo.
1	3%
2	2%
3	1%

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

-El lastrado es acumulativo y para un auto no podrá superar el 10% de su peso mínimo.

16.2. 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.

16.3. 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.

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

16.5. 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.

16.6. En caso de que un piloto ingrese posterior al inicio del campeonato, este deberá aumentar el peso del vehículo, agregando el 50% del lastre acumulado por el líder del campeonato en cumplimiento del artículo 16.1, a la fecha de ingreso del nuevo piloto.

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, casco y cuellera. Así también la sujeción correcta de los cinturones de seguridad.

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 70 Km/h.

18.10. Está prohibido empujar un vehículo en pista o 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 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 sobrepasarle, debiendo respetar la bandera azul señalizada.

18.21. La conducción fuera de los límites de la pista es prohibida, pudiéndose sancionar a criterio de los Comisarios Deportivos hasta con la exclusión.

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 sobrepasarlos. 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, 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 neblina (luces rojas) 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.

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

Artículo 19.- Combustible y reabastecimiento.

19.1. En la categoría ST es obligatoria la utilización de la gasolina indicada por la organización en el reglamento particular del evento, 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 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 y una bandera azul indica salida con precaución .

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. Tel: 2238-9801 Ext 205.

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. En los eventos en que el reglamento particular establezca la parrilla invertida, el orden de salida a partir del segundo heat, será según los resultados del heat anterior pero invirtiendo las posiciones según las siguientes opciones: 8 primeras posiciones, 12 primeras posiciones o todas las posiciones, este detalle será indicado en el reglamento particular del evento.

22.4. 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.

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

22.6. 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 minuto 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 vehiculo o vehículos causantes del problema.

Cuando todos los vehículos hayan salido para iniciar una nueva vuelta de formación, el vehiculo 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 vehiculo puede en el Pit Lane rectificar el problema, y si lo consiguen, el vehiculo 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 vehiculo 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 vehiculo 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 vehiculo 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 vehiculo 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 vehiculo no se pone en marcha los oficiales de pista lo empujara 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 vehiculo de seguridad. En este caso, cuando se muestre el panel de 5´ MINUTOS el vehiculo de seguridad encenderá sus luces destellantes amarillas. Esta es la señal que indicará a los conductores que la salida será dada tras el vehiculo de seguridad. Cuando se encienda la luz verde el vehiculo de seguridad abandonará la parrilla con el resto de los vehículos siguiéndolo a una distancia inferior a 5 veces la longitud de un vehiculo. 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 Vehiculo de Seguridad, cuando un vehiculo 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:

- a. Si resuelve el problema antes de que lo rebase el último vehículo de la parrilla, retomar su posición original.
- b. 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.
- c. 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 minuto 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 vehiculo de lanzamiento encenderá sus luces destellantes amarillas.

24.4. Con la pancarta de 15'' SEGUNDOS el vehiculo 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 vehiculo 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 que le correspondió el primer lugar de la parrilla 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 que le correspondió el primer lugar de la parrilla será sancionado a juicio de los Comisarios Deportivos, según la tabla de sanciones tipificada, de este Reglamento.

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 vehiculo de lanzamiento aun permanece en pista y las condiciones de la formación de parrilla así lo exigieran, el Director de Carrera ordenará al vehiculo de lanzamiento realizar una o más vueltas suplementarias antes de retirarse.

b.) Si el vehiculo 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, 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.

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. El auto que irrespete esta disposición y acelere antes de que la luz de largada pase a verde será considerado como que efectuó una salida en falso y podrá ser sancionado.

24.13. No se dará una vuelta de formación adicional en caso de que haya un vehículo rezagado, la salida se dará sin importa su ubicación.

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 integra 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 ultimo 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 o tiempo 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. El parque cerrado se mantendrá por un mínimo de 30 minutos.

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

Artículo 31.- Resultados.

31.1. El vehículo clasificado 1º 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% en los eventos Sprint y el 30% en los eventos Endurance, 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). En caso de que nadie termine, el ganador será quien haya recorrido la mayor distancia de la manga.

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 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.

