



**REGULACIONES TECNICAS YESPECIFICACIONES EN COMPETENCIAS
DEAUTOMOVILISMO
DE CIRCUITO
(TN-SDS-ST-RS-DTS)**

REPUBLICA DOMINICANA2022

NOTA IMPORTANTE

Las regulaciones especificadas en este reglamento de automovilismo tienen la intención de asistir en el orden conductual y técnico a las competencias de circuito celebradas en el territorio de la Republica Dominicana, para proporcionar seguridad a los competidores, oficiales, personal de apoyo y público en general. Este reglamento es una guía y necesariamente no garantiza la ocurrencia de daños a competidores, oficiales, personal de apoyo y público en general. Se hace constar que las personas anteriormente citadas realizan sus actividades bajo su propia cuenta y riesgo, sin implicar responsabilidad alguna para el Club Dominicano de corredores de circuitos (CDCC), directivos o por las personas o entidades involucradas en este reglamento y/o que participan en eventos organizados por el OE, realizados bajo el presente reglamento. La comisión de Reglamentos está siempre dispuesta para aclarar o responder cualquier inquietud a todo competidor o relacionado a las competencias de circuito.

EI CDCC y el OE, SE RESERVAN EL DERECHO DE ADMISION AL PARQUE DE VELOCIDAD (PISTA DE CARRERAS). A CUALQUIER INDIVIDUO, ORGANIZACION, Y/O CLUBES. EL PILOTO O MIEMBRO DE UN EQUIPO DE COMPETICION QUE DEMANDE JUDICIALMENTE A ALGUNA DE LAS PARTES INVOLUCRADAS EN EL DEPORTE, SERA EXPULSADO DE POR VIDA DEL CDCC.

PROLOGO

Es para el CDCC un orgullo presentarle el Reglamento de Circuito Automovilismo edición 2022. Esta nueva edición es una reestructuración de las ediciones realizadas en años anteriores. La misma se ha realizado con modificaciones en la elegibilidad de los modelos de autos y motores en base a la dificultad de adquisición de los datos de importación. Para su reestructuración se han considerado detalles menores que logran una mejor puesta a punto de los autos y para la adecuación a modelos recientes de las distintas marcas.

1. CONTROL DE COMPETICION

1.1 Controles:

La (FDA), es la única entidad que puede regir el Deporte del Automovilismo en la Republica Dominicana bajo este reglamento.

1.2 Entidad final de Apelación:

La Comisión de Velocidad (Tribunal de Apelaciones) es la entidad final de apelación para decidir los temas y casos ocurridos en los eventos regidos por este reglamento, cuyas decisiones son inapelables ante cualquier instancia. La Elección de dicha comisión y sus suplentes, será presentada por el CDCC y ratificada por la FDA.

1.3 Aplicación de Control de Competición:

Todos los artículos expuestos en el Control de Competición se aplicarán en todas las categorías sin importar que en alguna categoría se use otro reglamento en la parte técnica-mecánica.

1.4 Código Deportivo Internacional de Automovilismo.

Este queda automáticamente insertado en este reglamento general de Circuito el cual se tomará como punto de referencia para dirimir los conflictos suscitados en las competencias de Automovilismo de Circuito Dominicano. Igualmente, en caso de conflictos NO citados en este reglamento de circuito, (Regulaciones Deportivas y Especificaciones en Competencias de Automovilismo de Circuito Republica Dominicana) se consultará con el Código Deportivo Internacional de la FIA para la resolución del mismo.

1.5 Inscripciones:

1.5.1 Todo piloto deberá cumplir con la membresía anual del CDCC para poder participar en el campeonato de circuito.

1.5.2 Todo piloto deberá cumplir con la licencia anual de la FDA para poder participar en el campeonato de circuito.

1.5.3 Todo piloto ya sea de nuevo ingreso o activo deberá poseer un carnet/licencia para poder participar en cualquier evento de circuito avalado por el FDA que se celebre en el territorio de la Republica Dominicana. De igual manera, deberán completar los formularios médicos y someterse a las pruebas médicas requeridas por el presente reglamento para poder participar en las competencias de circuito.

1.5.4 Todo piloto extranjero deberá mostrar a las autoridades pertinentes una licencia aprobada y validada por la FDA o asociación a que pertenezca en su país de origen, internacional o de un país en el cual haya participado para competencias de circuito. Los pilotos extranjeros deberán pagar la tasa establecida por el CDCC en dólares de los Estados Unidos de América o su equivalente en pesos dominicanos para poder participar en un evento local avalado por el FDA.

1.5.5 La Licencia de referencia antes mencionada podrá ser expedida por la Federación Dominicana de Automovilismo FDA según corresponda el caso.

Commented [JMLG1]: 1.5.4 Todo piloto deberá cumplir con la membresía anual de la FDA para poder participar en el campeonato de circuito.

Commented [JMLG2]: 1.5.1 Todo piloto ya sea de nuevo ingreso o activo deberá poseer un carnet/licencia para poder participar en cualquier evento de circuito avalado por el CDCC que se celebre en el territorio de la Republica Dominicana. De igual manera, deberán completar los formularios médicos y someterse a las pruebas médicas requeridas por el presente reglamento para poder participar en las competencias de circuito.

Commented [JMLG3]: 1.5.2 Todo piloto extranjero deberá mostrar a las autoridades pertinentes una licencia aprobada y validada por el CDCC o asociación a que pertenezca en su país de origen, internacional o de un país en el cual haya participado para competencias de circuito. Los pilotos extranjeros deberán pagar la tasa establecida por el CDCC en dólares de los Estados Unidos de América o su equivalente en pesos dominicanos para poder participar en un evento local avalado por el CDCC. 1.5.3 La Licencia de referencia a

Commented [JMLG4]: 1.5.3 La Licencia de referencia antes mencionada podrá ser expedida por el CDCC o por la Federación Dominicana de Automovilismo FDA según corresponda el caso.

2. GENERALIDADES

2.1 Categorías.

Para fines de campeonato, las categorías vigentes y autorizadas por el CDCC son las siguiente:

TN Turismo Nacional
SDS Stock Dominican Series
ST Street Touring RS Racing Sedan
DTS Dominican Touring Series

2.1.1 Todos los artículos expuestos en generalidades aplicaran en todas las categorías (salvo indicación contraria) sin importar que en una categoría se supla de otro reglamento en la parte técnica-mecánica.

2.1.2 Para una categoría ser válida deberán estar inscritos en la misma y alineados en la parrilla de salida de la primera carrera del evento un mínimo de cuatro (4) vehículos. Estos autos tendrán que ser naturales de la categoría. Se permiten las invasiones de categoría si el auto clasifica dentro del 105% de tiempo del puntero en clasificación. **(Ver acápite 2.3.7)**

2.1.3 Todo vehículo que en carrera pierda una pieza de la carrocería a causa de una colisión en carrera con otro vehículo u objeto, un asistente del piloto podrá buscar a la pista la pieza perdida en carrera para fines de cumplir con el peso mínimo requerido. Ningún piloto podrá bajo ninguna circunstancia abandonar el área del pesaje hasta tener la autorización del inspector técnico principal de la categoría. El incumplimiento de esta medida, conlleva a la descalificación automática de esa Carrera.

2.1.4 Es propósito fundamental de este reglamento es minimizar los costos de participación en las cinco categorías expuestas anteriormente, diferenciándolas en el aspecto técnico y económico, como una forma de incentivarla práctica del circuito.

2.1.5 Neumáticos

2.1.5.1 Solo se permite el uso de cuatro (4) neumáticos por evento incluyendo la sesión de clasificaciones. Los cuatro neumáticos serán idénticos para todos los pilotos de cada categoría en particular, en todas sus especificaciones. En la categoría DTS, en caso de que se utilicen gomas slicks y se presente la lluvia, se utilizarán gomas para pista mojada, previa autorización de la dirección de carrera.

2.1.5.2 La marca, tipo, dimensiones y especificaciones de los neumáticos a usar, serán los escogidos por la directiva del CDCC, para cada categoría en particular y **los pilotos solo podrán usar para los eventos los neumáticos suministrados por el suplidor escogido por el CDCC.**

Esta decisión será anunciada preferiblemente antes del inicio de cada campeonato. En caso de que se presenten algunas dificultades con los suplidores de neumáticos, LA ORGANIZACION podrá realizar los cambios en dichos neumáticos, que considere necesarios para el buen desenvolvimiento del automovilismo deportivo y serán especificados en el reglamento suplementario.

2.2 Puntuación.

2.2.1 Una vez determinados los puestos de llegada definitivos, les serán asignados los siguientes puntos sobre la base de la siguiente escala:

| LUGAR | CARRERASPRINTER | CARRERA DURACION |
|-------|-----------------|------------------|
| 1 | 20 puntos | 40 puntos |
| 2 | 17 puntos | 34 puntos |
| 3 | 15 puntos | 30 puntos |
| 4 | 13 puntos | 26 puntos |
| 5 | 11 puntos | 22 puntos |
| 6 | 10 puntos | 20 puntos |
| 7 | 9 puntos | 18 puntos |
| 8 | 8 puntos | 16 puntos |
| 9 | 7 puntos | 14 puntos |
| 10 | 6 puntos | 12 puntos |
| 11 | 5 puntos | 10 puntos |
| 12 | 4 puntos | 8 puntos |
| 13 | 3 puntos | 6 puntos |
| 14 | 2 puntos | 4 puntos |
| 15 | 1 punto | 2 puntos |

2.2.2 El máximo número de pilotos permitido en un campeonato por vehículo es de dos (2). Al equipo (ambos pilotos) se le asignará la misma cantidad de puntos siempre que el piloto titular participe por lo menos en el 50% de los eventos en que participen como equipo, y que el piloto invitado participe en un mínimo de dos (2) carreras del campeonato. Se considera como titular del vehículo aquel a quien el CDCC le haya otorgado el número que utiliza el vehículo en cuestión. De no cumplir con este acápite, los puntos por carrera se dividirán a cada piloto. **(Ver acápite 2.2.8)**

En caso de que exista un Dueño de equipo y/o Escudería que contrata a Pilotos o Algún acuerdo de otra Naturaleza, el número del Auto que este en uso es del Dueño y/o Equipo. Este equipo solamente podrá utilizar máximo dos (2) pilotos durante un campeonato para que le sean válidos los puntos. **(Ver acápite 2.2.8)**

2.2.3 Se considerará Carrera de Duración aquella con un mínimo de (40) minutos.

Commented [JMLG5]: Modificado. (Ver acápite 2.2.9)

Commented [JMLG6]: Modificado 2.2.3 Se considerará Carrera de Duración aquella con un mínimo de una (1) hora.

2.2.4 Para poder optar por los puntos y premios en una carrera determinada, es necesario que el piloto haya completado **por lo menos el 70% del recorrido total del puntero de la carrera, y si ese 70% resulta en un numero fraccionado, dicha fracción pasaría al número entero siguiente superior.**

Ejemplo: 70% de 16 vueltas es 11.2 vueltas = mínimo requerido 12 vueltas.

2.2.5 Cada fecha (evento) estará constituida por dos o más carreras individuales, cada una será considerada como una carrera individual para fines de puntuación del campeonato. Será descalificado el piloto que al concluir la carrera en cuestión no se dirija al parque cerrado para fines de inspección y pesaje, a menos que sea autorizado por el Comisario Técnico del evento. Esta disposición del Comisario Técnico solo aplica para aquellos vehículos que terminen una carrera con desperfectos mecánicos y/o accidente. En caso de que un auto sea retirado del parque cerrado antes de la inspección y pesaje será descalificado de la carrera.

2.2.6 El Inspector Técnico se reserva el derecho de inspeccionar cualquier aspecto técnico-mecánico de los autos de cada categoría que participen.

2.2.7 En caso de corredores en parejas los mismos serán penalizados simultáneamente si se determina violación del presente reglamento.

2.2.8 Para fines de puntuación en el campeonato, los pilotos que corran en parejas conforme se establecen en el acápite **2.2.2** y luego se separen, los puntos se quedaran con el piloto titular del vehículo o con el número del vehículo. Se considera como titular del vehículo aquel a quien el CDCC le haya otorgado el número que utiliza el vehículo en cuestión.

2.2.9 Las posiciones de la parrilla de salida de la segunda carrera serán determinadas de acuerdo al orden de clasificación. Se invertirán las posiciones hasta las diez (10) primeras. Para las categorías que tengan 16 autos o más clasificados el día sábado, estas categorías tendrán la inversión de parrilla en la segunda carrera del día según el orden de llegada de la primera carrera del día.

2.2.10 El piloto que clasifique en la primera posición será premiado con un (1) punto para su puntuación general del campeonato de circuito, siempre y cuando el evento sea realizado o el piloto no sea descalificado en dicha clasificación o en cualquiera de las carreras del evento, por detectarse irregularidades técnicas en el vehículo. En caso de descalificación por detectarse irregularidades técnicas, el punto de la clasificación será otorgado al segundo clasificado, y así sucesivamente.

El ganador será la persona que obtenga mayor cantidad de puntos en la carrera, es decir, la sumatoria de los puntos obtenidos en cada una de las carreras del evento, sin sumar el punto de la clasificación. En caso de empate en un evento, el ganador será el que obtuvo mejor tiempo de clasificación, o sea el punto de clasificación no se le sumara a la carrera. El punto de clasificación será sumado solamente para la puntuación del campeonato del año en curso.

2.2.11 Sistema de desempate:

Para determinar un desempate entre varios pilotos al final de un campeonato, se aplicarán las siguientes reglas:

1ro. Según la cantidad de puntos obtenidos en todas las carreras puntuables, (primeros lugares, después segundos lugares, después terceros lugares, etc.). Para esto se contarán las carreras por separado.

2do. Según la cantidad de lugares obtenidos en clasificaciones de todas las carreras puntuables, (primeros lugares, después segundos lugares, después terceros lugares, etc.).

3ro. De continuar el empate se declara co-ganadores del campeonato y serán premiados de igual

manera.

2.2.12 Para la otorgación de premios especiales:

Piloto del año, Novato del año y el Mecánico del año: Se hará por votación, desempeño, buena conducta y logros obtenidos independientemente de la categoría. Esta comisión estará conformada por dos (2) miembros del CDCC, un (1) miembro del promotor, tres (3) miembros de la prensa especializada en carreras de circuito, un (1) miembro de la FDA, los cuales serán nombrados por la entidad que representara. Para calificar para el premio del novato del año el competidor no puede haber participado en más de dos fechas puntuables en un campeonato de años anteriores

Commented [JMLG7]: Se agregó

2.2.13 Para el año 2022, en la categoría DTS, se permitirá la participación de pilotos profesionales/extranjeros en el segundo y cuarto evento del año única y exclusivamente. Estos podrán clasificar solamente en uno de estos dos eventos, y solo podrán participar en una carrera por evento.

2.3 Inscripciones de pilotos, vehículos y obligaciones de los competidores a eventos.

2.3.1 Todo piloto para competir en un evento debe someter su formulario de inscripción a los oficiales designados por el OE y CDCC. Es responsabilidad del competidor acercarse a los oficiales designados para formalizar todo lo necesario para la inscripción de su vehículo en un evento. Ningún piloto podrá salir a clasificaciones y/o carrera si no ha formalizado su inscripción para participar en el evento. En caso de detectarse que un piloto ha salido a clasificaciones y/o carrera sin estar inscrito en el evento, se le impondrá una sanción de perder su clasificación, pierde la inversión de parrilla y una sanción económica de diez mil pesos dominicanos (RD\$10,000.00). Si es detectado en una de las carreras perderá los puntos de la misma, la inversión de parrilla si aplica y una sanción económica de diez mil pesos dominicanos (RD\$10,000.00)

Es Obligatorio tomar un Examen Médico, procedimientos, seguridad para obtener la Licencia de la Federación Dominicana de Automovilismo.

El participante reconoce que está en la posición obligatoria de conocer el reglamento, la construcción y operación del vehículo en que participa, el equipamiento e indumentaria del piloto, y si estos han cumplido previamente con las reglas y acuerdos del CDCC, incluyendo, pero no limitándose al reglamento oficial del año en curso. En el caso de violaciones técnicas, queda entendido que el participante conoce todos y cada uno de los reglamentos y acuerdos previos publicados, por lo cual es responsable de cualquier incumplimiento de reglamentos o sanciones impuestas al equipo, aun siendo estas ocasionadas por una tercera parte, suplidor o fabricante del equipo. En caso de sanción, No son aceptados los alegatos de no conocer una parte del vehículo, o desconocer un dato del reglamento, o no tener la responsabilidad en cuanto a la fabricación o responsabilidad de un tercero en su equipo.

2.3.2 La inscripción a eventos la realizará CDCC lo establecido en el presente reglamento.

2.3.3 Ningún competidor novato podrá competir en las categorías RS y DTS, salvo que haya participado por lo menos en cuatro (4) carreras en su historial como corredor y pueda demostrar a un comité especial designado por el CDCC que es capaz de correr en los tiempos de la categoría y dentro del 105 % del tiempo de clasificación de la categoría participante, siempre y cuando su participación no constituye un riesgo adicional para los demás competidores.

2.3.4 La inscripción de un piloto a un evento es una combinación piloto/automóvil, por lo que no se permite la participación de un piloto en un automóvil que no sea el originalmente inscrito en el evento. En caso de cambiar el vehículo previamente inscrito, debe ratificar dicho cambio antes del cierre de inscripción oficial.

2.3.5 El comisario Deportivo Principal y/o cualquier oficial de carrera podrá rechazar a su discreción, cualquier vehículo que, de acuerdo con este reglamento, tenga componentes tales como: Rollcage, Sistema de Combustible, Sistema Eléctrico, Carrocería, etc., que puedan generar peligro o inseguridad al propio competidor o a los competidores de la categoría.