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 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 Específico para Vehículos Categoría SUPER TURISMO (ST)

1. Elegibilidad:

- 1.1 Todos los vehículos que deseen participar, aunque cumplan con los requisitos de este reglamento y artículo, deben ser previamente autorizados por la Comisión Técnica.
- 1.2 Los Autos de inyección directa deben ser analizados y autorizados por la Comisión Técnica antes de ser elegibles para participar en el Campeonato Nacional de Velocidad.
- 1.3 Deben ser vehículos de Turismo y producción en serie.
- 1.4 Será elegible cualquier modelo, de cualquier marca, que sea producido en serie con motor delantero de aspiración natural, en dos o cuatro puertas y de cuatro plazas.
- 1.5 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.
- 1.6 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.
- 1.7 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 elemento suministrado. En caso de no poderse realizar la comparación de dicho elemento, el vehículo será excluido.
- 1.8 Los vehículos deberán ser estrictamente de serie e identificables por los datos que figuran en la ficha de homologación.
- 1.9 La A.D.A.V.L.G se reserva el derecho de dar autorizaciones a las adaptaciones no contempladas en el reglamento.

2. Presentación de catálogos.

- 2.1 La inscripción del auto en cualquier evento del campeonato requerirá de la presentación de:
 - 2.1.1 El manual de servicio del fabricante para ese modelo de carrocería y del motor en particular.
 - 2.1.2 Folleto publicitario que contenga todos los datos técnicos incluyendo específicamente la potencia de ese modelo en particular, de no existir la organización dará la potencia a utilizar.
 - 2.1.3 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.
- 2.2 Serán considerados como oficiales únicamente los datos presentados al comité organizador previo a cada evento.
- 2.3 La información del vehículo deben ser presentada en alguna de las siguientes formas:
 - 2.3.1 Manuales originales de la fábrica.
 - 2.3.2 Toda información que no se presente en su versión original debe estar certificada por un notario Público y será aceptada hasta que la Asociación Deportiva de Alta Velocidad la Guácima compruebe su veracidad. De no encontrarse la información en otros medios más que el entregado por el participante, esta no será aceptada.
 - 2.3.3 Llenar completamente la información de la ficha de homologación solicitada por la A.D.A.V.L.G y esperar la aprobación de la comisión técnica. De no poder comprobar la veracidad de la información presentada, el solicitante deberá aceptar la recomendación de la Comisión Técnica de la A.D.A.V.L.G con la información recopilada por esta comisión.
- 2.4 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.
- 2.5 De ser necesario la comisión a cargo podrá solicitar también un catálogo de partes el cual será obligación del participante ponerlo a disposición.

3. Modificaciones autorizadas u obligatorias

Toda modificación no autorizada expresamente en este reglamento, está prohibida. Los únicos trabajos que se podrán efectuar sobre el vehículo serán los necesarios para su mantenimiento normal, o la sustitución de piezas deterioradas por el uso o por accidente. Los límites de las modificaciones y montajes autorizados se especifican a continuación. Además de estas autorizaciones, toda pieza deteriorada por el uso o por accidente podrá reemplazarse por una pieza, de origen, idéntica a la pieza dañada.

4. Peso Mínimo

4.1 El peso mínimo de cada vehículo, incluido el piloto y todo su equipo, se calculará con base en una relación entre el peso (lb), la potencia (Hp SAE) y el torque (Pie/Libra). Para el cálculo se tomará como base el valor promedio entre el torque y la potencia del vehículo, en las unidades establecidas anteriormente, según sea indicado por el valor de fabrica correspondiente a ese motor. Este valor promedio arrastrará 13 libras por unidad.

4.2 Si la fabrica del motor establece diferentes valores de potencia y torque para ese motor en particular, se utilizara el mayor valor documentado.

4.3 Se les autoriza el uso de lastre debidamente atornillado para llegar al peso establecido como minimo.

4.4 Las siguientes partes del vehiculo pueden ser removidas y o sustituidas:

4.4.1 Asientos.

4.4.2 Alfombras.

4.4.3 Llanta de repuesto y sus accesorios: gata, herramientas

4.4.4 Equipo de sonido.

4.4.5 Aire acondicionado y calefacción

4.4.6 Recubrimiento asfáltico o similar en piso y/o vidrios de las puertas y otros elementos de carrocería que lo tengan.

4.4.7 Dash

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

4.5.1 Puertas, las cuales 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.

4.5.2 Tapa del motor

4.5.3 Tapa del baul (joroba) o compuerta trasera

4.5.4 Bumpers

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

4.5.6 Bases de bumper

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

4.7 Cuando un vehiculo 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 podran ser utilizadas por autos con las mismas características bajo la autorizacion de la A.D.A.V.L.G.

5. Transmisión y Motor

5.1 Se podran adaptar motor y caja de cambios diferentes al del chasis utilizado, siempre que la combinacion de motor y caja de cambios haya sido producida en serie en conjunto por la misma marca del vehículo.

5.2 Se permite usar la caja de velocidades original del chasis utilizado en combinación con otro motor de la misma marca del vehículo utilizado.

5.3 No se permite la modificación de la campanola ni pared de fuego para la adaptación del motor y la caja, la campanola tiene que calzar perfectamente al motor utilizado, los soportes del motor y de la caja de cambios son libres pero tienen que ser de algún tipo de hule o neopreno con un espesor mínimo de 3/4 pulgada.

5.3.1 Los vehículos que al hacer la adaptación de motor y caja tengan problemas de espacio, deben hacer la consulta a la Comisión Técnica para que esta estudie si se permite hacer alguna modificación.

5.4 No es permitido girar la posición original del conjunto de caja y motor en los autos tracción delantera. (El motor siempre debe estar más adelante que los ejes de transmisión)

5.5 En el caso de autos con tracción trasera, que cambian el tipo de motor, este debe quedar instalado de tal forma que la bujía del cilindro numero 1, debe quedar en la misma posición del modelo original o más hacia adelante.

- 5.6 El varillaje de marchas externo puede ser modificado.
- 5.7 No es permitido instalar una caja de cambios secuencial.
- 5.8 El disco de clutch, volante, plato y rol de empuje son libres, pero no se permiten componentes de carbón, es prohibido eliminar la corona de arranque.
- 5.9 Se prohíbe el uso de bloqueo con elementos de carbón.
- 5.10 Se permite rectificar hasta 1mm las bancadas del cigüeñal sin variar la carrera.
- 5.11 Habrá 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 18.1.
- 5.12 Está autorizado el uso de empaques de mayor espesor 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.
- 5.13 Se permite encamisar los cilindros.
- 5.14 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 medida de menor valor (lo anterior no tiene ninguna relación con el límite mínimo permisible de cada cabezote).
- 5.15 Los asientos de las válvulas pueden ser sometidos a rectificaciones multiangulares, no así las válvulas.
- 5.16 Los recargos en peso por los elementos relacionados son indicados en el artículo 18.2.
- 5.17 Se puede eliminar el filtro de aire y/o agregar un tubo que no exceda tres pulgadas de diámetro interno del Throttle Body (aleta de aceleración) en adelante, siempre y cuando no se salga del perímetro de la carrocería.
- 5.18 El filtro de aire es libre siempre que este empate en el tubo de 3" (pulgadas) al throttle body.
- 5.19 Se permite hacer un hueco de 3 pulgadas máximo en el frente del auto (en la tapa de motor no se permite el hueco) para utilizar en una de las siguientes formas:
 - 5.19.1 Conectado a una caja aislante sellada construida de cualquier forma y de cualquier material al filtro de aire , la cual su salida al throttle body debe ser también de 3 pulgadas.
 - 5.19.2 Poner un solo tubo de 3 pulgadas directo al throttle body.
 - 5.19.3 Se puede poner tela aislante a la caja del filtro y al tubo.

5.20 Homologaciones:

5.20.1 Se autoriza el uso del motor SR20VE y la caja con diferencial 4.176 con las siguientes relaciones de marchas: 1era 3.063, 2da 1.826, 3era 1.286, 4ta 0.975, 5ta 0.756 y reversa 3.153 en el Chasis del Nissan B16.

6. Sistema de enfriamiento

- 6.1 El radiador de agua es libre siempre que se mantenga en la misma posición del original. La forma de fijación del radiador es libre.
- 6.2 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,
- 6.3 Es permitida cualquier ductuación hacia los radiadores, siempre y cuando no sobresalgan de la carrocería.
- 6.4 Es permitido el uso de una parrilla o cedazo para la protección del radiador.

7. Sistema de escape

- 7.1 Es obligatorio utilizar el colector de escape original del modelo en particular.
 - 7.1.1 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.
- 7.2 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.
- 7.3 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.
- 7.4 El sonido generado por cada auto individualmente no podrá exceder los 98 dba medidos con el motor girando en todo su rango de revoluciones y según las siguientes indicaciones:
 - 7.4.1 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.

7.4.2 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.

7.4.3 Posición del medidor de sonido:

El punto de donde se tomará el sonido será a una distancia de **1** metro 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 ± 0.1 metros sobre el suelo.

7.4.5 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.

7.4.6 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).