2.3.6 Ningún piloto podrá estar inscrito en más de un auto por categoría en un evento.

2.3.7 Se permiten las invasiones a una categoría inmediatamente superior si el auto clasifica dentro del 105% de tiempo del puntero en clasificación, pudiendo optar por puntos y premio. Dicho vehículo tendrá que participar con lo especificado en su ficha técnica (de su categoría natural), solo pudiendo modificar las restricciones del sistema de admisión por aquellos de la categoría a invadir, además de las gomas y deberá cumplir con todo lo establecido en inspección técnica y parque cerrado.

2.3.8 Todo piloto y/ o miembro de equipo que sea sorprendido en la clasificación o carrera, sin la debida indumentaria de seguridad especificados en estos reglamentos (cascos, guantes, hans, traje, botas etc..) será descalificado inmediatamente de la sesión que se trate y tendrá una multa de RD\$10,000.00. Para poder participar en el próximo evento puntuable el piloto sancionado deberá cumplir con la sanción monetaria para poder realizar la inscripción. Si un piloto y/ o miembro de equipo que sea sorprendido en cualquier práctica destinadas para la modalidad circuito en el autódromo, sin la debida indumentaria de seguridad especificados en estos reglamentos (cascos, guantes, hans, traje, botas etc..) será sancionado con la NO clasificación para el próximo evento puntuable y el pago de RD\$10,000.00. Para poder participar en el próximo evento puntuable el piloto sancionado deberá cumplir con la sanción para poder realizarla inscripción.

2.3.9 Para poder optar por los premios, todo piloto tendrá que disponer de los siguientes espacios a ser utilizados por el CDCC:

2.3.9.1 Franja de 4 pulgadas de alto por el ancho completo del cristal frontal del vehículo, iniciando desde el tope más alto del cristal frontal del vehículo. A partir de estas 4 pulgadas, el piloto podrá colocar una franja con el patrocinador que desee.

2.3.9.2 Espacio en la parte frontal y la parte trasera del vehículo para colocar la publicidad del patrocinador de neumáticos de la categoría.

2.3.9.3 Todo competidor será el único responsable de llenar la ficha de homologación de su vehículo.

2.3.10 Inspecciones

Todos los vehículos están sujetos a inspección por los oficiales del evento en cualquier área de pista o en la designada por el CDCC, en cualquier momento que estos lo determinen durante los procesos de inspección técnica.

2.3.11 Área De Inspección.

Solamente estarán permitidas en esta área las personas autorizadas por el CDCC y OE.

2.3.12 Parque Cerrado.

Durante la inspección técnica solamente se permitirá el vehículo a inspeccionarse, el piloto y dos personas adicionales del equipo. En caso de violar este acápite el piloto estará sujeto a descalificación por parte de la inspección técnica.

2.3.13 Es responsabilidad de todo piloto cumplir con todos los requerimientos solicitados por el oficial relacionado a la inspección técnica antes de las clasificaciones y durante el desarrollo de los eventos, bajo pena de sanciones por dicha falta conforme al presente reglamento.

2.3.14 Ningún vehículo podrá entrar a la pista sin haber cumplido con el requisito de inspección técnica desde que se inicien las clasificaciones y durante todo el evento. De no cumplir con esto, el o los pilotos del vehículo automáticamente quedaran excluidos del evento sin derecho a puntuación y se les impondrá una sanción de Diez Mil Pesos Dominicanos **(RD\$10,000.00)**.

En caso de que la falta de inspección técnica se detecte luego de finalizada una carrera o el evento, el o los pilotos quedaran automáticamente descalificados del evento sin derecho a puntuación y se les impondrá una sanción de veinte y cinco mil pesos Dominicanos **(RD\$25,000.00)**.

2.3.15 Cualquier parte, aditamento, equipo o componente no se considerará aprobado solamente por el hecho de que el vehículo pasó la inspección técnica sin haberlo observado.

2.3.16 El hecho de que un vehículo haya sido homologado para una categoría no le garantiza la participación en otra categoría sin antes presentar la ficha de homologación al Inspector Técnico. (Ver Art. 2.7)

2.4 Carrocería y Números de Competencia

2.4.1 Todos los automóviles deberán estar pintados completamente para poder participar en una competencia, por lo que no se permiten automóviles chocados o retocados en relleno, siempre y cuando el choque no se haya producido durante la ocurrencia del evento en cuestión.

Los números de competencia deberán ser colocados en ambos lados de la puerta delantera del automóvil conforme dispongan los oficiales del CDCC. Estos se indicará el patrocinador por el CDCC de forma única. Se deberá dejar un espacio en la puerta delantera de 20" pulgadas de ancho por 6" pulgadas de alto para colocar los números.

2.4.2 Adicionalmente debe colocarse el número en el cristal delantero del vehículo en el lado contrario del conductor y encima del apellido, con una dimensión de cada número de 9.5 pulgadas de altura por 1.5 pulgadas de ancho y en el vidrio o compuerta trasera con una dimensión de cada número de 6.5 pulgadas de altura por 1.5 pulgadas de ancho, en color blanco o negro, según sea más visible. **Tipo de letra Arial.**

2.4.3 El automóvil deberá contener en el vidrio delantero, en la parte contraria del conductor, el apellido del (los) pilotos(s) con una dimensión de cada letra de 3.5" pulgadas de alto por 0.75" pulgadas de ancho.

2.4.4 Todo piloto que no se inscriba en el CDCC por 1 año pierde su derecho sobre el número de competencia asignado. El Piloto Campeón de la categoría mayor (DTS) es el único que tiene la opción de usar el número uno (1), sin perder su número de competencia asignado.

2.5 Sistemas de Seguridad Obligatorios

2.5.1 Barra contra vuelcos o jaula de seguridad (Rollcage) de seis (6) puntos mínimos de anclaje. Se permite el uso de transversales para dar rigidez al Rollcage, siempre que los mismos estén unidos a la barra contra vuelcos. El material de fabricación debe ser Dom Mild Steel (Tubo negro) o Chromemoly 4013. Los tubos de la barra deberán tener un diámetro exterior mínimo de 1.5" y el grosor de la pared de los tubos será por lo menos de (1.5) milímetros. La soldadura de roll cage debe quedar totalmente expuesta, esta terminalmente prohibido el uso de flexrex o cualquier otro tipo de masilla para disfrazarla. Cada sección de tubo deberá tener hoyos para poder verificar su grosor. Ver dibujos en Apéndice B.

2.5.2 Cinturón de seguridad de cinco (5) puntos fijos mínimos instalados y en perfecto estado de funcionamiento. Los cinturones tienen que ser utilizados todo el tiempo por el piloto. El ancho mínimo del cinturón de seguridad será de 2.00". La vigencia del cinturón será la fecha de vigencia marcada en el mismo por el fabricante, la cual debe estar visible para su debida inspección.

2.5.3 La malla de protección para la ventana del piloto es obligatoria. La malla deberá estar instalada entre la parte superior del Rollcage y de la barra inferior lateral que proteja la puerta. No se permite la malla sujeta a la puerta, ni sujeta con tie raps o tape Racing. La misma debe de abrir hacia abajo. La vigencia de la malla será la fecha de vigencia marcada en la misma por el fabricante, la cual debe estar visible para su debida inspección.

2.5.4 Extintor de fuego del tipo ABC de por lo menos 5 Libras. El extintor debe estar en perfecto estado de funcionamiento, vigente, con carga completa y colocado con clips o con base retractable de forma tal que pueda ser fácilmente removido por el piloto o desde fuera del vehículo por los oficiales de pista y/o cualquier persona que asista el vehículo. No se permiten extintores fijados con tie raps, tape racing, masking tape, etc.

2.5.5 Se deben remover o tapar los faros delanteros de **vidrio**. De no remover, deberán ser cubiertas por una cinta o vinil adhesivo de alta resistencia, o en su defecto, los originales pueden ser sustituidos por un cover de cualquier tipo de material. El vehículo no debe tener instalado placa u ornamento con fines de promoción en el parachoques (bumper) delantero.

2.5.6 Los vidrios laterales de las puertas delanteras tendrán que estar bajos en todo momento o ser removidos del vehículo. Los cristales laterales traseros y/o de las puertas traseras, deben estar cerrados y/o subidos en todo momento.

2.5.7 Los vehículos de tracción trasera deben tener una cinta metálica protectora debajo del árbol de transmisión en punto conveniente de la longitud de este y por lo menos 1/4" de espesor y 2.00" de ancho, para evitar su contacto con la pista en caso de rotura. Si el árbol es doble, debe tener una cinta protectora por cada sección del árbol.

2.5.8 Será obligatorio el uso de un espejo retrovisor interno y dos exteriores, uno del lado del piloto y otro del lado contrario.

2.5.9 Es obligatorio el uso de casco protector con normas de seguridad, que cumplan con normas específicas de seguridad para automovilismo, certificados SNELL 2010 o superior.

La vigencia del casco será la fecha de vigencia marcada en el mismo por el fabricante, la cual debe estar visible para su debida inspección.

2.5.10 Es obligatorio el uso del uniforme, casco, hans, guantes y botas aprobado para competencias de autos es obligatorio (NO GO KARTS, MOTORES, ETC.). El uniforme debe tener capas protectoras contra el fuego. Se prohíbe el uso de pantalones tipo jeans o cualquier otro tipo, jackets, etc. La vigencia de estos equipos se registrará por la fecha de vigencia marcada en el mismo por el fabricante, la cual debe estar visible para su debida inspección.

La malla de seguridad del conductor, butaca y los cinturones de seguridad serán evaluados por la fecha del fabricante y se aplicará la medida estipulada para estos casos.

2.5.11 Todos los vehículos deberán tener dos (2) ganchos circulares, tiras o alambres tipo gancho uno en la parte frontal y otro en la parte trasera, debidamente señalados y visibles para facilitar ser remolcados por los vehículos de servicios en caso de cualquier incidente o avería mecánica. Estos ganchos no deben sobrepasar el parachoques (bumper) delantero y trasero, exceptuando los ganchos de nylon u otro material flexible.

2.5.12 Todo vehículo que utilice el tanque de combustible dentro del habitáculo del Piloto deberá estar rodeado con algún material metálico que evite el derramamiento de combustible al Piloto. La máxima capacidad para el tanque dentro del habitáculo del conductor es de 22 galones. De igual manera, se deberá cubrir las bombas de combustibles y mangueras que estén en el habitáculo del conductor. Lo anterior no aplica para los vehículos que tengan el tanque instalado en su lugar

original.

2.5.13 Todo vehículo deberá tener instalado en el tablero o el exterior del auto un switch (interruptor) para cortar la corriente. Si se encuentra dentro del auto debe ser de fácil acceso desde el exterior (Máximo un pie de distancia de la ventana del piloto) y debidamente señalizado en ambas configuraciones.

2.5.14 Las baterías deberán estar bien sujetadas al chasis del vehículo y si están en el interior del habitáculo, estas deben estar dentro de una caja plástica (como usan los botes), debidamente fijadas con cintas de protección que soporte su peso en caso de accidentes.

2.5.15 Las pesas en el interior del habitáculo del conductor deben estar sujetadas exclusivamente con tornillos que soporte su peso en caso de accidente y no se permite el uso de tie wraps.

2.5.16 Todo vehículo deberá tener un tanque para el retorno de aceite (Oil Catch tank) de los respiraderos del motor para evitar el derramamiento de aceite en la pista.

2.5.17 Todo vehículo deberá tener dos clips mínimos de seguridad en el cristal delantero en la parte superior con un mínimo de ancho de 1 pulgada y 2.5 pulgadas de largo.

2.5.18 El uso de comunicación será obligatorio para la categoría RS y DTS.

2.5.19 Es obligatorio el uso de transponder marca AMB o de cualquier otra marca establecida por el OE para poder participar en cualquier evento avalado por el CDCC. El mismo deberá ser adquirido por el piloto, quien será el único responsable de su correcto funcionamiento durante el evento.

2.5.20 El bonete y la compuerta trasera (baúl) se abrirán solamente por la parte exterior del vehículo. Debe eliminar los sistemas de anclaje de fábrica del bonete.

2.5.21 Todas las puertas deben abrir por dentro y por fuera.

2.6 Interior

2.6.1 Se deberán remover los siguientes componentes del interior del vehículo: Neumático de repuesto, gato, herramientas, tapacubos, asientos de pasajeros, alfombras, sistema de acondicionador de aire, sistema de sonido, sistema de cinturones de seguridad original, forro interior de techo, puertas y baúl.

2.6.2 Se debe sustituir el asiento original del conductor por una butaca de competencia **no reclinable**. El volante de dirección puede ser cambiado.

2.6.3 El panel de instrumentos podrá ser el original o un sustituto.

2.7 Ficha de Homologación

2.7.1 El CDCC establece de forma obligatoria e imprescindible para participar en las competencias y para todas las categorías una ficha de homologación para cada uno de los automóviles participantes, en las cuales se especificarán una serie de datos técnicos y mecánicos basados en las especificaciones del manual del fabricante

2.7.2 Toda marca y modelo de vehículo que quiera incursionar por primera vez tendrá que solicitar al CDCC la apertura de la ficha de homologación antes de la competencia para su correspondiente aprobación, modificación o rechazo.

2.7.3 Las fichas de homologación deben ser completadas por los pilotos o propietarios de equipos de los automóviles y depositadas al Comité de Reglamentos del CDCC con anexo de copia de las especificaciones del fabricante. El hecho que un vehículo haya sido homologado no significa que haya pasado la inspección técnica para la categoría. En caso de que un vehículo cambie de categoría deberá obligatoriamente llenar una nueva ficha técnica del vehículo para la categoría en cuestión. **La Homologación debe ser solicitada 15 días antes de un evento.**

2.7.4 El CDCC podrá establecer variaciones en la ficha de homologación con fines de hacer más competitivas las diferentes categorías en campeonatos sucesivos.

2.7.5 El Inspector Técnico y/o Comisarios deportivos desestimarán cualquier impugnación a otro competidor si el impugnador no tiene su ficha de homologación aprobada.

2.8 Modificaciones Al Reglamento.

2.8.1 La comisión de reglamento a petición del CDCC podrá variar, modificar o ajustar el reglamento en cualquier momento que sea necesario para un mejor desenvolvimiento de las categorías. Dichas modificaciones y/o adendum serán parte integral de este reglamento.

2.8.2 En caso de producirse cualquier modificación en la parte técnica- mecánica del reglamento, la misma será comunicada por escrito a los competidores involucrados por lo menos quince (15) días antes del próximo evento. Este acápite no aplica para las modificaciones de la parte deportiva de este reglamento.

2.8.3 La interpretación final de los Reglamentos será responsabilidad del CDCC.

2.8.4 Las concesiones especiales que se den a vehículos específicos, deberán ser informadas a todos los pilotos de la categoría que se trate y automáticamente quedaran aprobados para todos los que tengan el mismo caso. Deberán ser certificadas por el CDCC anualmente en caso de que no estén especificadas en los reglamentos técnicos. Estas deberán ser informadas mediante adendum por lo menos 15 días antes del evento.

2.9 Modificaciones No Especificadas a los Autos de Competencias:

2.9.1 Cualquier modificación diferente a la especificada en este reglamento de circuito a un vehículo en competencia es considerado ilegal. Cualquier cambio técnico-mecánico que se desee realizar y no esté especificado en este reglamento, por irrelevante que se considere, debe ser solicitado al CDCC.

2.10 Desarrollo del Programa de Competencias:

2.10.1 El programa de las rondas de clasificación y de carreras deberá estar contenido en el reglamento Suplementario (particular) del evento, pudiendo el Director de Carreras a su criterio y/o dependiendo de las circunstancias el mismo día de la carrera variar el orden de las categorías o la fusión de 2 o más categorías.

2.10.2 Antes de las clasificaciones, se realizará una reunión de pilotos (briefing) y su asistencia para todos los pilotos es obligatoria. En caso de no poder asistir deberá enviar de forma obligatoria un representante del equipo. La violación de este acápite conlleva la pérdida del derecho a clasificar y penalizado a salir al final del pelotón.

2.11 Impugnaciones:

2.11.1 Estas deberán ser realizadas por el piloto, propietario o jefe de equipo de forma escrita y firmada por uno de estos. No se acepta la posibilidad de rechazo de las impugnaciones. Luego de haberse entregado una impugnación o reclamación, el impugnador o reclamante no podrá retirarla y el comisario técnico y/o deportivo están en la obligación de darle curso.

2.11.2 Se distinguirán los siguientes tipos de impugnaciones:

- a) Impugnaciones deportivas o de Competencia.
- b) Impugnaciones Técnicas.

2.11.3 Se entenderá por Impugnaciones deportivas o de Competencia a todas aquellas que sean originadas por situaciones contrarias a la ética deportiva que un piloto considere durante el desarrollo de las prácticas oficiales, clasificaciones o carrera.

2.11.4 Para presentar una impugnación el piloto, propietario o jefe de equipo debe exponer por escrito de forma clara y concisa la situación ocurrida o el aspecto técnico impugnado y entregar exclusivamente al inspector técnico, comisario deportivo o el asistente designado por estos en el evento en cuestión.

2.11.5 El inspector técnico, comisario deportivo o el asistente designado recibirá i m p u g n a c i o n e s exclusivamente durante los primeros treinta (30) minutos luego que el vehículo ganador cruce la línea de meta finalizando la carrera.

2.11.6 El inspector técnico y/o comisario deportivo estudiarán las Impugnaciones deportivas, de Competencia y técnicas de los pilotos y deberán emitir su decisión de manera verbal antes del inicio de la carrera siguiente en presencia de un Comisario en el mismo evento, o antes de la premiación en caso de que la reclamación sea realizada luego de la segunda carrera. Luego del evento entregarán la comunicación escrita como constancia de la respuesta a la impugnación y decisión emitida.

2.11.7 Los derechos a las impugnaciones técnicas tendrán un valor de RD\$3,000.00 no reembolsables por cada vehículo impugnado. El impugnador deberá pagar la totalidad de la mano de obra de lo impugnado establecido en el reglamento antes de proceder a desarmar. Estas reclamaciones serán entregadas al CDCC por el inspector técnico. Las impugnaciones deportivas o de competencia no tendrán costo alguno.

2.11.8 Si para tratar el caso de una Impugnación Técnica de inspección compleja se requiere el traslado del vehículo de competencia a un taller para su posterior evaluación, el piloto impugnante deberá pagar adicionalmente los gastos de transportación hasta el taller designado. Para una Impugnación Técnica de inspección compleja igualmente se adicionará al costo de la impugnación el monto por la labor mecánica conforme la tarifa especificada en este reglamento. Si el impugnador no se presenta al momento de ejecutar la labor mecánica con fines de inspección o no realiza el pago correspondiente, automáticamente quedara desestimada su impugnación.

Tarifa de precios para TN, SDS y ST (solo mano de obra)

| | |
|---|----------------|
| Desarmar motor completo----- | RD\$ 15,000.00 |
| Quitar la culata----- | RD\$ 8,000.00 |
| Sacar ejes de levas de la culata----- | RD\$ 5,000.00 |
| Desarmar transmisión y/o Diferencial----- | RD\$ 7,000.00 |

(No incluye juntas, anillas, lubricantes y filtros. Las juntas suministradas deben ser las originales del motor en competencia).

Tarifa de precios para RS (solo incluye mano de obra)

| | |
|--------------------------------------|---------------|
| Desarmar motor completo----- | RD\$25,000.00 |
| Desarmar transmisión y/o Diferencial | RD\$15,000.00 |

(No incluye juntas, anillas, lubricantes y filtros. Las juntas suministradas deben ser las originales del motor en competencia).

Commented [JMLG8]: Se añadió SDS

2.11.9 Los costos relativos a los elementos considerados no reusables en la labor mecánica como resultado de la impugnación técnica de inspección compleja deberán ser pagados de igual manera por el impugnador. Ejemplos de estos elementos son: Juego de juntas, lubricantes y cualquier componente que el manual del fabricante considere necesario su reemplazo en estos casos.

2.11.10 En caso de la necesidad de desarmar uno o más pistones de un motor, el impugnador deberá entregar al impugnado el juego de anillas completas de todos los pistones y el costo del pulido del block. Esta regla aplicara para las demás partes del motor donde se deba reemplazar una pieza.

2.11.11 En caso de una impugnación, el piloto que gane dicha impugnación le será cedido en su totalidad la suma de dinero previamente acordada con el impugnador, dicho dinero deberá ser reembolsado a no más de 15 días francos a partir del día de la carrera en cuestión. El 10% del costo de la labor técnica y el costo de los elementos no reusables. Deberá ser pagado al CDCC por el que pierda la impugnación. **El costo al derecho de la impugnación pagado por el impugnador no es reembolsable.**

2.11.12 Todo piloto que impugne a un vehículo deberá mantener su vehículo en el parque cerrado a disposición del inspector técnico, comisario deportivo o el asistente designado. En caso de que el impugnador se le encuentre una irregularidad técnica por esta u otras razones, recibirá una penalidad igual a lo que conlleve la impugnación en cuestión. En todo caso a ambos vehículos se le verificarán los puntos impugnados.

2.11.13 Todo competidor conjuntamente con su auto de competencia inscrito en cualquier evento puntuable, que sea encontrado con irregularidades técnicas conforme el presente reglamento le será retenida la o las piezas ilegales por el CDCC y destruidas, igualmente será sancionado de la siguiente manera:

1ra ocasión: Perderá los derechos de puntuación del evento en cuestión. Adicionalmente, será sancionado con RD\$10,000.00 pesos y perderá la oportunidad de clasificación del próximo evento puntuable. Para poder participar en el próximo evento puntuable el piloto sancionado deberá pagar la sanción para poder realizar la inscripción. El auto en cuestión, no podrá participar en próximos eventos hasta no cumplir con esta sanción.

2da ocasión: Perderá los puntos del Evento en cuestión y no podrá participar en las próximas 2 Eventos puntuables. Adicionalmente, será sancionado con RD\$20,000.00. El auto en cuestión, no podrá participar en próximos eventos hasta no cumplir con esta sanción.

2.11.14 Un piloto que cometa una infracción en la última carrera, será sancionado para el próximo año calendario de carreras, de la forma indicada en el acápite (2.11.13.)

2.11.15 Todo piloto deberá ser informado de las sanciones impuestas mediante una comunicación de los comisarios deportivos. Para poder participar en el próximo evento deberá primero cumplir con el pago de la sanción impuesta.

2.11.16 Todo piloto que realice falsas declaraciones de menos con respecto a la cilindrada del motor de su vehículo y no cumpla con las libras reglamentarias de la categoría, se impondrá una sanción de RD\$15,000.00 y adicionalmente será descalificado del evento en cuestión. Si el peso corresponde a la cilindrada medida y real del motor, no aplicara sanción por falsa declaración. En los casos que aplique la medición de relación de compresión se le dará el mismo trato de lo anteriormente mencionado.

2.11.17 Si un piloto se niega a que su vehículo sea inspeccionado a consecuencia de una impugnación técnica o revisión solicitada por el comisario técnico será descalificado de dicho evento, no podrá participar en el próximo evento y deberá pagar una sanción de RD\$10,000.00. En caso de reincidencia en esta actuación, sin importar el tiempo transcurrido, el piloto no podrá participar por tres (3) fechas y una sanción de RD\$20,000.00. Las sanciones establecidas en este párrafo no son susceptibles de apelación.

2.11.18 Las sanciones impuestas por motivos de accidentes considerados intencionales por los comisarios deportivos y/o la comisión de disciplina del CDCC, serán desde la descalificación del evento en cuestión y hasta expulsión del CDCC de por vida. Se le impondrá sanción mínima de RD\$15,000.00.

2.11.19 Las descalificaciones realizadas por el inspector técnico por incumplimiento del reglamento en casos obvios tales como: falta de peso, tamaño de restrictor, neumáticos, incumplimiento de la seguridad mínima requerida en los vehículos, luces de frenos defectuosas, medida de compresión etc., serán ejecutadas de forma inmediata y serán inapelables, salvo un error en el procedimiento aplicado. Para estos casos la sanción única y exclusiva será la descalificación de la carrera en cuestión y no aplican sanciones dispuestas en párrafos y artículos anteriores.

2.11.20 Los Comisarios Deportivos y Dirección de Carrera, aceptarán los videos On Board en modo de consulta en caso de reclamaciones o apelaciones y se permitirán solo hasta 30 minutos después de finalizada la carrera.

2.11.21 Para los vehículos que sean impugnados y necesiten la verificación de alguna(s) parte(s) de estos, el piloto que impugne podrá solicitar la presencia de un miembro de la comisión de reglamentos o al inspector técnico de otra categoría como observador para inspeccionar el vehículo impugnado conjuntamente con el inspector técnico de la categoría al que corresponda la impugnación.

2.12 Generalidades Técnicas

Para todas las categorías salvo indicación contraria, se aplicarán las siguientes concesiones:

2.12.1 Todo vehículo con eje rígido trasero podrá reducir 50 libras de su peso mínimo requerido.

2.12.2 La altura de los carros de las categorías TN, SDS, ST y RS no podrá ser menor de tres pulgadas con respecto al suelo

Commented [JMLG9]: Se agregó SDS

2.12.3 Se permite el uso de partes decorativas: Lip delantero, Lip trasero, y estribos.

2.12.4 Se permite el uso de espárragos para la fijación de la culata al block del motor en los modelos que no lo tengan.

2.12.5 Se permite modificar las pantallas de luces o parachoques (bumper) delantero para la toma de aire del sistema de Admisión del motor.

2.12.6 Para las categorías TN, SDS ST y RS, a los autos con tracción delantera se le permite la utilización de un wing traseros siempre que no sobresalga del ancho de la carrocería, que no sobresalga del techo, ni de la parte trasera del parachoques (bumper).

Commented [JMLG10]: Se agregó SDS

2.12.7 Para las categorías TN, ST y RS los autos contracción trasera se les permite la utilización de un wing trasero siempre que no sobresalga del ancho de la carrocería, ni de la parte trasera del parachoques (bumper) deberá estar 6" pulgadas por debajo del nivel del techo del vehículo. (Este debe ser homologado por la comisión de reglamentos.)

2.12.8 Todo vehículo que utilice Electronic Control Unit (ECU) debe utilizar sistema de inyección.

2.12.9 Se permiten espárragos para la sujeción de los aros a la piña delantera o trasera.

2.12.10 Se permite el uso de ductos para el enfriamiento de los frenos, permitiéndose hacer 1 o 2 huecos en el parachoques (bumper) delantero de no más de 3" de diámetro (TN, SDS, ST y RS).

Commented [JMLG11]: Se agregó SDS

2.12.11 El ancho de los autos se medirá desde el borde del guardalodo (frontal o trasero) hasta el borde del guardalodo del lado opuesto, usando una vara de cada lado colocada verticalmente que pase en una línea imaginaria al centro de los aros y a nivel. La parte superior de las pestañas de los aros no podrá sobresalir de la carrocería (guardalodos).

2.12.12 Se permite restringir el recorrido de los amortiguadores, ya sea con cables, cadenas, correas o cualquier material resistente a discreción del piloto.

2.12.13 La transmisión de todo tipo de data (telemetría) de un vehículo en clasificación y carreras está prohibida, exceptuando los radios de comunicación de 2 vías.

2.12.14 Se permite modificar las piñas originales de 5 hoyos a 4 y viceversa, esto con el fin de poder poner aros de mejor configuración que vaya acorde con la categoría que participe.

2.12.15 Todo piloto que cambie el motor después de clasificación o carrera, sale en última posición en la grilla de salida (en todas las categorías), y deberá entregar el motor que se reemplazó para ser revisado por el comisario técnico, esto aplica solo en las Categorías TN, SDS y ST.

Commented [JMLG12]: Se agregó SDS

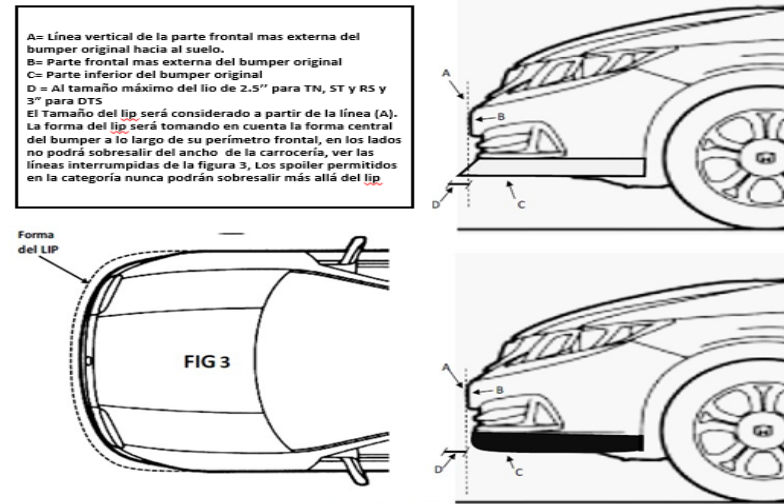
2.12.16 Se cambia en el reglamento la palabra Turbo por sobrealimentado.

2.12.17 Se permite poner juntas de culata a sobre medidas y viceversa para obtener la presión de compresión requerida en la categoría, todas las otras juntas del motor deberán tener las dimensiones del fabricante.

2.12.18 No se permite el uso de sistema de frenos anti bloqueo (ABS). Los sensores de ABS podrán estar conectados al módulo de ABS, pero deberán estar retirados de su posición de lectura para así eliminar el funcionamiento del sistema de ABS. Todas aquellas piezas del sistema ABS que coincidan con el sistema de frenos convencional podrán permanecer en uso tales como: tuberías de freno, bomba de freno, discos, tambores, calipers, súper tanque etc....

2.12.19 Para las categorías TN, SDS, ST, y RS, la medida máxima del lip delantero es de 2.5 pulgadas, para DTS 3 pulgadas. La medida del lip se tomará de la siguiente manera:

Commented [JMLG13]: Se agregó SDS



2.12.20 Sellado de motores, transmisiones y computadora para categoría TN y ST.

Se sellarán los motores, transmisiones y Computadora (ECU) a los primeros 5 lugares de la clasificación, así como también a los primeros 5 puestos overall del fin de semana de carreras u otro vehículo que el inspector técnico considere, esto con el fin de que estas partes queden selladas para su inspección posterior.

El sellado de las transmisiones se hará de manera que no se pueda desarmar la misma, pero si se podrá desmontar para fines de cambiar disco de embrague, Plato de fricción y sellos.

Todo piloto podrá retirar su sello, el mismo domingo de la carrera después de que culmine el evento, sin costo adicional, siempre con la presencia del Inspector Técnico y encargado de sellos que deberá revisar e inspeccionar el motor que cumple con lo especificado en su declaración y reglamentos. Adicional a esto se elegirá un día y un taller específico en capital con un costo de RD\$2,500.00 por piloto, con un mínimo 3 motores y en el interior del país, para que todo el que desee retirar su sello lo haga, con un costo de RD\$4,000.00, con un mínimo 3 motores. En caso de que algún piloto quiera que acudan a su taller privado deberá pagar RD\$2,500.00 en la capital y para el interior RD\$5,500.00 adicional a lo anteriormente mencionado. Para el retiro del sello de la transmisión o diferencial serian 1,500 en la capital y 4,000 en el interior del país (Ver procedimiento al final de este acápite. Si el piloto rompe el o los sellos sin previa autorización este será descalificado para el próximo evento, perderá los puntos del campeonato obtenidos con este motor sellado y tendrá una sanción económica de 25,000.00. Esto aplica para cualquier tipo de verificación de los comisarios o impugnación. Para el sellado del motor se deberá hacer un orificio de 2mm o 5/64" a dos de los tornillos o espárragos que estén opuesto en la tapa de válvula o culata (en caso de que tenga los tornillos de la culata por fuera) y en dos tornillos o espárragos que estén contiguos en la transmisión y que estén sujetándola al block del motor. Es responsabilidad del piloto que al momento de la colocación del sello las piezas del motor y transmisión tales como culata, árboles de levas, votadores, plato de fricción, clutch, piñones internos de la caja de cambio, etc., queden bajo la custodia de dicho sello, de lo contrario será penalizado de igual forma que si fuese violado un sello.

Pasos para solicitar la remoción de sellos el piloto deberá:

- 1- Enviar un correo electrónico al CDCC solicitando la remoción del sello/s de su vehículo.
- 2- Hacer el pago físico o de forma electrónica al CDCC.
- 3- El CDCC coordina con el inspector, encargado de los sellos, y un miembro de la directiva o comisión deregulamentos (para verificar la validez del sello), la fecha y lugar para la remoción del sello.
- 4- Se remueven el sello o los sellos.
- 5- El inspector redacta un informe al club con el detalle del retiro del sello.

2.12.21 CAMBIO DE MOTOR: Se permite la actualización de motor en las categorías TN, ST y RS, siempre y cuando el mismo corresponda a serie del chasis, y la fábrica así lo despache.

2.12.22 FILTRO DE ADMISION (PARA TN y ST):

Todos los carros de inyección de combustible electrónica deberán de utilizar filtros de aire obligatorio, este puede ser el sistema de filtración de aire original instalado como viene de fábrica o de tipo Power Flow o similar.

Si se usa filtro tipo Power Flow o similar, este debe ser colocado en la parte frontal del tubo de admisión que lleva el aire hacia el throttle Body, en todo caso la única entrada de aire hacia el sistema de admisión del motor será a través del filtro. El tubo de admisión que va desde el filtro de aire hasta el throttle tiene que ser de un mismo diámetro completo, sin ningún aditamento dentro del mismo y puede ser de hasta 3 pulgada de diámetro.

Si se usa la caja original de filtro, el filtro puede ser el original para dicha caja o uno aftermarket de igual configuración al original. En el caso de que se use un filtro tipo Power Flow, la longitud del tubo donde va colocado dicho filtro es libre y debe ser colocado sin sobresalir de la carrocería del vehículo (bumper, luces, parrillas, etc.).

Se permite un orificio para la entrada de aire en el farol delantero sin ningún otro aditamento llámese caja o cualquier otro elemento. No se permite ningún tipo de ducto para inducir el aire a los filtros. No se permite ningún tipo de encajonamiento de los filtros. Se permiten utilizar uniones y curvas para aquellos que utilicen tubo de metal entre el filtro y el throttle, así como también en caso de que la tubería sea de diferente diámetro a la boca del filtro de aire o a la boca del throttle se permitirán reducciones (ver fotos del cuadro 1.1.) este párrafo aplica para la categoría SDS

Commented [JMLG14]: Se agregó SDS

Para los carros que utilicen medidor de flujo de aire pueden utilizar las tuberías de fábricas. Si los medidores de flujo de estos carros tienen diferentes diámetros en la entrada y salida del mismo, podrán utilizar los tubos del diámetro que tenga dicho sensor de flujo de fábrica o diferentes diámetros en la entrada y salida de dicho sensor manteniendo el mismo diámetro de cada tubo antes y después del sensor. Estos podrán utilizar los Coupling, reducciones o curvas detalladas en las fotos del cuadro 1.