8. Electrónica

8.1 ECU

8.1.1 Se autoriza el uso de la ECU original del motor o del chasis utilizado y realizar las siguientes modificación:

8.1.1.1 Programación de la memoria interna.

8.1.1.2 La instalación y programación de chips de memoria adicionales para modificación de los parámetros y mapas originales.

8.1.1.3 **F/IC6 y F/IC8 de AEM** Fuel and Ignition Controller computadoras programables que dependen del computador original.

8.1.1.4 Cualquier otra modificación queda prohibida.

8.1.2 Se autoriza el uso de la ECU de sistema Plug & Play de la marca AEM primera generación o **serie I** y las computadoras **plug & play** de AEM de segunda generación o **serie II**.

8.1.3 Las computadoras "**universales**" de AEM de la **serie I** y las computadoras "**universales**" de AEM de la **serie II** están prohibidas.

8.1.4 En caso de usarse la ECU original el concursante debe aportar una idéntica a la organización para la comparación de datos.

8.1.5 Cualquier otro controlador electrónico no descrito en los puntos anteriores queda prohibido.

8.2 Se permite utilizar el módulo de encendido AEM #30-2821.

8.3 Se permite el uso de control electrónico de tracción de la computadora AEM sistema Plug & Play.

8.4 Los sensores, regulador de presión, filtros, bobinas y bomba de gasolina son libres.

8.5 Los autos que tengan acelerador electrónico, podrán reemplazarlo por un sistema mecánico, siempre que mantengan el mismo diámetro de la mariposa de aceleración.

8.6 Los autos con motor de inyección directa para participar, deben ser autorizados previamente por la Comisión Técnica del ADAVLG.

8.7 Una infracción al artículo 8 conllevará la exclusión del evento así como una multa en metálico de \$1000 estadounidenses.

8.8 Batería

8.8.1 La marca y el modelo de la batería son libres.

8.8.2 Debe estar adecuadamente instalada de manera que no se den corto circuitos o derrames.

8.8.3 La ubicación de la batería puede variar de su posición original, pero debe ser autorizada previamente por la Comisión Técnica de la A.D.A.V.L.G.

8.10.4 Se debe mantener el número original de baterías del vehículo.

8.9 Se prohíbe el uso de elementos y/o sistemas Kers.

9. Suspensión y dirección

9.1 Se autoriza el uso de compensadores de un máximo de 2 bias, los resortes (o barras de torsión según sea el caso) son libres, siempre y cuando mantengan su sistema original de funcionamiento.

9.2 Toda modificación sobre las piezas originales y amortiguadores para variar ángulos de caster, camber y toe esta permitida siempre y cuando se mantengan los puntos de apoyo originales en el chasis. Es permitido el uso de tornillos excéntricos y camber plates montados en ball joints, para los cuales se permite modificar y reforzar la parte superior del chasis.

9.3 No se permite eliminar o sustituir rótulas por ball joints para ajustes de camber, toe o caster en las tijeretas.

9.4 Se permite la sustitucion de los elementos de hule y/o tensoras por neopreno

9.5 Las medidas de alineación son de libre escogencia.

9.6 No son permitidos los reservorios o canisters externos en los amortiguadores.

9.7 Las barras estabilizadoras se pueden eliminar, pero no cambiarlas por otras de diferente grosor.

9.8 La altura del vehiculo es libre.

9.9 La columna de dirección se puede modificar para la comodidad del piloto, se permite poner quick release para la manivela.

9.10 El asiento del piloto puede variar su posición original, siempre y cuando el borde lateral del asiento no sobrepase la línea imaginaria del centro del vehículo.

9.11 Esta prohibido el uso de amortiguadores con mandos de ajuste electrónico desde la cabina del piloto.

10. Aros y Llantas

10.1 Aros

10.1.1 Unicamente se permite el uso de aros o rines 15 pulgadas de diametro.

10.1.2 La marca, estilo y material del aro es de libre escogencia.

10.1.3 No está permitido que sobresalga el conjunto de llanta y aro del perímetro externo superior de los guardabarros.

10.1.3.1 La manera de medir es con una regla puesta en la parte inferior de la llanta y que toque el guardabarro sin que la regla toque la llanta en su parte superior.

10.1.3.2 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.

10.2 Llantas

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

10.2.1 Los sistemas de regulación de presión están prohibidos.

11. Sistema de Frenado

11.1 Se puede utilizar cualquier sistema de frenos originales de la misma marca del vehiculo o calipers de dos piezas y dos fibras maximas por lado.