Cuadro 1.1



2.12.23 Los vehículos que no hagan orificios en las luces delanteras para la entrada de aire hacia los filtros podrán inducir el aire hacia estos a través de una tubería de no más de 3" de diámetro, dicha tubería deberá estar no más Cerca de 1" del filtro y este no podrá tener ningún tipo de encajonamiento. En caso de que el bumper no tenga entradas de aire disponibles para acoplar la tubería de inducción se podrá hacer un orificio en dicho bumper de no más de 3" de diámetro donde se acoplará la tubería de inducción. Este párrafo aplica para la categoría SDS

Commented [JMLG15]: Se agregó SDS

2.12.24 Sellado de motores para las categorías RS y DTS

Se utilizará los sellos en las categorías RS y DTS, para monitoreo de que los motores no sean cambiado o reparado sin previa autorización del inspector técnico, si el sello es violado sin autorización deberán salir en la última posición en la parrilla de salida y deberá comprar otro sello por RD\$800.00. En caso de una impugnación el sello deberá ser pagado por el impugnador si el vehículo en cuestión se encuentra legal, de lo contrario, si está ilegal este deberá ser pagado por el piloto descalificado a un costo de RD\$800.00. Este sello podrá ser retirado a discreción del piloto 1 hora después de terminado el evento, es decir ambas carreras.

2.12.25 Se permite el uso de material compuesto para hacer partes de carrocería individuales tales como puertas delanteras, puertas traseras, guardalodos delanteros, guardalodos traseros, bumper delantero, bumper trasero, bonete, y tapa de baúl. Estas partes deberán ser de idéntica forma a la original. Se permite body kit con previa autorización de la comisión de reglamentos, estos podrán ser de material compuesto. Dependiendo del diseño del Body Kit, se le permitirá o no la colocación del Lip autorizado para la categoría.

2.12.26 Se permiten barras que sujeten las torres de los amortiguadores conjuntamente con la pared de fuego con el fin de darle rigidez al chasis.

2.12.27 Se permite poner aislamiento en el sistema de admisión y escape (pintura térmica, tapes adhesivos u otros similares)

2.12.28 Se permite el uso de GPS en clasificación y carrera para la adquisición de data.

2.12.29 Los sensores de velocidad deben estar desconectados en clasificación y carrera. Aquellos carros que no puedan desconectar el sensor de velocidad que va en la transmisión ya que causaría fallos en el motor, estos pueden ser utilizados.

2.12.30 Los carros que tengan techos de telas o removibles de fábrica podrán correr sin este o poner uno de fibra que tenga forma parecida a la de fábrica. En ambos casos deberá ser autorizado por la comisión de reglamento con previa inspección del roll cage.

2.12.31 Se permite triangular el roll cage para obtener rigidez para los vehículos de la categoría RS y DTS.

2.12.32 Está prohibido el uso de aditivo para la gasolina en todas las categorías

2.12.33 Se prohíbe el uso de restrictores de aire en el sistema de admisión sin previa autorización de la comisión de reglamentos.

2.12.34 Se permite la utilización de un FUEL CELL con capacidad máxima de 22 galones americanos (83.279 litros), o tanque de combustible original.

2.12.35 El carro deberá tener el sistema de limpiaparabrisas operable por lo menos del lado del piloto.

2.12.36 Para las categorías ST, RS, y DTS, se permite pulir el throttle.

2.12.37 Se permite al Honda Civic 2006 en adelante, integrar el resorte al amortiguador en la suspensión trasera del vehículo.

2.12.38 Se prohíbe el uso del undertray en las categorías TN, SDS y ST, aunque el mismo venga de fábrica.

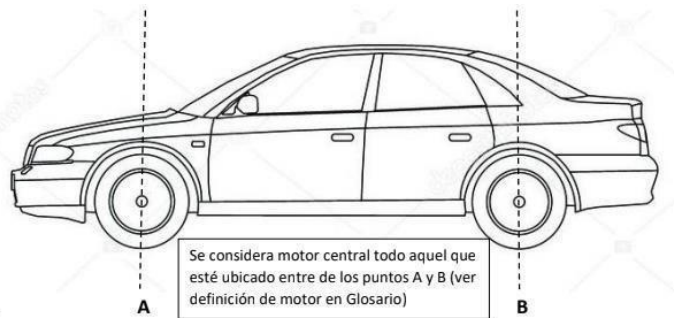
Commented [JMLG16]: Se agregó SDS

2.12.39 Para las categorías ST y RS Se le permite sustituirla palanca de cambio por un aftermarket y si opta por utilizarla original puedes cambiar los cables por unos de mayor durabilidad.

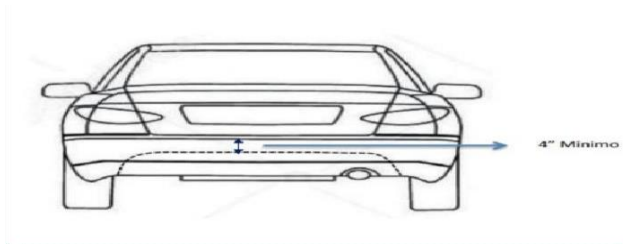
2.12.40 Se permite colocar una trampa de aceite en la tapa del crank, pero siempre que se mantenga la tapa original del motor en competencia esto aplica para la categoría TN.

Se permite colocar una trampa de aceite en la tapa del crank, pero siempre que se mantenga dicha tapa de igual configuración a la original del vehículo en competencia esto aplica para las categorías ST y RS.

2.12.41 Todo vehículo con motor central tendrá una penalidad de 50 libras (ver dibujo)



2.12.42 Se permite cortar el bumper trasero en la parte de atrás de él mismo única y exclusivamente. ver ejemplo de las líneas intermitente en la figura de más abajo:



2.12.43 Para las categorías ST, SDS y TN se autoriza el uso de piezas aftermarket del motor tales como, Filtro de aceite, lubricantes, anillas para pistones, cojinetes de biela, cojinetes de puntos de apoyo, junta de culatas y juego de juntas, siempre que sean de idénticas dimensiones a las OEM (original del fabricante para la serie de motor). En caso de la Junta de culata estas podrán ser de diferentes dimensiones a las OEM con el fin de mantener la relación de compresión/presión de compresión establecida para la categoría

Commented [JMLG17]: Se agregó SDS

2.13 Código de Ética Deportiva y Comité Disciplinario

2.13.1 Todo Piloto y/o miembro de un equipo que emita expresiones insultantes o hechos de agresión contra otro piloto o miembro de un equipo contrario, así como cualquier directivo del CDCC, FDA, OE, inspector técnico, director de carrera, comisario deportivo o asistentes designados por ellos en los eventos, banderilleros, organizadores, patrocinadores, miembros de la prensa, etc.; será considerado una violación al código de ética deportiva. De igual manera, será considerado violación a la ética deportiva las declaraciones realizadas por un piloto o miembro de un equipo a la prensa y/o medios electrónicos que afecten la imagen del automovilismo o exprese algún tipo de acusación pública.

2.13.2 En el caso de violaciones a la ética deportiva será sometido a un Comité Disciplinario. El Comité Disciplinario deberá realizar la investigación es que considere pertinente para determinar la culpabilidad o no de un hecho por parte del piloto o miembros de su equipo. Todo piloto que sea socio del CDCC y haya sido aceptada su inscripción en un evento adquiere los mismos derechos y deberes que un participante conforme estos Reglamentos. El Comité Disciplinario tiene la potestad de imponer una o más sanciones dependiendo de la gravedad de la falta. Las penalidades impuestas por el Comité Disciplinario por violación a la ética deportiva son inapelables.

2.13.3 El comité disciplinario será convocado por el CDCC cuando lo amerite la ocasión, de igual manera, las partes afectadas deberán ser convocadas.

2.13.4 Todo piloto que cometa actos de indisciplina previamente e establecidos o no establecidos en el presente reglamento será sometido al Comité Disciplinario, el cual impondrá las sanciones adicionales no contempladas en este reglamento.

2.13.5 Dicho comité estará compuesto por cinco (5) personas, tres (3) de ellas designadas al principio de temporada por el CDCC y las restantes dos (2) corresponderán a miembros de la directiva del CDCC, de otras categorías distintas a la del piloto al que se le aplicara el Comité Disciplinario. Estos dos (2) participantes serán nombrados por la Comisión de Delgados de las categorías.

2.13.6 Toda sanción que conlleve suspensión por tiempo o eventos y este acompañada de sanciones económicas, el tiempo o eventos empezara a partir de la sanción impuesta y no podrá volver a participar hasta que pague su sanción monetaria.

2.13.7 A los fines de preservar la imparcialidad de sus decisiones, los miembros que formaran el Comité Disciplinario deberán ser nombrados en cada caso o situación donde se hayan detectado las faltas cometidas por los participantes. Los casos a juzgar por dicho comité serán presentados al CDCC, quien convocará al comité disciplinario antes de la siguiente puntuable de la falta cometida.

2.13.8 Las funciones de los miembros que conformen el Comité Disciplinario, no podrán ser delegadas. En caso de que cualquiera de los miembros nombrados para formar parte del Comité Disciplinario falte por razón es válidas, el CDCC queda autorizada a designar un sustituto mientras perdure su ausencia.

2.13.9 Los socios, pilotos y directivos que interpongan una demanda legal por ante los tribunales de la Republica dominicana en contra de cualquier socio piloto o miembro directivo del CDCC, tendrá como consecuencia inmediata la expulsión automática de por vida del CDCC, y sin apelación del miembro que haya procedido a interponer el proceso legal o actuación legal en contra de cualquier socio, piloto o directivo del CDCC FDA o OE.

2.13.10 Todo competidor o Miembro de equipos que sean sorprendido portando armas de cualquier tipo o drogas, en el vehículo de competencia, en el área de pozos, en el pit lane, en el área de Inspección Técnica y en las áreas públicas de dicho evento, será sancionado de por vida del automovilismo.

2.14. Comisión de Velocidad (Tribunal De Apelaciones)

Se conforma la Comisión de velocidad (Tribunal de Apelaciones), organismo que se encargara de estudiar y decidir en única instancia de las apelaciones presentadas por los pilotos sobre penalidades, sanciones impuestas por el Director de Carrera, Comisarios Deportivos, Inspector Técnico, o el CDCC, permitidas por estos reglamentos. Las decisiones de la Comisión de Velocidad son finales.

2.15. De las Apelaciones

2.15.1 Las decisiones sobre penalidades, sanciones impuestas por el Director de Carreras, Comisarios Deportivos o el CDCC pueden ser apeladas por ante la Comisión de Velocidad (Tribunal de Apelaciones), exceptuando las sanciones para ser cumplidas en pista como son pasadas por la línea de pozos (drive through- pasada en pozos), parada y seguir sin tiempo (stop and go) y parada y seguir con tiempo contado. Estas apelaciones, serán conforme a las siguientes reglas:

2.15.2 El apelante deberá presentar su apelación por escrito en un plazo de 72 horas o 3 días laborables después de ser notificado por escrito la penalidad, sanción, con indicación y presentación de las nuevas pruebas que aval en su apelación.

2.15.3 La Comisión de Velocidad (Tribunal de Apelaciones) deberá convocar al apelante o a las partes en conflicto para escuchar sus puntos de vista antes de emitir su veredicto final, la cual será considerada la decisión final del caso en particular.

2.15.4 Las decisiones técnicas son apelables por ante la Comisión de Velocidad (Tribunal de Apelaciones).

2.15.5 La Comisión de Velocidad (Tribunal de Apelaciones) deberá rendir su decisión dentro de un plazo de 15 días laborables posterior a la recepción de la apelación.

2.16. Generalidades Deportivas

2.16.1 De Los Pits

- a) No se permite la entrada de garrafrones con combustible en el área de pits debido a que está prohibido repostar combustible en el área de pits durante el tiempo de clasificaciones y de carreras.
- b) No se permiten menores de edad en el área de pits en Clasificación y Carreras
- c) Los autos que durante un evento sean sancionados con un pare y siga (stop and go) o una parada con tiempo contado, deberán cumplir dichas penalidades fuera del carril de salida de los pozos (salida del pit), en un lugar que será determinado y señalizado por la organización del evento.
- d) La velocidad máxima en toda el área de pits es de 60km/h.
- e) La cantidad máxima de personas en los pits es de cinco (5) por auto en competencia, y deben estar debidamente acreditadas (pase para pits). El comportamiento de estas personas es responsabilidad de cada piloto y toda infracción cometida en los pits, está sujeta a sanciones para el piloto y el infractor.
- f) Está totalmente prohibido realizar labores de reparación en el carril rápido de los pits (pit Lane).
- g) La zona de pits está reservada exclusivamente para los vehículos de competencia, sus unidades de servicio, unidades de emergencia y los vehículos de la dirección deportiva.
- h) Está totalmente prohibido fumar y consumir bebidas alcohólicas en el área de pits.

2.16.2 De la Salida o Largada

- a) La salida o largada es el instante en el que se da la orden de partir ya sea con señal por bandera, con luces o ambas a la vez. El cronometraje debe iniciarse en ese mismo momento.
- b) Salida parada o detenida es cuando los vehículos participantes están inmóviles en el momento en que se da la señal de salida.
- c) Salida lanzada es cuando los vehículos participantes están en movimiento cuando se da la señal de salida.
- d) En salida detenida ningún vehículo puede ponerse en movimiento antes de la señal de salida.
- e) En salida lanzada ningún vehículo puede abandonar su posición asignada antes de la señal de salida. El cambio de carril se considera abandono de su posición.
- f) Los acápites d y e son considerados falsa salida y esta violación será penalizada con un pase por el pit Lane(Entrada-Salida). Una segunda violación en un mismo evento se penalizará con un pare y siga (stop and go) y una tercera en el mismo evento con una parada de 20 segundos. (Ver acápite 2.16.4.1, h).
- g) En salidas lanzadas, los vehículos que no lleguen a tiempo para formarse en el pit Lane, podrán integrarse al pelotón en las vueltas de calentamiento siguiendo las instrucciones del director del evento, cuando el último carro del pelotón haya pasado por la salida de los pits y ocupara la última posición en el pelotón de salida. En caso de que un automóvil no pueda integrarse al final del pelotón en la última vuelta de calentamiento, deberá hacerlo luego de la largada cuando el último automóvil haya pasado por la salida de los pits.
- h) En salidas desde cero, los vehículos que no lleguen a tiempo para formarse en el pit Lane, podrán ir hasta la parrilla de salida y colocarse en la última posición, siempre siguiendo las instrucciones del director del evento.
- i) En el caso de que una carrera sea detenida antes de cumplir la 1ra vuelta y se elimine la largada, el reinicio se hará con la parrilla de salida conformada al momento de la largada eliminada.
- j) Durante las vueltas de reconocimiento antes de la salida y estando el Pace Car en la pista, ningún auto podrá adelantar dicho Pace Car, a menos que no sea por orden del director del evento. La violación de este acápite conlleva una penalidad de un pase por el carril de pits (Entrada- Salida).
- k) El auto que entre a los pits y abandone su posición en la parrilla de salida, si se reintegra antes de la salida, no podrá recuperar su posición y deberá largar al final del pelotón.
- l) Si una competencia es detenida y el vehículo puntero no ha completado la primera vuelta, la salida o largado original será anulada y se realizará una salida nueva como se indica en el (Acápite i). En esta nueva largada solo serán admitidos los que originalmente tomaron la primera. Los vehículos penalizados a salir de los pits, también tendrán que hacerlo desde los pits en la nueva salida.
- m) En el caso de que una competencia haya sido detenida con bandera roja luego de que el puntero haya realizado la primera vuelta, el reinicio se hará en una sola fila en el orden que llevaban al momento de la detención.
- n) En el caso de que una competencia sea detenida con bandera roja y el puntero haya completado el 70% del recorrido total y por cualquier razón no se pueda continuar dicha competencia, esta será válida y se tomaran las posiciones de la vuelta del puntero anterior a la vuelta de la detención.
- o) Todos los vehículos deberán cruzar la línea de llegada o meta, bajo su propio impulso, quedando totalmente prohibido hacerlo empujando el vehículo.
- p) Para ser clasificados, los competidores deberán haber cubierto al menos el setenta por ciento (70%) de la distancia total recorrida por el puntero.
- q) En el relanzamiento el coche de seguridad (safety car): una vez que se retira el coche de Seguridad los adelantamientos estarán permitidos a partir de la línea de meta

2.16.3 Desarrollo de la Competencia.

a) Luego de iniciarse las clasificaciones o la competencia, si se informa al director del evento y/o comisarios deportivos que algún vehículo no ha formalizado su inscripción y/o inspección técnica, se dejara que termine la sesión y de no poder demostrar su inscripción y/o inspección técnica, automáticamente quedara descalificado y tendrá una sanción económica como indica el acápite (2.3.1)

b) Luego de formada la parrilla de salida y hasta que termine la competencia, todo vehículo que salga del área de pits hacia los paddocks, queda automáticamente descalificado y no podrá ingresar de nuevo a los pits ni a la competencia.

c) Todos los competidores están en la obligación de presentar sus vehículos para la inspección post-carrera. La violación de este acápite conlleva la descalificación. En la competencia la posición final hasta la cual será requerida por los comisarios técnicos para revisión post- carrera, será anunciada en el reglamento particular del evento, salvo indicación contraria del comisario técnico. En sesión de clasificaciones, todos los participantes están en la obligación de llevar sus autos al parque cerrado para inspección post- clasificación.

d) Significado de las banderas de competencia. Ver APENDICE G, al final de este reglamento de circuito.

2.16.4 Penalizaciones

Los comisarios deportivos y/o el director del evento, pueden penalizar acciones como moverse antes de la señal de salida en largadas paradas, salir de su posición en la parrilla en largadas en movimiento, sobrepasar el límite de velocidad en los pits, ser responsable de un accidente, causar un choque ex profeso, bloquear antideportivamente, ignorar banderas, y cualquier otra violación de la ética deportiva.

Las penalizaciones para aplicar por los comisarios deportivos y/o el director del evento son las siguientes:

- a) Pasada por el pit Lane (drive through)
- b) Pare y siga sin tiempo (stop and go)
- c) Parada en pits con tiempo
- d) Suma de tiempo al final de la competencia
- e) Pérdida de la clasificación o pérdida de posiciones en la parrilla de salida
- f) Descalificación
- g) Sanción económica
- h) El tiempo máximo que los comisarios deportivos y/o director del evento le pueden imponer a un competidor en tiempo de parada en los pits es de 60 segundos.

El tiempo máximo que los comisarios deportivos y/o director del evento le pueden adicionar a un competidor a su tiempo total al final de la competencia, es de 60 segundos. La cantidad máxima de pérdida de posiciones en la parrilla de salida que los comisarios deportivos y/o director del evento le pueden imponer a un competidor, es de 10 lugares.

Además de las sanciones que puedan imponer los comisarios deportivos y/o el director del evento a un competidor, la directiva del CDCC, la comisión de ética y la autoridad deportiva nacional (ADN), se reservan el derecho de imponer otras sanciones que van desde la pérdida de la clasificación, la exclusión de uno o más eventos, la exclusión por tiempo desde un día hasta la expulsión de por vida de la modalidad de circuito y de todos los eventos que organice el OE y sanción económica.

En las penalizaciones de pase y siga (drive through), Pare y siga (stop-and-go) y parada con tiempo, el piloto tiene de límite tres vueltas para cumplir la penalización, en caso contrario quedará automáticamente descalificado.

La excepción a esta regla es si el auto de seguridad (safety car) ingresa a la pista o si la pista esta encadenada (bandera amarilla en toda la pista) antes de que un conductor cumpla su pena, en cuyo caso no se le permite cumplir su pena hasta que el auto de seguridad abandone la pista y/o se desencadene la pista y se reinicie la competencia continuando con el conteo de las tres vueltas. Si un competidor es penalizado cuando faltan cuatro vueltas o menos para terminar la carrera, se le muestra la bandera negra pero no es obligatorio que cumpla la penalización (está a opción del piloto cumplirla en pista faltando tres o menos vueltas o cumplirla con tiempo sumado a su tiempo final).

En caso de optar por no cumplirla en pista, simplemente se le añadirán veinte (20) segundos a su tiempo total al finalizar la carrera si tienen una penalización de pase y siga (drive-through), treinta (30) segundos si tiene una penalización de pare y siga (stop and go) y veinte (20) segundos más el tiempo de parada si es una penalización de parada con tiempo contado.

2.16.4.1 Algunas Violaciones con sus Penalizaciones

- a) Desobediencia de la bandera amarilla en carrera, será penalizada con un pase y Siga (Entrada-Salida). En caso de ocurrir en prácticas oficiales o clasificaciones, el piloto perderá cinco posiciones en la parrilla de salida.
- b) Desobediencia de la bandera roja será penalizada con parada en pits de 30 segundos.
- c) Desobediencia de la bandera azul: la primera vez una advertencia y la segunda vez en una misma competencia, un pase y siga (drive through).
- d) Desobediencia de la bandera negra es descalificación automática con una sanción económica de diez mil pesos (RD\$10,000.00)
- e) Violación de velocidad en pits durante la competencia será penalizada con un pase y siga (drive through). Violación de velocidad en pits durante la sesión clasificatoria, será penalizada con la pérdida de 5 posiciones de su clasificación.
- f) Ser considerado por los jueces de hecho como responsable de provocar un accidente, será penalizado con una parada en los pits con tiempo de 10 segundos.
- g) En caso de accidente si es considerado por los jueces de hecho como provocado ex profeso, el competidor responsable se penalizará con la descalificación inmediata y una sanción económica a ser impuesta por la directiva del CDCC.
- h) La penalización por falsa salida será de un pase y siga (drive through). Si el mismo competidor comete una segunda falsa salida en un mismo evento, se penalizará común pare y siga (stop and go).

Si un mismo competidor comete una tercera falsa salida se penalizará con una parada de 20 segundos en los pits. (este acápite aplica sin importar que sea en categorías diferentes).

- i) Salir del área de pits hacia el paddocks durante una competencia, es descalificación automática.
- j) El piloto que en sesión de clasificación interfiera con otro piloto que esté en su vuelta lanzada, tendrá una penalización de 10 posiciones en la parrilla de salida. Si esta interferencia produce un accidente al otro vehículo, además de la pérdida de las 10 posiciones en la parrilla de salida, tendrá una sanción económica a ser impuesta por la directiva del CDCC.
- k) Los comisarios deportivos y/o director del evento, pueden imponer tantas penalidades como violaciones cometa un piloto.
- l) Además de estas violaciones, cualquier otra violación a estos reglamentos, será penalizada por los comisarios deportivos y/o director del evento como indica el acápite (2.16.4.)

**TODO LO QUE NO ESTA ESCRITO EN ESTE REGLAMENTO NO
ESTA PERMITIDO**

CATEGORIA TN

3 REGLAMENTO ESPECÍFICO DE LOS VEHICULOS DE LA CATEGORIA TN.

3.1 Definición

Categoría reservada para vehículos de turismo de serie, de libre venta al público por intermedio de la red de concesionarios o distribuidores de RD y/o el extranjero, con techo metálico o removible. La máxima cilindrada permitida es de 2,500 cc para los motores de 2 válvulas por pistón y de 1500 cc para los motores denominados multiválvulas. De 1501cc hasta 1600cc bajo previa autorización del CDCC. En esta categoría entran todos los vehículos con motores atmosféricos de 2, 3 y 4 válvulas por cilindro, en configuraciones OHV como OHC y DOHC, sin distribución variable tipo SDV-2, V-TEC, I-VTEC, no rotativo s. Solo se permiten vehículos con tracción en un solo eje. Se aplica la censura de los componentes completos o partes de ellos de vehículos de paquetes especiales tales como motor, transmisión, y demás componentes, (se exceptúan los componentes compartidos por modelos standard con los de paquetes especiales según libro de partes de repuesto). Es objetivo de esta categoría introducir nuevos participantes a la modalidad del circuito, por lo que las modificaciones de los autos priman en lo económico.

3.2 Motor

Se permite el cambio de motor, siempre y cuando el mismo corresponda a serie del chasis del modelo en competencia, siempre conservando la propulsión en el eje original para el cual fue diseñando. Es permisible reemplazar el tipo de motor por otro instalado en modelo de igual denominación siempre que se tenga documentación oficial del fabricante sobre instalación de ese motor en el modelo de auto en competencia, con la excepción de que se permitirá el uso de motor alternativo, el motor VW 2.0L 2 válvulas por cilindro y el VW V5 2.3L 2 válvulas por cilindro en cualquier marca de vehículo que desee utilizarlo. Este se registrará en su totalidad por el reglamento TN (transmisión, ECU, diferencial, suspensiones, dirección, etc...) El peso del vehículo será el especificado en el reglamento por la fórmula de peso para esta cilindrada.

3.2.1 Se permite la actualización de motor, siempre y cuando el mismo corresponda a serie del chasis en competencia, y el fabricante del mismo así lo despache. Para el uso de motores alternativos que no sea el ya permitido, deberá enviarse la solicitud a la comisión de reglamentos con 30 días mínimo de antelación del próximo evento para su autorización o rechazo.

3.2.2 Se recomienda ver los acápites (3.20.4 y 3.20.5) de la sección de pesos y el (2.12.21) de generalidades técnicas, que tratan sobre cambio de motor.

3.2.3 Los vehículos podrán rebajar la(s) culata(s), sin alterar ni pulir ninguna otra parte de la misma. Lumbreras y recamaras deberán permanecer con granulado de fábrica.

3.2.4 Se permite rimado del bloque del motor, siempre y cuando se empleen los pistones a sobre medida, que corresponda a la referencia del fabricante del motor o de alguna marca de pistones sustituta. Estos pistones a sobre medida serán permitidos siempre y cuando no sobrepasen la Cilindrada máxima estipulada en la categoría. **Se permite cualquier tipo de pistón sustituto para la marca siempre y cuando no sea ni RACING NI FORJADO. (Ver Definición Racing en Glosario). Se permite hacerle Ranuras en la parte superior a los pistones (valve relief).**

3.2.5 Se permite mecanizar y balancear el volante original del motor y la polea del cigüeñal.

3.2.6 Se permite reparar la culata manteniendo la misma configuración original de fábrica

3.2.7 Se permite utilizar culatas originales del fabricante del vehículo en competencia siempre que acople sin ninguna modificación en todos los puntos del bloque del motor y que cumpla con los reglamentos de la categoría. Debe de ser del motor en competencia.

3.2.8 Se permite la instalación de camisas al bloque del motor siempre que estas cumplan con las medidas y se empleen los pistones según se especifica en el acápite **(3.2.4)**

3.2.9 Se permite mecanizar el punto de chaveta en el piñón del eje de levas para una correcta puesta a punto de la distribución, o la instalación de rueda de grad o s calibrador.

3.2.10 La presión de compresión máxima permitida será 225 PSI y será medida a doce ciclos del motor. Para dicha medición, el motor deberá tener removidas todas las bujías. En su medición tendrá un margen de tolerancia de 5 PSI.

3.2.11 Se permite el balanceo de cigüeñal y la polea del mismo.

3.2.12 Se permite el cambio de botadores hidráulicos a mecánicos siempre y cuando mantenga la misma configuración que la original. Se permite el uso de ejes de levas hasta un máximo de 280° solo para motores de 2 válvulas por cilindro. Serán medidas a 40 milésimas de pulgadas (0.040"). Podrán utilizar esprines aftermarket. En caso de que sea necesario, la culata pudiere ser justada o modificada para la colocación de dichas levas aftermarket con previa autorización del CDCC.

3.2.13 Se permitirán los motores multiválvulas de 1501cc hasta 1600cc bajo previa autorización de la comisión de reglamentos. El peso final de estos será asignado por la comisión de reglamentos luego de ser verificada las especificaciones técnicas del mismo.

3.2.14 Se le permite al Peugeot 205 utilizar ECU e Inyectores de Honda

3.3 Sistema de Lubricación del Motor:

3.3.1 El sistema de lubricación será el original del motor.

3.3.2 Se permite un manómetro para monitorear la presión de aceite y termómetro para la temperatura de este.

3.3.3 Se permite el uso de un radiador de aceite.

3.3.4 La presión podrá ser modificada por medio de calzas o cambio del resorte en el regulador de presión de la bomba.

3.4 Sistema de Combustible:

3.4.1 El carburador debe ser el de fábrica u otra marca máxima de dos bocas 27 mm máximo de Venturi con 38 mm máximo en las mariposas. Son permitidos motores que traen 2 (dos) carburadores mono cuerpo de 32 mm de mariposa máximo.

3.4.2 Se permiten motores a inyección siempre que sean equipo original del motor exceptuando lo indicado en el acápite 3.6.4

3.4.3 Se permite el empleo de bombas de combustibles eléctricas colocadas en área del baúl u otro lugar aislado de la cabina del piloto. No será permisible la colocación de bombas eléctricas en el compartimiento del motor.

3.4.4 Se recomienda reemplazar los conductos de combustible por otros de mayor seguridad.

3.4.5 Se permitirá la permutación de carburadores a inyectores y viceversa. No se permite adicionar ningún componente eléctrico, electrónico o mecánico ajeno a los sistemas originales, ni la modificación de estos.

3.4.6 La regulación de la presión de combustible es libre, pudiendo reemplazar el regulador de presión o modificarlo.

3.4.7 No se permiten motores multi-throttle.

3.4.8 La gasolina será la Premium (de normal expendio en las estaciones de combustibles) y será aprobada por el CDCC. La muestra de gasolina para hacer las comparaciones en inspección técnica será tomada del mismo camión que la supe en la pista.

3.5 Sistema de Refrigeración:

3.5.1 Se permite el uso de cualquier radiador de hasta cuatro (4) canales para el sistema de enfriamiento del motor, y el uso de un (1) radiador de aceite. Todos los radiadores deberán estar en el compartimiento del motor y/o en el lugar original de instalación de fábrica.

3.5.2 Se le permite al VW beetle hacer un hueco en el parachoques (bumper) delantero para la toma de aire del radiador.

3.6 Sistemas De Admisión Y Escape:

3.6.1 El múltiple de escape debe de ser el original del motor. El tubo de escape puede terminar debajo del vehículo de competencia, o puede terminar opuesto a la toma de combustible. Se prohíbe el uso de Headers, al menos que sea equipo original de fábrica.

3.6.2 En cualquiera de los casos la salida de los gases deberá quedar atrás del sillón del piloto, colocado este hacia atrás en su extensión máxima.

3.6.3 Se permite eliminar o cambiar el filtro de aire de la admisión.

3.6.4 Es permitido utilizar riel porta inyectores aftermarket, pero no así los inyectores.

3.6.5 Es posible pulir el interior de los conductos del múltiple de admisión, aun separando sus partes y volviendo a soldarlas, pero manteniendo su forma original. El múltiple de admisión se puede modificar para realizar la permutación de carburadores a inyección y viceversa. En todo caso, siempre debe emplearse el múltiple de admisión original de la Serie de Modelo del Motor en competencia. Se permite el uso de bases acopladas al múltiple de admisión solo para realizar la permutación entre carburadores e inyección y viceversa.

3.7 Equipo Eléctrico del Motor:

3.7.1 Se permite cualquier tipo de cable para bujías y bujías, La bobina de encendido y la ignición serán las originales. No es permitido ningún aumentador de chispa adicional.

3.7.2 El alternador y el motor de arranque deben de ser los originales del fabricante y deben de estar operantes en todo momento.

3.7.3 La ECU debe ser de la misma marca del fabricante del motor del vehículo. Se permite la programación de la ECU ya sea con porta chip o vía OBD2, aquellas ECU que no se puedan programar se les permitirá una ECU programable con previa autorización de la comisión de reglamentos. El uso de Piggy- Back está permitido.

Es obligación del inspector técnico validar que dicho ECU se puede usar en el vehículo en competencia y que cumple con lo estipulado en este acápite. La información del ECU presentada para cada vehículo en competencia, será información pública para todos los pilotos de la categoría antes de cada carrera y es obligación del inspector técnico hacerla disponible para todo piloto de la categoría que así la solicite.

3.8 Control de Motor y de Emisiones:

3.8.1 Es permitido cualquier cable o mecanismo para el accionamiento del acelerador.

3.8.2 Es permitido eliminar el control de emisiones original del vehículo. Se deben tapar completamente las uniones de los múltiples de admisión y escape con el sistema de control de emisiones.

3.9 Embrague:

3.9.1 Se permite reemplazar el disco de embrague por otro de diferente material, pero de igual tamaño y acoplamiento. El plato de fricción del tipo original se podrá modificar.

3.10 Transmisión y Diferencial:

3.10.1 Se permite el cambio del conjunto transmisión- diferencial siempre que corresponda a la serie del motor instalado en el vehículo en competencia. Deben poder adquirirse en el distribuidor autorizado y que sean de venta normal. La relación interna de transmisión a usarse por cada vehículo en competencia debe ponerse en la ficha de homologación, junto a la información que avala que dicha relación cumple con el acápite (3.10.2), del vehículo en competencia para cada carrera. Es obligación del inspector técnico validar que dicha relación interna, se puede usar en el vehículo en competencia y que cumple con lo estipulado en los acápites. La información de la relación interna transmisión-diferencial presentada para cada vehículo en competencia, será información pública para todos los pilotos de la categoría antes de cada carrera y es obligación del inspector técnico hacerla disponible para todo piloto de la categoría que así la solicite.

3.10.2 Está prohibido el intercambio de relaciones internas de la transmisión, así como también el intercambio de relación entre transmisión y diferencial.

3.10.3 No está permitido ningún sistema de bloqueo del diferencial, aunque sea equipo original del vehículo.

3.11 Árbol De Transmisión:

3.11.1 Este será el original del vehículo sin ninguna modificación. Se hace la excepción de los casos en los cuales la transmisión y/o diferencial cambiados según acápite (3.10.1) no permitan el correcto acoplamiento en los estriados o Coupling. En este caso se permite adaptar los extremos del árbol de forma que permita su funcionamiento, previa autorización de las autoridades.

3.12 Ejes Delantero y Trasero:

3.12.1 Los ejes delantero y trasero serán los originales del vehículo sin ninguna modificación en su estructura o montaje, a excepción de haber aplicado el uso del acápite (3.11.1 y 3.15.11) En este caso los ejes podrán ser los del grupo moto propulsor instalado en el auto, permitiéndose modificar y/o reemplazar el muñón de impulsión del eje de tracción (horquilla), así como modificar la longitud del eje para que cumpla con requisitos de ancho (acápite 3.14.1).

3.13 Neumáticos y Aros:

3.13.1 El diámetro de aro a utilizarse será de 15" y un ancho máximo de 7". Los neumáticos serán máximos 205/50-15. Los aros no podrán sobresalir de la carrocería. Se permite el uso de separadores.

3.13.2 Los 4 aros y gomas deben de tener las mismas dimensiones.

3.13.3 La Mini Cooper deberá correr con los neumáticos de igual configuración y especificaciones técnicas que las aprobadas en la categoría y los neumáticos deberán ser aprobados por el CDCC.

3.13.4 Los neumáticos serán los autorizados por el CDCC.

3.14 Instalación del Grupo Moto propulsor:

3.14.1 El conjunto motor, transmisión y diferencial debe estar instalado en el habitáculo y posición original del fabricante.

3.14.2 Se permite cambiar el material de los soportes del motor por uno de mayor rigidez.

3.15 Suspensiones:

3.15.1 Se permite el uso de Coil-Over.

3.15.2 Se permite cualquier tipo de resorte (helicoidal o de ballestas). El amortiguador tendrá similar configuración al original, en su base y puntos de anclaje originales.