11.2 Los discos son libres siempre que sean de material ferroso.

11.3 Es permitido el uso de bombas individuales, el cambio de pedales y la eliminación del booster.

11.4 Se autoriza el uso de balanceadores de freno ya sean mecanicos o hidráulicos.

11.5 Las mangueras o tuberías son libres.

11.6 Es permitido el uso de ABS si es el original para ese vehiculo en particular.

11.7 Se pueden implementar ductos que provean aire a los frenos (delanteros únicamente).

12. Carrocería

12.1 Exteriores

12.1.1 Guardabarros

12.1.1.1 Se permite aumentar en 40mm por lado la medida original del auto dada por la organización.

12.1.1.2 La forma de los guardabarros es libre.

12.1.1.3 Se permiten las salidas de aire en los guardabarros delanteros y traseros.

12.1.1.4 Es permitido cortar el borde de los guardabarros traseros pero es obligatorio soldarlos nuevamente después del corte.

12.1.1.5 Se pueden mantener en hierro o hacer de otro material.

12.1.1.6 Los guardabarros se pueden unir con el bumper delantero y/o trasero.

12.1.1.7 Los guardabarros no pueden modificar las puertas delateras del auto.

12.1.2 Estribos

12.1.2.1 Son libres siempre y cuando no sobrepasen en altura, la línea inferior de la puerta y que no sobrepasen en ancho la medida de la carrocería autorizada por la Organización para cada vehículo en particular.

12.1.2.2 El piso inferior del estribo (fondo plano) no puede exceder la línea imaginaria interna entre la llanta delantera y la trasera.

12.1.2.3 Los Estribos no pueden modificar la puerta delantera del auto.

12.1.2.4 El material de construcción es libre.

12.1.3 Spoiler Delantero

12.1.3.1 El spoiler delantero se podrá modificar y salirse un máximo de 40 mm, a partir del punto más salido del bumper delantero original del auto.

12.1.3.2 El piso del spoiler delantero no puede sobrepasar hacia atrás la línea imaginaria del eje delantero.

12.1.3.3 Se permiten los lips siempre y cuando se respeten las medidas máximas de la carrocería dadas por la organización para cada vehículo en particular.

12.1.4 Bumper Trasero

12.1.4.1 Se autoriza la modificación del bumper trasero cumpliendo las siguientes condiciones: el difusor no podrá exceder un metro de ancho, medido desde el centro del bumper hacia los lados (50cm por lado), para esto el bumper se podrá cortar en altura hasta el 50% de la medida total de fabrica.

12.1.4.2 Los difusores podrán exceder hacia atrás un máximo 40mm del perímetro exterior del bumper trasero.

12.1.4.3 Los difusores y el tunel de estos no podrán exceder hacia delante la línea imaginaria del eje trasero.

12.1.4.4 Los guardabarros traseros puede unirse al bumper trasero.

12.1.4.5 El bumper trasero debe mantener con su forma original con la excepción de lo indicado en los puntos 12.1.4.1 y 12.1.4.4

12.1.4.6 Los difusores deben respetar al menos 3 pulgadas respecto al suelo.

12.1.5 Alerones Traseros

12.1.5.1 Se permite el uso de alerones traseros siempre que la totalidad de la estructura no exceda o sobresalga el ancho máximo de la carrocería autorizado por la organización, excluidos los espejos laterales.

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

12.1.5.3 El borde trasero del alerón no deberá estar a más de 4 pulgadas del bumper trasero del vehículo.

12.1.6 En caso de utilizar parachoques “bumper” de fibra, la Comisión Técnica podrá en cualquier momento solicitar el parachoques original del vehículo, para verificar las medidas máximas del perímetro de este.

12.1.7 La organización dará una medida de ancho máximo de la carrocería de cada vehículo en particular.

12.2 Faroles

Los faroles (focos) delanteros se pueden hacer de otro material más liviano que el de fabrica, manteniendo la forma original externa, se permite hacer un hueco de un máximo de 3 pulgadas de diametro en el foco que se encuentra del lado del filtro de aire.

13. Prescripciones de seguridad.

13.1 Canalizaciones y Bombas

Es obligatorio 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.

13.2 Cinturones de Seguridad

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

13.2.2 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.

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

13.2.4 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.