3.15.3 No son permisibles las suspensiones activas y/o electrónicas o de componentes externos.

3.15.4 Se permiten amortiguadores ajustables manualmente en un solo punto cuyo control de ajuste esté en el amortiguador, sin aditamentos externos. El punto de ajuste del amortiguador deberá ajustar la compresión y descompresión de éste simultáneamente al ser movido, no podrá hacerlo por separado.

3.15.5 Se permite alineación Racing, para esto se permite un camber/caster kit para el tren delantero y trasero, y un toe kit para el tren trasero.

3.15.6 No se permiten amortiguadores presurizados del tipo recargable.

3.15.7 Se permite prolongar la copa de soporte superior de los amortiguadores delanteros y traseros para permitir emplear amortiguador sin modificar longitud del vástago.

3.15.8 Se permite cualquier articulación esférica en el punto de anclaje superior del eje de los amortiguadores.

3.15.9 Se permite el uso de barras estabilizadoras after market estas podrán ser ajustables, pero no desde dentro de la cabina del piloto. Se permiten las bieletas o links regulables en su largo y podrán tener heim joint o rodamientos esféricos en sus extremos.

3.15.10 Son permitidos los bujes (Bushings) de Teflón.

3.15.11 Para los vehículos con túnel trasero, se le permite la colocación de platillos o arandelas en la parte trasera de la piña para así modificar la alineación de fábrica por una alineación Racing. Se permite cortar el túnel y soldar los platillos a dicho túnel. Las dimensiones del túnel trasero luego de soldados los platillos y antes de usar liners o separadores, deben ser las mismas que el túnel de fábrica (ancho y wheelbase)

3.15.16 Brazos de control, catres y horquillas deben ser los componentes originales del vehículo en competencia. En el caso de los vehículos que tengan doble catres estos podrán adaptarle al catre superior un Camber/Caster plate o usar un catre aftermarket que tenga este kit incluido. Para aquellos vehículos que tengan los catres inferiores seccionados de fábrica podrán utilizar espaciadores entre las secciones de dicho catre para dar Caster.

3.16 Frenos

3.16.1 El material de las almohadillas (pads) de freno es libre. Todos los demás componentes del conjunto deben ser los originales del vehículo.

3.16.2 Las mangueras del conducto de frenos pueden ser remplazadas por otra de mayor confiabilidad.

3.16.3 Los vehículos que vengan con frenos de tambor en la parte trasera, podrán remplazar los mismos por discos que no sobrepasen las medidas y características de los originales delanteros.

3.16.4 Se permite una válvula manual de ajuste proporcional de frenos colocada y manipulada en el habitáculo del motor única y exclusivamente. Ver imágenes en este acápite.



3.17 Dirección

3.17.1 Se permiten permutar los sistemas de dirección asistida por otro no asistido, siempre y cuando sean de la misma marca del auto en cuestión y vengan ambos en el modelo del vehículo.

3.17.2 Se permite desactivar el sistema de dirección asistida en los vehículos que lo traigan para alivianar la carga que este adiciona al motor.

3.18 Carrocería

3.18.1 Todos los componentes externos del vehículo deberán ser los originales de fábrica del modelo en competencia. En caso de usar materiales compuestos ver acápite **2.12.25**

3.18.2 No se permite el bombeado o alteración de la forma de la carrocería. Esta tendrá su configuración y dimensiones originales en longitud y ancho.

3.18.3 Se permite el uso de Lexan utilizando las medidas de seguridad que este sistema requiere.

3.19 Sistema Eléctrico del Chasis

3.19.1 El sistema eléctrico del chasis puede ser modificado en lo que respecta a circuitos fundamentales.

3.19.2 Las luces traseras deben ser las originales o aftermarket de igual configuración a la original con su luz de freno en perfecto estado de funcionamiento y sin ningún interruptor adicional.

3.19.3 La batería podrá ser remplazada e instalada en la misma posición que la original o en otro lugar, si es instalada en habitáculo del piloto, deberá estar encerrada en caja sellada.

3.20 Pesos Mínimos Requeridos.

3.20.1 El peso mínimo requerido para cada vehículo será establecido en la ficha de homologación de acuerdo a los preceptos indicados en esta sección.

3.20.2 Para cada vehículo registrará el peso establecido en la Ecuación de pesos correspondiente.

3.20.3 Con la apertura de la ficha de homologación a vehículos por primera vez a competir, se les asignará su peso relacionado a las ecuaciones de pesos, a la vez que se estipulará sus limitaciones y concesiones si fuere necesario.

3.20.4 Cuando se recurra a un cambio de motor, registrará el peso correspondiente a esa cilindrada según la ecuación de pesos correspondiente a ese motor.

3.20.5 Cuando se recurra a un cambio de motor, el competidor está obligado a presentar siempre, la documentación técnica correspondiente y el peso del modelo en competencia, así como todos los datos técnicos del modelo al cual corresponde el motor adaptado.

3.21 Ecuaciones De Peso:

Peso en Libras incluyendo pilotos

Los Carros con Motores Carburados tendrán 80 libras menos a la fórmula de su motor.

Motores enfriados por aire de 2 válvulas por cilindro, tienen límite de cilindrada máxima de 2700 cc, rigiéndose por la ecuación de pesos.

Motores OHC

De 0cc Hasta 1400cc: $(0.64 \times CC) + 900$ libras

De 1401cc a 1900cc: $(0.64 \times CC) + 950$ libras

De 1901cc a cilindrada máxima permitido: $(0.64 \times CC) + 1050$ Libras

Motores OHV:

Tendrán 40 libras menos que la fórmula de los motores OHC.

Motores multiválvulas hasta 1500cc:

De 3 válvulas por cilindro 100 libras adicionales a la fórmula de pesos OHC

De 4 válvulas por cilindro 225 libras adicionales a la fórmula de pesos OHC

NOTA: de 1501cc hasta 1600cc ver acápite **3.2.13**

Los vehículos con motores SDV1 se multiplicará su peso de fórmula correspondiente por 1.0125, antes de aplicar las concesiones, si aplican.

La Suzuki Forza siempre y cuando mantenga el motor 8vtendrá una concesión de 250 libras y este peso será revisable por evento.

***TODO LO QUE NO ESTA ESCRITO EN ESTE REGLAMENTO
NO ESTA PERMITIDO***

CATEGORIA SDS

4 REGLAMENTO ESPECÍFICO DE LOS VEHICULOS DE LA CATEGORIA STOCK DOMINICAN SERIES.

4.1 Definición

Categoría reservada para vehículos stock de serie, de libre venta al público por intermedio de la red de concesionarios o distribuidores de RD y/o el extranjero.

4.2 Motor

4.2.1 Se permitirá el motor honda B20Z y B20B.

4.2.2 Los Vehículos podrán rebajar la(s) culata(s) para su reparación, utilizando juntas a sobre medidas. La relación de compresión máxima permitida es de 9.6:1 con un margen de error de 0.2.

4.2.3 No se permite pulir ninguna otra parte de la misma lumbreira y recamaras deben permanecer con granulado de fábrica.

4.2.4 No se permite rimado del bloque del motor.

4.2.5 Se permite mecanizar y balancear el volante original del motor.

4.2.6 Se permite reparar la culata manteniendo la misma configuración original de fábrica

4.2.7 Se permite la instalación de camisas al bloque del motor siempre que estas cumplan con las medidas y se empleen los pistones originales.

4.2.8 No se permite mecanizar el punto de chaveta en el piñón del eje de levas. No se permite el uso de poleas variables.

4.2.9 El tiempo del motor debe ser el original (cigüeñal y ejes de leva) como lo especifica el fabricante (0-0).

4.2.10 Se prohíbe poner un árbol de levas de admisión en escape o viceversa.

4.2.11 La presión de compresión será la original del motor en serie que es de 205 psi y será medida a doce ciclos del motor. Para dicha medición, el motor deberá tener removidas todas las bujías. En su medición tendrá un margen de tolerancia de 5 PSI. El compresímetro a utilizar para medir la compresión de motor será el snap-on serie EEPV500.

4.2.12 No se permite el balanceo de cigüeñal y la polea del mismo.

4.2.13 Todos los autos tendrán un tope de 150 Horse Power con un margen de error de 5 HP.

4.3 Sistema de Lubricación del Motor:

4.3.1 El sistema de lubricación será el original del motor.

4.3.2 Se permite un manómetro para monitorear la presión de aceite y termómetro para la temperatura de este.

4.3.3 Se permite el uso de un radiador de aceite.

4.3.4 La presión podrá ser modificada por medio de calzas o cambio del resorte en el regulador de presión de la bomba.

4.4 Sistema de Combustible:

4.4.1 Se permite el empleo de bombas de combustibles eléctricas colocadas en el área del baúl u otro lugar aislado de la cabina del piloto. No será permisible la colocación de bombas eléctricas en el compartimiento del motor.

4.4.2 Se recomienda reemplazar los conductos de combustible por otros de mayor seguridad.

4.4.3 La regulación de la presión de combustible es libre, pudiendo reemplazar el regulador de presión o modificarlo.

4.4.4 La gasolina a utilizar será la Premium (de normal expendio en las estaciones de combustibles) o en su defecto de 93 octano de la marca aprobada por los directivos de la categoría.

4.5 Sistema de Refrigeración:

4.5.1 Se permite el uso de cualquier radiador de hasta cuatro (4) canales para el sistema de enfriamiento del motor, y el uso de un (1) radiador de aceite. Todos los radiadores deberán estar en el compartimiento del motor y/o en el lugar original de instalación de fábrica.

4.6 Sistemas De Admisión Y Escape:

4.6.1 El múltiple de escape debe de ser el original del motor. El tubo de escape puede terminar debajo del vehículo de competencia, o puede terminar opuesto a la toma de combustible.

4.6.2 En cualquiera de los casos la salida de los gases deberá quedar atrás del sillón del piloto, colocado este hacia atrás en su extensión máxima.

4.6.3 Se permite el filtro de aire aftermarket de cualquier marca. La tubería del filtro puede ser cualquier material y debe tener el mismo diámetro del throttle hasta el filtro.

4.6.4 No Es permitido utilizar riel porta inyectores aftermarket, y los inyectores deben ser originales del motor en competencia.

4.6.5 No Es posible pulir el interior de los conductos del múltiple de admisión deben tener granulado de fábrica.

4.6.6 El throttle debe ser el original cuyo diámetro es 60 mm

Commented [JMLG18]: Se agregó

4.7 Equipo Eléctrico del Motor:

4.7.1 Se permite cualquier tipo de cable para bujías y tipos de bujías, La bobina de encendido y la ignición serán las originales. No es permitido ningún aumentador de chispa adicional.

4.7.2 El alternador y el motor de arranque deben de ser los originales del fabricante y deben de estar operantes en todo momento.

4.7.3 La ECU debe ser la P75 con programación de fábrica.

4.7.4 Es obligación del inspector técnico validar que dicho ECU sea utilizada en el vehículo de competencia y que ECU esté debidamente sellada.

4.8 Control de Motor y de Emisiones:

4.8.1 Es permitido cualquier cable o mecanismo para el accionamiento del acelerador.

4.8.2 Es permitido eliminar el control de emisiones original del vehículo. Se deben tapar completamente las uniones de los múltiples de admisión y escape con el sistema de control de emisiones.

4.9 Embrague:

4.9.1 Se permite reemplazar el disco de embrague por otro de diferente material, pero de igual tamaño y acoplamiento. El plato de fricción del tipo original se podrá modificar.

4.10 Transmisión, Diferencial Y Árbol De Transmisión:

4.10.1 Solamente se permite única y exclusivamente la relación de transmisión LS, en la cual se puede utilizar la 5ta marcha como lo indica el siguiente cuadro:

4.10.2

| | Transmisión | |
|-------------|-------------|-------|
| 1era | 3.230 | |
| 2da | 1.900 | |
| 3era | 1.269 | |
| 4ta | 0.966 | |
| 5ta | 0.714 | 0.742 |
| Reversa | 3.000 | |
| Diferencial | 4.40 | |
| | | |

4.11 Ejes Delantero:

4.11.1 Los ejes delanteros serán los originales del vehículo sin ninguna modificación en su estructura o montaje.

4.11.2 Vehículos no Honda se permitirá la modificación previa autorización del inspector técnico de la categoría.

4.11.3 No es permitido el vehículo tracción trasero

4.12 Neumáticos y Aros:

4.12.1 El diámetro de aro a utilizarse será de 15" y un ancho máximo de 8" sin penalización. Los neumáticos serán máximos 205/50-15. Los aros no podrán sobresalir de la carrocería. Se permite el uso de separadores.

4.12.1 Los 4 aros y gomas deben de tener las mismas dimensiones.

4.12.2 La marca de los neumáticos serán los autorizados por los por el CDCC y los delegados de la categoría.

4.13 Instalación del Grupo Moto propulsor:

4.13.1 El conjunto motor, transmisión y diferencial debe estar instalado en el habitáculo y posición original del fabricante para todo los vehiculó honda. Para los automóviles no honda se necesita una autorización previa del inspector especial de la categoría.

4.13.2 Se permite cambiar el material de los soportes del motor por uno de mayor rigidez.

4.14 Suspensiones:

4.14.1 Se permite el uso de Coil-Over.

4.14.2 Se permite cualquier tipo de resorte (helicoidal o de ballestas). El amortiguador tendrá similar configuración al original, en su base y puntos de anclaje originales.

4.14.3 No son permisibles las suspensiones activas y/o electrónicas o de componentes externos.

Se permiten amortiguadores ajustables manualmente en un solo punto cuyo control de ajuste esté en el amortiguador, sin aditamentos externos. El punto de ajuste del amortiguador deberá ajustar la compresión y descompresión de éste simultáneamente al ser movido, no podrá hacerlo por separado.

4.14.4 Se permite alineación Racing, para esto se permite un camber/caster kit para el tren delantero y trasero, y un toe kit para el tren trasero.

4.14.5 No se permiten amortiguadores presurizados del tipo recargable.

4.14.6 Se permite prolongar la copa de soporte superior de los amortiguadores delanteros y traseros para permitir emplear amortiguador sin modificar longitud del vástago.

4.14.7 Se permite cualquier articulación esférica en el punto de anclaje superior del eje de los amortiguadores.

4.14.8 Se permite el uso de barras estabilizadoras aftermarket, estas podrán ser ajustables, pero no desde dentro de la cabina del piloto. Se permiten las bieletas o links regulables en su largo y podrán tener heim joint o rodamientos esféricos en sus extremos.

4.14.9 Son permitidos los bujes (Bushings) de Teflón.

4.14.10 Brazos de control, catres y horquillas deben ser los componentes originales del vehículo en competencia. En el caso de los vehículos que tengan doble catres estos podrán adaptarle al catre superior un Camber/Caster plate o usar un catre aftermarket que tenga este kit incluido. Para aquellos vehículos que tengan los catres inferiores seccionados de fábrica podrán utilizar espaciadores entre las secciones de dicho catre para dar Caster

4.15 Frenos

4.15.1 El material de las almohadillas (pads) de freno es libre. Todos los demás componentes del conjunto deben ser los originales del vehículo.

4.15.2 Las mangueras del conducto de frenos pueden ser remplazadas por otra de mayor confiabilidad.

4.15.3 Los vehículos que vengan con frenos de tambor en la parte trasera, podrán remplazar los mismos por discos que no sobrepasen las medidas y características de los originales delanteros. Los vehículos con paquetes especiales ejemplo honda Type R and Golf GTI no podrán utilizar el sistema de frenos de los mismos.

4.15.4 Se permite una válvula manual de ajuste proporcional de frenos colocada y manipulada en el habitáculo del motor única y exclusivamente. Ver imágenes en este acápite.



4.16 Dirección

4.16.1 Se permiten permutar los sistemas de dirección asistida por otro no asistido, siempre y cuando sean de la misma marca del auto en cuestión y vengan ambos en el modelo del vehículo.

4.16.2 Se permite desactivar el sistema de dirección asistida en los vehículos que lo traigan para alivianar la carga que este adiciona al motor.

4.17 Carrocería

4.17.1 Todos los componentes externos del vehículo deberán ser los originales de fábrica del modelo en competencia.

4.17.2 Es posible el cambio de bonete, puertas y compuerta del baúl por fibra para aliviar el peso del carro.

4.17.3 No se permite el bombeado o alteración de la forma de la carrocería. Esta tendrá su configuración y dimensiones originales en longitud y ancho.

4.17.4 Se permite el uso de Lexan utilizando las medidas

4.17.5 de seguridad que este sistema requiere.

4.18 Sistema Eléctrico del Chasis

4.18.1 El sistema eléctrico del chasis puede ser modificado en lo que respecta a circuitos fundamentales.

4.18.2 Las luces traseras deben ser las originales o aftermarket de igual configuración a la original con luz de freno en perfecto estado de funcionamiento y sin ningún interruptor adicional.

4.18.1 La batería podrá ser remplazada e instalada en la misma posición que la original o en otro lugar, si es instalada en habitáculo del piloto, deberá estar encerrada en caja sellada.

4.19 Pesos Mínimo

4.19.1 El peso mínimo requerido para cada vehículo será de 2,500 libras

4.19.2 Tendrán 50 libras menos los vehículos con túnel rígido.

4.20 Sellado

Se sellarán los motores, transmisiones y Computador a (ECU) a los primeros 10 lugares de la clasificación, así como también a los primeros 10 puestos overall del fin de semana de carreras u otro vehículo que el inspector técnico considere, esto con el fin de que estas partes queden selladas para su inspección posterior.

El sellado de las transmisiones se hará de manera que no se pueda desarmar la misma, pero si se podrá desmontar para fines de cambiar disco de embrague, Plato de fricción y sellos.

Todo piloto podrá retirar su sello, el mismo domingo de la carrera después de que culmine el evento, sin costo adicional, siempre con la presencia del Inspector Técnico y encargado de sellos que deberá revisar e inspeccionar el motor que cumple con lo especificado en su declaración y reglamentos. Adicional a esto se elegirá un día y un taller específico en capital con un costo de RD\$2,500.00 por piloto, con un mínimo 3 motores y en el interior del país, para que todo el que desee retirar su sello lo haga, con un costo de RD\$4,000.00, con un mínimo 3 motores.

En caso de que algún piloto quiera que acuda a su taller privado deberá pagar RD\$2,500.00 en la capital y para el interior RD\$5,500.00 adicional a lo anteriormente mencionado. Para el retiro del sello de la transmisión o diferencial serían 1,500 en la capital y 4,000 en el interior del país (Ver procedimiento al final de este acápite. Si el piloto rompe el o los sellos sin previa autorización este será descalificado para el próximo evento, perderá los puntos del campeonato obtenidos con este motor sellado y tendrá una sanción económica de 25,000.00. Esto aplica para cualquier tipo de verificación de los comisarios o impugnación. Para el sellado del motor se deberá hacer un orificio de 2mm o 5/64" a dos de los tornillos o espárragos que estén opuesto en la tapa de válvula o culata (en caso de que tenga los tornillos de la culata por fuera) y en dos tornillos o espárragos que estén contiguos en la transmisión y que estén sujetándola al block del motor. Es responsabilidad del piloto que al momento de la colocación del sello las piezas del motor y transmisión tales como culata, árboles de levas, votadores, plato de fricción, clutch, piñones internos de la caja de cambio, etc., queden bajo la custodia de dicho sello, de lo contrario será penalizado de igual forma que si fuese violado un sello.

Pasos para solicitar la remoción de sellos el piloto deberá:

1. Enviar un correo electrónico al CDCC solicitando la remoción del sello/s de su vehículo.
2. Hacer el pago físico o de forma electrónica al CDCC.
3. El CDCC coordina con el inspector, encargado de los sellos, y un miembro de la directiva o comisión de reglamentos (para verificar la validez del sello), la fecha y lugar para la remoción del sello.
4. Se remueven el sello o los sellos.
5. El inspector redacta un informe al club con el detalle del retiro del sello.

4.21 Homologación del caballaje

4.21.1 Es obligación de cada piloto que máximo el viernes previo a la fecha del campeonato el carro sea llevado al dinamómetro designado para su validación de su ficha técnica.

4.22 Inspección Post evento

4.22.1 Los ganadores de los 5 primeros lugares de cada carrera le serán sellado los bonetes y se quedarán bajo la custodia del inspector de la categoría para al día siguiente ser trasladados al dinamómetro donde existe el récord para su verificación de HP.

4.22.2 Cantidad de pases 3 y el más alto es el que se tomará en cuenta

4.23 PENALIZACIONES

4.23.1 Todas las irregularidades que sea comprobada que este excluida en el reglamento tendrán una penalidad de **RD\$50,000mil pesos**.

4.24 ACCIDENTES

4.24.1 Luego de la revisión de la comisión especial para los accidentes y se determine que no fue un accidente de carrera el piloto será sancionado a reparar el auto o los autos involucrados, perderá los puntos del evento y no clasificará para el próximo evento.

4.24.2 El piloto re-incidente se la aplicará lo establecido en el 4.24.1 en cuanto a la parte de la reparación del auto o los autos involucrados el mismo no podrá participar más en el campeonato del año en curso. hasta no cumplir con lo expuesto de la reparación de los autos.

4.24.3 En caso de que un piloto incumpla con los puntos 4.23.1 y 4.23.2 será objetado tanto el piloto como el carro a participar en cualquier evento a ser realizado en el autódromo hasta que este no cumpla con la responsabilidad establecida.

Commented [JMLG19]: Antes rezaba de la siguiente manera:

Es obligación de cada piloto que máximo 15 días previo a la fecha de inicio del evento el carro sea llevado al dinamómetro designado para su revalidación de su ficha técnica

Commented [JMLG20]: Los ganadores overall de cada evento los autos quedaran bajo la custodia del inspector de la categoría para al día siguiente ser trasladados al dinamómetro donde existe el record para su verificación de HP.

Commented [JMLG21]: Se agregó como nuevo

**TODO LO QUE NO ESTA ESCRITO EN ESTE REGLAMENTO
NO ESTA PERMITIDO**

CATEGORIA ST

5. REGLAMENTO ESPECÍFICO DE LOS VEHICULOS DE LA CATEGORIA ST.

5.1 Definición

Categoría reservada para vehículos de turismo de serie, de libre venta al público por intermedio de la red de concesionarios o distribuidores de RD y/o el extranjero. Con techo metálico o removible. La máxima cilindrada permitida es de 2,500 CC., NO se permiten motores rotativos. Se permiten motores doble eje de levas por culata, así como vehículos con motores multiválvulas. Y multiválvulas con distribución variable. Solo se permiten vehículos con tracción en un solo eje. Los vehículos de paquetes especiales serán admitidos. Es obligatorio presentar la ficha de homologación para poder participar en el campeonato.

5.2 Motor

Se permite el cambio de motor, siempre y cuando el mismo corresponda a serie del chasis del modelo en competencia, siempre conservando la propulsión en el eje original para el cual fue diseñado. Es permisible reemplazar el tipo de motor por otro instalado en modelo de igual denominación siempre que se tenga documentación Oficial del fabricante sobre instalación de ese motor en el modelo de auto en competencia, con la excepción de que se permitirá el uso de motor alternativo, el motor HONDA B18A / B18B y B20A / B20B / B20Z en cualquier marca de vehículo que desee utilizarlo. Este se registrará en su totalidad por el reglamento ST (transmisión, ECU, diferencial, suspensiones, dirección etc...) El peso del vehículo será el especificado en el reglamento por la fórmula de peso para esta cilindrada. Se permite la actualización de motor, siempre y cuando el mismo corresponda a serie del chasis en competencia, y el fabricante del mismo así lo despache. Para el uso de motores alternativos que no sea el ya permitido, deberá enviarse la solicitud a la comisión de reglamentos con 30 días mínimos de antelación del próximo evento para su autorización o rechazo.

5.2.1 Los vehículos podrán rebajar la(s) culata(s) sin alterar ni pulir ninguna otra parte de la misma. Lumbrreras y recamaras deberán permanecer con granulado de fábrica.

5.2.2 De hacer uso de lo expresado en este acápite se recomienda tener información del manufacturero al respecto.

5.2.3 Se permite mecanizar el volante original del motor.

5.2.4 Se permite adicionar material en la cámara de combustión, solo cuando se tenga que reparar la culata. No se permiten utilizar culatas de otro tipo de motor diferente a la de producción original del fabricante de cada serial del motor de competición declarado, aunque acople en todos los puntos.

5.2.5 Se permite la instalación de camisas al bloque del motor siempre que estas cumplan con las medidas y se empleen los pistones a sobre medida que mande el fabricante.

5.2.6 Se permite mecanizar el punto de chaveta en el piñón del eje de levas para una correcta puesta a punto de la distribución.

5.2.7 Se permite la instalación de poleas variables a los árboles de levas de los carros que no sean distribución variable de fábrica.

(1) Se permite rimado del bloque del motor hasta un **(1)** milímetro, siempre y cuando se empleen los pistones a sobre medida que corresponda a la referencia del fabricante del motor o de alguna marca de pistones sustituta y no sobrepase los límites de la Cilindrada máxima del Motor en la categoría. **Se permite cualquier tipo de pistón sustituto para la marca siempre y cuando no sea ni RACING NI FORJADO. (Ver Definición Racing en Glosario). Este pistón deberá tener la misma compresión que el pistón de fábrica.**

5.2.8 Se permite el cambio de botadores hidráulicos a mecánicos siempre manteniendo la misma configuración que el original.

5.2.9 Se permitirán los motores de sistemas de distribución variable.

5.2.10 La presión de compresión máxima permitida será 225PSI y será medida a doce ciclos del motor. Para dicha medición, el motor deberá tener removidas todas las bujías y la batería en condiciones óptimas. En su medición tendrá un margen de tolerancia de 5 PSI.

5.2.11 En los vehículos Honda que usen motores serie B, solo se les permitirán los motores B18A, B18B, B20A/B/Z.

5.2.12 Se permite la utilización de los motores B en los vehículos Honda CRX.

5.2.13 Se permite el balanceo de cigüeñal y de la polea del mismo.

5.2.14 El Toyota MR2, Toyota Corolla FX y Toyota Célida, se le permite el uso del motor 2ZZ.

5.2.15 Para el uso de motores alternativos que no sea el ya permitido en el punto 5.2 deberá de enviarse la solicitud a la comisión de reglamento con 30 días mínimo de antelación del próximo evento para su autorización por escrito.

5.2.16 Se permite el motor 3S-GE BEAMS en los carros Toyota Corolla 1997 en adelante.

5.2.17 Se permite Block Guard en los motores.

5.2.18 Se permite utilizar los motores k20 A2(RSX Type S), k20 Z3(Civic Si 2006-2010), k20 A3 (EP3 y RSX) a los Acura/Honda RSX y EP3 y Civic 2006 en adelante con las siguientes condiciones:

A) Los Vehículos autorizados a utilizar los motores Honda k20 A2, K20A3 y k20 Z3 se regirán por el reglamento de la categoría ST a excepción de las restricciones específicas del motor y transmisión.

B) Los motores k20A2, K20A3 y k20Z3 deberán tener todas las piezas internas del motor tal cual como el fabricante así lo despache, exceptuando la bomba de aceite y el crank para el acople en los diferentes modelos, ambos deben ser originales (OEM). **Se permite aplicar el acápite 5.7.3**

C) Estos vehículos deberán de correr con el sistema de admisión de fábrica sin ninguna modificación a excepción del throttle body el cual deberá registrarse por lo establecido en la categoría y del ducto que une el throttle body con la caja de filtro original del vehículo en competencia. En este punto podrá aplicar el artículo 2.12.22

D) El múltiple de escape tiene que ser el de fábrica, pero se podrán retirar los catalizadores, resonadores y silenciadores colocando un tubo de escape que cumpla con lo estipulado en el reglamento en el punto 5.6.1.

E) La relación de compresión del motor deberá ser la de fábrica.

F) Los vehículos que corran con motores k20A2, K20A3y k20Z3 podrán utilizar las transmisiones siguientes única y exclusivamente:

| | Transmisión | Transmisión |
|-------------|---------------|---------------|
| 1era | 3.266 | 3.266 |
| 2da | 2.13 | 2.13 |
| 3era | 1.517 | 1.517 |
| 4ta | 1.147 | 1.147 |
| 5ta | 0.921 | 0.921 |
| 6ta | 0.738 | 0.659 |
| Reversa | 3.583 | 3.583 |
| Diferencial | 4.389 / 4.764 | 4.389 / 4.764 |
| | | |

G) Para las transmisiones aprobadas a los motores k20 a2, K20A3 y k20 z3 no se les permitirá intercambiar las relaciones de cambios ni de diferencial de una por otra, tendrán que utilizarlas tal cual indica el cuadro en el punto G.

H) Deberán utilizar el sistema de frenos de fábrica de su submodelo sin ninguna modificación, a excepción de los pads de frenos, deben tomar en cuenta el acápite 2.12.10

5.12.19 Los vehículos que utilicen motores con inyección directa deberán de correr con las siguientes condiciones adicionales al reglamento:

I) La relación de compresión del motor deberá ser la de fábrica y tendrán una penalidad de 25 libras adicionales a su peso final.

J) Estos vehículos deberán de correr con el sistema de admisión de fábrica sin ninguna modificación a excepción del Throttle Body el cual deberá registrarse por lo establecido por la categoría. Se podrá cambiar el elemento filtrante (filtro de aire) por uno aftermarket siempre y cuando tenga la misma forma del original. En este punto podrá aplicar el artículo 2.12.22

K) Se permite la programación de la ECU de fábrica

L) Las relaciones de cambios de la transmisión y la relación del diferencial serán las de fábrica. En este punto pueden aplicar para el artículo 5.10.4

M) El múltiple de escape tiene que ser el de fábrica, pero se podrán retirar los catalizadores, resonadores y silenciadores colocando un tubo de escape que cumpla con lo estipulado en el reglamento en el punto 5.6.1.

N) Estos vehículos no aplican para el Artículo 2.12.1

5.3 Sistema de Lubricación del Motor

5.3.1 El sistema de lubricación será de igual configuración al original del motor, La bomba de aceite puede ser aftermarket. Se permite un manómetro para monitorear la presión de aceite y termómetro para la temperatura de este. Se permite el uso de un (1) radiador de aceite. La presión podrá ser modificada por medio de calzas o cambio del resorte en el regulador de presión de la bomba.

5.3.2 Al motor 2ZZ se le permite anchar los ductos del drenaje de aceite de la culata y el block.

5.4 Sistema De Combustible

5.4.1 El carburador debe ser el de fábrica y solo se permite el cambio de espitas (calibres). Son permitidos motores que traen 2 (dos) carburadores mono cuerpo. En todo caso el diámetro máximo de Venturi es de 32 milímetros por boca.

5.4.2 Se permiten motores a inyección siempre que sean equipo original del motor, pero sin modificaciones en el sistema.

5.4.3 Se permite el empleo de bombas de combustibles eléctricas colocadas en área del portaequipaje u otro lugar aislado de la cabina del piloto. Nunca será permisible la colocación de bombas eléctricas en el compartimiento del motor.

5.4.4 Se recomienda reemplazar los conductos de combustible por otros de mayor seguridad.

5.4.5 Solo se permitirá la permutación de carburadores a inyectores y viceversa si el motor viene en las dos

(2) modalidades. No se permite adicionar ningún componente eléctrico, electrónico o mecánico ajeno a los sistemas originales, ni la modificación de estos.

5.4.6 La regulación de la presión de combustible es libre, pudiendo reemplazar el regulador de presión o modificarlo.

5.4.7 La gasolina será la Premium (de normal expendio en las estaciones de combustibles) y será aprobada por el CDCC. La muestra de gasolina para hacer las comparaciones en inspección técnica será tomada del mismo camión que la supe en la pista.

5.5 Sistema de Refrigeración

5.5.1 Se permite el uso de cualquier radiador de hasta cuatro (4) canales para el sistema de enfriamiento del motor, y el uso de un (1) radiador de aceite. Todos los radiadores deberán estar en el compartimiento del motor y/o en el lugar original de instalación en fábrica.

5.6 Sistemas de Admisión y Escape

5.6.1 Se permite escape directo, sin uso de HEADERS, exceptuando que vengan como equipo original del motor. El tubo de escape puede terminar debajo del vehículo de competencia, o puede terminar opuesto a la toma de combustible. En cualquiera de los casos la salida de los gases deberá quedar atrás del sillón del piloto, colocado este hacia atrás en su extensión máxima.

5.6.2 El múltiple de escape tiene que ser el original del motor sin ninguna modificación.

5.6.3 Se prohíbe el uso de extensión de manifold de escape tubo Y (2 a 1) del tipo R del motor Honda. Se especifica que el bajante después del múltiple de escape de los carros Honda tendrá que ser el de la foto más abajo sin ningún tipo de modificación. Ver Foto:



5.6.4 El múltiple de admisión debe de ser el original del motor.

5.6.5 Se permite eliminar o cambiar el filtro de aire de la admisión. Ver acápite 2.12.20 y 2.12.21

5.6.6 Es posible pulir el interior de los conductos del múltiple de admisión aun separando sus partes y volviendo a soldarlas, pero manteniendo la forma original.

5.6.7 El múltiple de escape (manifold) será el de Integra LS hasta el año 1997, unido completo sin tubos independiente (ver foto anexa), esto se aplica para los carros Honda con los motores serie B permitidos.



5.6.8 El máximo de Throttle Body permitido sin penalización de peso es 60mm y éste puede ser aftermarket siempre y cuando no exista de la misma marca del vehículo. Por cada milímetro adicional del diámetro máximo interno permitido del Throttle Body se le agregará 10 libras al peso final del vehículo según su fórmula de peso. Todo motor en competencia que originalmente venga con throttle de fábrica mayor a 60 mm no podrá reducir el diámetro del mismo y deberá cumplir con la penalidad de libras como lo establece este acápite.

5.6.9 Se permite permutar el Throttle body drive by wire por uno de accionamiento de cable, en este punto se permite un platillo adaptador de 1 pulgada de espesor máximo en caso de que el acople del throttle body no se pueda hacer directamente al múltiple de admisión

Commented [JMLG22]: Se adicionó del boletín técnico 2021-0

5.7 Equipo Eléctrico del Motor:

5.7.1 Se permite cualquier tipo de cable para bujías y bujías. La bobina de encendido y la ignición serán las originales. No es permitido ningún aumentador de chispa adicional.

5.7.2 El alternador y el motor de arranque deben de estar en su posición original y operando.

5.7.3 La ECU debe ser de la misma marca del fabricante del motor del vehículo. Se permite la programación de la ECU ya sea con porta chip o vía OBD2, aquellas ECU que no se puedan programar se les permitirá una ECU programable con previa autorización de la comisión de reglamentos. El uso de Piggy-Back está permitido.

5.8 Control de Motor y de Emisiones

5.8.1 Es permitido cualquier cable o mecanismo para el accionamiento del acelerador.

5.8.2 Es permitido eliminar el control de emisiones original del vehículo. Se deben tapar completamente las uniones de los múltiples de admisión y escape con el sistema de control de emisiones.