13.3 Estructura Antivuelco –Jaula de Seguridad

13.3.1 Será referencia lo indicado en el artículo 253 del anexo J del Código Deportivo Internacional en su inciso 8.

13.3.2 El revestimiento protector debe cumplir con lo establecido en el inciso 8.3.5. del artículo 253 del anexo J del Código Deportivo Internacional.

13.3.3 La estructura antivuelco debe ser revisada y autorizada por la Comisión Técnica de la Asociación Deportiva de Alta Velocidad la Guácima.

13.4 Extintores –sistema de extinción.

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

13.4.2 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.

13.5 Retrovisión

13.5.1 La visión hacia atrás debe estar asegurada por dos retrovisores exteriores (uno en el lado derecho y otro en el izquierdo).

13.5.2 El retrovisor y espejos exteriores son libres y de libre escogencia.

13.6 Gancho o Anillo de Remolque.

13.6.1 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.

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

13.6.3 Ninguno debe sobrepasar la periferia externa del bumper trasero o delantero.

13.7 Ventanas y redes

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

13.7.2 Esta autoriza realizar un máximo de 5 huecos en el parabrisas trasero con un diámetro máximo de 2 pulgadas.

13.7.3 El uso de láminas tintadas no esta recomendado.

13.7.4 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.

13.7.5 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.

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

13.8 Corta Corriente o Master Switch

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

13.8.2 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.

13.8.3 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.

13.9 Tanque de Combustible

13.9.1 Se recomienda el uso de un 'fuel cell'. Es permitido poner una bomba de gasolina externa diferente a la original.

13.9.2 Es permitido el uso de catch tank, el regulador de presión de gasolina es libre, al igual que la presión a utilizar.

14. Combustible

Solamente se permite el uso de la gasolina suministrada por la organización. No es permitido el uso del oxido nitroso y de aditivos para combustible.

15. Telemetría

15.1 Toda forma de transmisión de datos hacia el vehículo en movimiento que afecte el desempeño del auto esta prohibida.

15.2 Solamente se permite comunicación de voz por medio de radios.

16. Hielo

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

17. Partes absolutamente libres.

17.1 Instrumentación y relojería adicional en la cabina para efectos de lectura de parámetros.

17.2 Bujías y sus cables

17.3 Elemento del filtro de aire, inclusive puede eliminarse

17.4 Filtros de combustible y aceite

17.5 Aceites y lubricantes

18. 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 5.

18.1 Recargo porcentual sobre el peso mínimo 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%

18.2 Transmisión:

-LSD o bloqueo del (o los) diferencial(es): 5% sobre su peso mínimo.

- Los vehículos con tracción trasera tendrán un recargo de 2% en su peso mínimo.

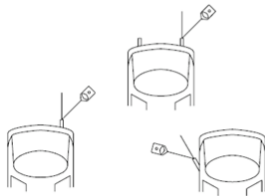


Figura 1.



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 excluido.
- 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 solicitando al concursante o representante del vehículo, dos muestra de un litro cada una para ser analizada en los laboratorios del CELEQ.
- 1.8. En caso que el resultado sea diferente al permitido por la Organización en el Reglamento Particular de cada evento, se deberan realiazar al menos una prueba más y esta circunstancia se comunicara a los Comisarios Deportivos del evento.
- 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
Art 2. Persona que actúa en el lugar de un oficial sin tener licencia	Todas	Retirar del autodromo
Art.5.4 No asistir a la entrega de premios o no respetar las reglas e instrucciones.	Todas	Mínimo de \$ 100 a criterio de los Comisarios Deportivos
Art. 6.1 No estar localizable el concursante o su representante durante toda la duración del meeting	1 2 3	1. \$50, 2.\$100, 3.\$150
Art.7.4 No respetar el procedimiento de un Stop & GO	Todas	Repetir sanción
Art 7.4 Detener el vehículo en el box en parada de Stop and Go o de Drive Through	Todas	Repetir Stop and Go o Drive Through
Art. 7.7, 7.6 No entrar en boxes después de haber mostrado la bandera negra	Todas	Exclusión
Art.9.2 Infracción Técnica	Entrenamientos y clasificación Carrera	Anulación de Tiempos y salida ultimo lugar. (salvo otra sanción sobre las bases específicas del hecho que se juzgue) Exclusión (salvo otra sanción sobre las bases específicas del hecho que se juzgue)
Art. 11. Utilizar mas de 1 vehiculo en un mismo evento, o un vehículo muleto.	Todas	Exclusión
Art 12. No llevar los números oficiales o el nombre.	Todas	No autorizado a tomar la salida.
Art.13.2 No pasar las verificaciones administrativas o técnicas	Todas	No autorizado a salir o exclusión
Art.13.2 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.
Art.13.6 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
Art.13.6 No parar para una nueva verificación de un vehiculo que haya tenido un accidente	Entrenamientos Carrera	Anulación de tiempos Exclusión
Art.13.8 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.
Art.14 Utilizar neumáticos no autorizados, modificados o tratados	Entrenamiento y clasificación Carrera	Anulación de tiempos No autorizado a tomar la salida o exclusión
Art.14.2 Neumáticos en el Box no marcados	Entrenamientos Carrera	Anulación de tiempos Exclusión
Art.14.4 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
Art.15 Infracción a las disposiciones del pesaje	Entrenamientos y clasificación	Anulación de tiempos

	Carrera	Exclusión
Art 15.6 Colocar o sacar del vehículo cualquier material sólido, líquido o gaseoso.	Entrenamientos y clasificación	Anulación de tiempos
	Carrera	Exclusión
Art. 18.20 – 26.3 – 27.1 No respetar las banderas y señales	Todas	Azul: Drive Through Amarilla: Drive Through o Stop & Go de 10s Negra: Exclusion Roja: Exclusion
Art 18.2 Estancia de vehículos particulares en la zona de pits.	1 2 3	1. \$50, 2. \$100, 3. \$150
Art 18.5 Fumar o consumir licor en pits	1 2	1. Salir del área de pits 2. Expulsión del Autodromo
Art 18.6 Falta de vestimenta ignífuga o casco homologado	Todas	No autorizado a salir o Exclusión
Art.18.7 Arrancar un vehículo por medios externos, fuera de los lugares establecidos	Entrenamientos y clasificación	Anulación de tiempos
	Carrera	Exclusión
Art. 18.9 Circulación por pit lane a más de 70 km/hora	Entrenamientos	- Amonestación - Multa
	Carrera	- Drive Through
Art.18.10 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
Art.18.11 Empujar un vehiculo en dirección contraria sin autorización de los oficiales de pista.	Todas	- Amonestación - Multa - Penalización en tiempo - Exclusión - Suspensión - Descalificación
Art.18.12 Empujar un vehiculo sin autorización de los oficiales de pista.	Todas	- Amonestación - Multa - Penalización en tiempo - Exclusión - Suspensión - Descalificación
Art.18.13 Utilizar la pista sin autorización	Todas	- Amonestación - Multa - Penalización en tiempo - Exclusión - Suspensión - Descalificación
Art.18.14 Salir de pit-lane traspasando la línea de separación con la pista.	Práctica Clasificación Carrera	Perdida de derecho de práctica. Anulación de tiempos Drive Through
Art.18.15 Entrar a la zona de desaceleración traspasando la línea de desaceleración.	Práctica	Perdida de derecho de práctica.
	Carrera	Drive Through
Art.18.16 Conducción en sentido contrario de la carrera	Todas	Exclusión
Art.18.17 Conducir fuera de los límites de la pista.	Entrenamientos Clasificación Carrera	Pérdida del entrenamiento Anulación de tiempos Drive Through o hasta exclusión
Art.18.18 Efectuar ensayos de salida en zona prohibida y/o efectuar zig-zag en carrera. En caso de entrañar peligro inminente para otros participantes	1era 2da 3era	\$ 100 \$ 250 Exclusión

podrá implicar la exclusión de la prueba, incluso si es la 1era o 2da vez que se produce		
Art.18.19 No ceder el paso a otro vehículo manifiestamente mas rápido	Todas	Drive Through
Art.18.20 No respetar la Bandera Azul	Todas	Drive Through
Art.18.21 Conducción fuera de los limites de la pista	Entrenamientos Clasificación Carrera	Pérdida del entrenamiento Anulación de tiempos Drive Through o hasta exclusión
Art.18.22 Conducción anti-deportiva	Todas	- Amonestación - Multa - Penalización en tiempo - Exclusión - Suspensión - Descalificación
Art.18.23 Cambiar de dirección mas de una vez para evitar ser adelantado	Todas	Drive Through
Art.18.25 Obstrucción sistemática	Todas	Drive Through
Art.18.26 Repetición de faltas	Todas	Stop and Go de 10 segundos o exclusión
Art.18.27 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
Art.18.30 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
Art.18.31 No dejar un vehículo abandonado en neutro y con el volante en su lugar	Entrenamientos Clasificación Carrera	Anulación de tiempos Anulación de tiempos Exclusión
Art.18.31 Vehículo en "VIA DE CIRCULACIÓN" sin piloto en orden de marcha	Todas	Desde \$50 pudiendo llegar a la exclusión
Art.18.32 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
Art.18.33 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
Art 18.34 Conducir sin luz de neblina (luz roja) encendida	Carrera	Se mostrará la bandera negra con círculo naranja y no podrá reingresar a la pista hasta que repare la luz.
Art 18.38 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
Art.19.1 Utilización de una gasolina no oficial	Todas	Exclusión
Art.20.2 No entrar a box por la zona de desaceleración	Entrenamientos Clasificación Carrera	Anulación de tiempos Anulación de tiempos Exclusión
Art.20.3 y 20.4 Trabajar en zona de pit-lane no autorizada, Dejar herramientas en vía rápida o pintar marcas	Todas	Desde \$50 pudiendo llegar a la exclusión
Art 20.5 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
Art.20.6 Conducir marcha atrás en pit-lane	1 2 3	1. \$50, 2.\$100, 3.Exclusión
Art.20.7 Utilizar el pit-lane sin	1era	\$ 100

autorización durante otras pruebas del meeting	2da	\$ 250
Art.20.9 Entrada de animales (responsable el concursante)	1era 2da 3era	\$ 50 \$ 100 \$ 250
Art. 20.10 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''
Art.20.10 Salir del Pit-Lane con el semáforo en rojo (entrenamientos y clasificación)	1era 2da	Anulación tiempos Exclusión
No asistir al Briefing	1era 2da 3era	\$ 100 \$ 250 No autorizado a tomar la salida
Art.21.1 Infracción durante la celebración de los entrenamientos no cronometrados	Todas	Exclusión de entrenamientos
Art.21.7 Adelantar o no reducir la velocidad en entrenamientos, una vez que estos han sido interrumpidos	Todas	Exclusión de entrenamientos
Art.21.1 y 24.1 No acceder a la parilla de salida antes del aviso de 3'	Todas	Salida desde el Pit-Lane
Art.23.3 y 24.7 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.
Art.23.1 y 24.1 No abandonar la parilla de salida después del panel correspondiente.	Todas	\$ 50
Art.23.1 y 24.1 Realizar operaciones de ayuda mecánica exterior después del panel de 1'	Todas	Drive through
Art.23.1 y 24.1 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
Art.23 y 24 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	- Amonestación - Multa - Penalización en tiempo - Exclusión - Suspensión - Descalificación
No incorporarse a la parrilla	Todas	Salida del Pit Lane.
Art.23.6 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.

Art.24.10 Adelantar en condiciones distintas a las establecidas	Todas	Drive Through
Art.25.1 Arrancar un vehículo por medios externos, fuera de los lugares establecidos	Todas	Exclusión
Avituallar al repetirse el procedimiento de salida	Todas	Exclusión
Art.26.5 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
Art.26.5 Adelantar al Safety Car	Todas	Exclusion de la manga
Art.26.5 Adelantar a otro participante durante la intervención del safety car	Todas	Exclusion de la manga
Art.26.8 Realizar repostaje no autorizado	Todas	Exclusión
Art.27.1 - 27.2 Adelantar con Bandera Roja	Todas	Exclusión de la manga.
Art.30.1 No presentar el vehículo inmediatamente en el Parque Cerrado al finalizar los entrenamientos oficiales o la carrera.	Entrenamientos Carrera	Anulación de tiempos Exclusión
Art.30.2 Permanecer en el Parque Cerrado (excepto los oficiales de la prueba)	Todas	Desde multa de \$ 100 hasta Exclusión a criterio de los Comisarios Deportivos
Art.30.3 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. Procedimiento de autorizaciones.

1. Cualquier autorización debe ser solicitada por escrito, al correo carolina.camacho@laquacima.com.
2. Estas serán revisadas por la Comisión Técnica o Deportiva según sea el caso y se responderá al interesado por el medio que el indique en su solicitud.
3. Las autorizaciones serán publicadas en la pagina www.laquacima.com para el conocimiento de todos los participantes.

Anexo 6.- Correcciones y aclaraciones

La Asociación Deportiva Alta Velocidad La Guácima 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 mitad más uno de los pilotos. Los cambios realizados, entran a regir una vez tengan el visto bueno de Fecom, inscritos en el Registro de Costa Rica y luego serán publicados en la página www.laquacima.com.