5.9 Embrague

5.9.1 Se permite reemplazar el disco de embrague por otro de diferente material, pero de igual tamaño y acoplamiento.

5.9.2 El plato de fricción se podrá modificar o cambiar, pero manteniendo su forma de operación original.

5.10 Transmisión y Diferencial

5.10.1 Se permite el cambio del conjunto transmisión- diferencial siempre que sea el que viene acoplado originalmente en la serie del motor utilizado en competencia. En caso de que el motor tenga diferentes opciones de transmisión, se puede utilizar cualquier de estas. Deben poder adquirirse en expendios de venta normal. La relación interna de transmisión a usarse por cada vehículo en competencia debe ponerse en la ficha de homologación, junto a la información que avala que dicha relación cumple con los **acápites (5.10.1, 5.10.2, 5.10.3, 5.10.4, 5.10.5, 5.10.6 y 5.10.7)** del vehículo en competencia para cada carrera. Es obligación del inspector técnico validar que dicha relación interna se puede usar en el vehículo en competencia y que cumple con lo estipulado en los acápites antes mencionados. La información de la relación interna transmisión- diferencial presentada p a r a cada vehículo en competencia, será información pública para todos los pilotos de la categoría antes de cada carrera y es obligación del inspector técnico hacerla disponible para todo piloto del a categoría que así la solicite.

5.10.2 Ejemplo: En un Honda que vino con motor D16 no V-tec..., se podrá usar solo las transmisiones que vinieron con ese motor sin adaptaciones de soportes ni de otro tipo.

5.10.3 Está prohibido el intercambio de relaciones internas de la transmisión, así como también el intercambio de relación entre transmisión y diferencial. Ver acápite 5.13.2 donde habla de los vehículos que utilicen aros 17"

5.10.4 No está permitido ningún sistema de bloqueo del diferencial, aun sea equipo original del vehículo. Los vehículos que traigan sistema de bloqueo de diferencial de fábrica podrán poner uno aftermarket que cumpla con la relación interna del diferencial de fábrica, deberá ser de tipo Abierto y deberá ser previa autorización de la comisión de reglamentos.

5.10.5 Se permite la transmisión con relación de diferencial 4.43 para los motores ZC o D16 de Honda/Acura.

5.10.6 Para los motores B18 A/B y B20A, B20B y B20Z solo podrán utilizar las transmisiones LS o GSR motor 1800cc y se permitirá la conversión de piñonería de la transmisión LS a GSR.

5.10.7 Se le permite al Toyota Célica motor 3S diferencial 4.45 máximo

5.10.8 Los autos tracción trasera no podrán utilizar un diferencial mayor 4.30 independientemente el aro que utilice, este pudiera ser aftermarket.

5.11 Árbol de Transmisión

5.11.1 Este será el original del vehículo sin ninguna modificación. Se hace la excepción de los casos en los cuales la transmisión y/o diferencial cambiados según **acápite 5.10.1** no permitan el correcto acoplamiento en los estriados o coupling. En este caso se permite adaptar los extremos del árbol de forma que permita su funcionamiento, previa autorización de la comisión de reglas del CDCC.

5.12 Ejes Delantero y Trasero

5.12.1 Los ejes delantero y trasero serán los originales del vehículo sin ninguna modificación en su estructura o montaje, a excepción de haber aplicado el uso del **acápite (5.11.1 y 5.15.9)**. En este caso los ejes podrán ser los del grupo moto propulsor instalado en el auto, permitiéndose modificar y/o reemplazar el muñón de impulsión del eje de tracción (horquilla), así como modificarla longitud del eje para que cumpla con requisitos de ancho.

5.13 Neumáticos y Aros

5.13.1 Se permite el uso de aros de 15, 16 y 17 pulgadas de diámetro con un máximo de diámetro de 8 pulgadas de ancho, siempre que no sobresalgan de la carrocería. Se permite el uso de separadores. Los neumáticos en caso de ser aros 15, la serie máxima del neumático será 205-50-15. Los neumáticos autorizados para los vehículos en competencia que utilicen aros de 16 pulgadas de diámetro serán los 225/45R16 sin penalidad de peso y tendrán que ser de la misma marca, modelo y características de los aprobados en la categoría.

-Los neumáticos autorizados para los vehículos en competencia que utilicen aros de 17 pulgadas de diámetro de fábrica serán los 215/45R17 sin penalidad de peso y tendrán que ser de la misma marca, modelo y características de los aprobados en la categoría

Notas:

- Los vehículos que traigan aros de 16" y 17" de diámetro de fábrica podrán utilizar aros de 15" y viceversa, los que traigan aros 15" podrán utilizar aros 16" o 17".
- Las gomas aros 16" y 17" que no puedan ser suplidas por el concesionario local, el piloto podrá importarlás siempre y cuando estas sean de la misma marca, modelo e igual especificaciones que las autorizadas por el CDCC para la categoría.

- Los vehículos tracción delantera no Honda/Acura * que corran con aros de 17 pulgadas de diámetro podrá utilizarla relación interna del diferencial (piñón y corona) de fábrica (OEM) o una relación de diferencial (piñón y corona) aftermarket hasta 4.40. Esto no aplica para el acápite 5.2.19 Letra G

5.13.2 Los neumáticos serán los autorizados por el CDCC.

5.14 Instalación del Grupo Moto propulsor

5.14.1 El conjunto motor, transmisión y diferencial debe estar instalado en el habitáculo original del fabricante, sin adaptaciones.

5.14.2 Se permite rellenar y/o vulcanizar los soportes originales del conjunto motor/transmisión/diferencial con el fin de dar mayor rigidez a los mismos, y/o usar soportes aftermarket siempre y cuando mantenga el motor en su posición original.

5.15 Suspensiones

5.15.1 Se permite Coil Over.

5.15.2 Se permite cualquier tipo de resorte (helicoidal o de ballestas) y amortiguador, que tenga similar configuración al original y puedan ser colocados en su base y puntos de anclaje originales. Puede ser aftermarket. Se permiten amortiguadores ajustables manualmente en un solo punto cuyo control de ajuste este en el amortiguador, que no sean recargables y sin aditamentos externos. El punto de ajuste del amortiguador deberá ajustar la compresión y descompresión de este simultáneamente al ser movido, no podrá hacerlo por separado

5.15.3 No son permisibles las suspensiones activas y/o electrónicas o de componentes externos.

5.15.4 Se permite prolongar la copa de soporte superior de los amortiguadores delanteros y traseros para permitir emplear amortiguador sin modificar longitud del vástago.

5.15.5 Se permite cualquier articulación esférica en el punto de anclaje superior del eje de los amortiguadores.

5.15.6 Se permite el uso de barras estabilizadoras after market, estas podrán ser ajustables, pero no desde dentro de la cabina del piloto. Se permiten las bieletas o links regulables en su largo y podrán tener heim joint o rodamientos esféricos en sus extremos.

5.15.7 Son permitidos los bujes (Bushings) de Teflón.

5.15.8 Se permite alineación Racing, para esto se permite un camber/caster kit para el tren delantero y trasero, y un toe kit para el tren trasero.

5.15.9 Para los vehículos con túnel trasero, se le permite la colocación de platillos o arandelas en la parte trasera de la piña para así modificar la alineación de fábrica por una alineación Racing. Se permite cortar el túnel y soldar los platillos a dicho túnel. Las dimensiones del túnel trasero luego de soldados los platillos y antes de usar liners o separadores, deben ser las mismas que el túnel de fábrica (ancho y wheelbase).

5.15.10 Brazos de control, catres y horquillas deben ser los componentes originales del vehículo en competencia. En el caso de los vehículos que tengan doble catres estos podrán adaptarle al catre superior un Camber/Caster plate, o usar Un catre aftermarket que tenga este kit incluido. Para aquellos vehículos que tengan los catres inferiores seccionados de fábrica tales como los Honda EG, EK u otros, estos podrán utilizar espaciadores entre las secciones de dicho catre para dar Caster.

5.16 Frenos

5.16.1 El material de las almohadillas (pads) de freno es libre. Todos los demás componentes del conjunto deben ser los originales del vehículo.

5.16.2 Las mangueras del conducto de frenos pueden ser reemplazadas por otra de mayor confiabilidad.

5.16.3 Los vehículos con frenos traseros de tambores, podrán reemplazarlos por discos que no sobrepasen las medidas y características de los originales delanteros.

5.16.4 El diámetro máximo para los discos delanteros será de 11.75".

5.16.5 Se permite una válvula de ajuste proporcional de frenos colocada y manipulada en el habitáculo del motor única y exclusivamente. Por ejemplo, ver imágenes de este acápite.



5.17 Dirección

5.17.1 Se permiten permutar los sistemas de dirección asistida por otro no asistido, siempre y cuando sean de la misma marca del auto en cuestión y vengan ambos en el modelo del vehículo.

5.17.2 Se permite desactivar el sistema de dirección asistida en los vehículos que lo traigan para alivianar la carga que este adiciona al motor.

5.18 Carrocería

5.18.1 Todos los componentes externos del vehículo deberán ser los originales de fábrica del modelo en competencia. En caso de usar materiales compuestos ver acápite **2.12.25**

5.18.2 No se permite el bombeado o alteración de la forma de la carrocería. Esta tendrá su configuración y dimensiones originales en longitud y ancho.

5.18.3 Se permite el uso de Lexan en sustitución de los cristales utilizando las medidas de seguridad que este sistema requiere.

5.18.4 No se permite ninguna entrada o salida de aire en los bonetes de los carros, aunque lo traigan de fábrica.

5.19 Sistema Eléctrico del Chasis

5.19.1 El sistema eléctrico del chasis puede ser modificado en lo que respecta a circuitos fundamentales.

5.19.2 Las luces de cola deben ser las originales con su luz de freno en perfecto estado de funcionamiento y sin ningún interruptor adicional.

5.19.3 La batería podrá ser reemplazada por otra del mismo voltaje e instalada en la misma posición que la original o en otro lugar. Si es instalada en habitáculo del piloto deberá estar encerrada en caja sellada.

5.20 Pesos Mínimos Requeridos

5.20.1 El peso mínimo requerido para cada vehículo será establecido en la ficha de homologación de acuerdo a los preceptos indicados en esta sección.

5.20.2 Para cada vehículo registrará el peso establecido en la Ecuación de pesos correspondiente.

5.20.3 Con la apertura de la ficha de homologación a vehículos por primera vez a competir, se les asignará su peso relacionado a las ecuaciones de pesos, a la vez que se estipulará sus limitaciones si fuere necesario.

5.20.4 Cuando se recurra a un cambio de motor, el competidor está obligado a presentar la documentación técnica correspondiente y el peso del modelo en competencia, así como todos los datos técnicos del modelo al cual corresponde el motor adaptado.

5.21 Ecuaciones de Peso

Peso en Libras incluyendo piloto:

5.21.1 Paralos motores de 4 válvulas por cilindro sin sistema dedistribución variable será: $(0.81 \times CC) + 850$ libras.

5.21.2 Para los motores de 5 válvulas por cilindro sin sistema de distribución variable será: $(0.81 \times CC + 900)$ libras.

5.21.3 En los motores hasta 1600 cc se le reducirán 50 libras a las fórmulas.

5.21.4 Para los motores de distribución variables será: $(0.81 \times CC + 850 \text{ lbs}) \times 1.033$.

5.21.5 Se autoriza rebajarle 50 libras de su peso final alvehículo Protón siempre que conserve su motor original.

5.21.6 Se autoriza rebajarle 30 libras de su peso final a los motores Honda serie B20A, B20B y B20Z (1973cc) (No cumple para el B20A5). En caso de superar los CC establecido deberá utilizar la fórmula del acápite **(5. 21.1)**

5.21.7 Los Vehículos que utilicen los motores k20 a2 y k20z3 tendrán una penalidad de 50 Libras.

5.21.8 El vehículo Toyota Corolla con el motor 3S-GE BEAMS tendrá reducción de peso de 50 LBS.

Commented [JMLG23]: Se agregó nuevo por falta de desempeño

**TODO LO QUE NO ESTA ESCRITO ENESTE REGLAMENTO
NO ESTA PERMITIDO**

CATEGORIA RS

6. REGLAMENTO ESPECÍFICO DE LOS VEHICULOS DE LA CATEGORIA RS.

6.1 Definición

Categoría reservada para vehículos de turismo de serie, vehículos deportivos y autos de paquetes especiales de libre venta al público, sistema de combustible a gasolina y de un solo eje de tracción. La máxima cilindrada permitida es de 2,500 CC para motores aspirados normalmente (2700 CC en motores enfriados por aire) y de 1,800 CC para motores sobrealimentados de configuración de fábrica. En esta categoría entran todos los vehículos con motores rotativos no periféricos, atmosféricos de 2, 3, 4 o 5 válvulas por cilindro tanto OHV como OHC y DOHC, así como vehículos con motores con y sistemas VTEC, VVTI, iVTEC y motores sobrealimentados no rotativos.

6.2 Características Notables de Categoría RS

6.2.1 Todos los vehículos deberán presentar su ficha de homologación debidamente llenada antes del inicio de campeonato, para tener derecho a participar en el mismo.

6.3 Motor

6.3.1 Se podrá cambiar el motor por otro de la misma serie o intercambiar las piezas internas y/o externas de un motor a otro siempre y cuando sean originales del fabricante del motor o aprobadas en el reglamento para dicho motor y acoplen sin ninguna modificación

6.3.2 El volante podrá ser el original de la serie del motor o aftermarket. Los vehículos que utilicen el volante de fábrica podrán modificarlo o rebajarlo de peso y/o balancearlo.

6.3.3 Se permite el uso de motores de diferentes series al que trae el vehículo en competencia siempre y cuando sean de la misma marca, dichos motores deben de cumplir con lo especificado en el reglamento para los motores (penalizaciones y concesiones), transmisiones y fórmula de peso. Solo se les permite modificar los soportes originales (incluyendo las bases originales) y/o los aftermarket de igual configuración a los de fábrica del motor para que puedan caer en los puntos de apoyo originales en el vehículo competencia y siempre contando con la previa autorización de la comisión de reglamentos. Los vehículos marcas Honda o Acura o aplican para este punto. En este punto puede rellenar y/o vulcanizar los soportes del motor para dar rigidez.

6.3.4 Se permite el cambio de motor, siempre y cuando el mismo este contemplado en su ficha de homologación previamente aprobada. Siempre conservando la propulsión en el eje original para el cual fue diseñado. La posición del motor tendrá que estar en el habitáculo como viene de fábrica.

6.3.5 El diámetro del rimado del bloque de motor es libre, pero siempre respetando el límite de la cilindrada máxima permitida para su tipo.

6.3.6 Se permite cualquier tipo de pistón. El bore de estos será libre respetando la cilindrada máxima de la categoría.

6.3.7 Cualquier tipo de aros de pistón (anillas) es permitido.

6.3.8 Los bulones son de tamaño libre, pero de igual material al original.

6.3.9 El cigüeñal debe ser el original. Se puede rebajar, pulir y balancear.

6.3.10 Se permite el uso de bielas aftermarket, estas deben de ser de material ferroso y deben mantener las mismas medidas de largo (de centro del agujero del bulón al centro del agujero del cigüeñal) que las de fábrica.

6.3.11 Los tornillos de bielas pueden ser remplazados por otros de mayor seguridad. La bomba de agua original o deremplazo del motor en competencia y los deslizadores serán libres, pero instalados en la misma posición que la original.

6.3.12 No se permiten bombas de vacío en los motores.

6.3.13 Es permitido aligerar la polea del cigüeñal eliminando el canal de accionamiento de unidad acondicionadora de aire etc., Las demás poleas serán libres y/o podrán ser eliminadas.

6.3.14 La culata es libre dentro de la serie del motor en competencia. Todos los trabajos y componentes en esta son libres.

6.3.15 La relación de compresión máxima permitida sin penalidad de peso es de 12.5:1 con un margen de error de

6.3.16 Se le permite al Toyota Trueno con motor 4age de 5 válvulas por pistón con lo siguiente:

- 1) Se le permite el uso de Dry sump.
- 2) Se le permite el uso de diferencial menor o igual a 5.25
- 3) Se le permite hacer una caja para el uso del four throttle y tener una sola entrada lateral cumpliendo los puntos más abajo especificados:

A) Se le permite usar el sistema de four throttle de fábrica sin modificación, solamente se permitirán aquellas modificaciones que se hagan para permitir el acople al nuevo múltiple de admisión.

B) Los 4 throttle utilizados en el motor deben de estar acoplado a una cámara de aire sellada de donde estos se alimentarán y conformarán conjuntamente el múltiple de admisión del vehículo.

C) Todo el aire que entre al múltiple de admisión deberá ser a través de una sola entrada lateral, en esta entrada debe de estar acoplado el throttle de 62mm de diámetro interno aprobado para su motor. El accionamiento de la mariposa de dicho throttle tiene que estar fijo en modo de apertura completa permitiendo así la entrada de aire a través de él hacia los four throttle.

D) De no usar el throttle de 62 mm, podrá utilizar un restrictor de 60mm de diámetro interno acoplado a la entrada lateral del múltiple de admisión, este no podrá tener más de 2 pulgadas de largo incluyendo la base de sujetarlo al múltiple y 3 pulgadas de diámetro exterior.

E) El diseño deberá ser aprobado previamente por la comisión de reglamento.

F) Podrá utilizar un throttle mayor a 62mm cumpliendo con lo especificado en la categoría en cuanto a penalidad de peso por cada milímetro.

6.4 Sistema de Lubricación

6.4.1 El sistema de lubricación será de igual configuración a la original del motor, esta puede ser de tipo aftermarket.

6.4.2 Es permitido cambiar todas las mangueras del sistema de lubricación y podrán ser de 400 psi y 275 grados F. mínimo.

6.4.3 Es permitido el cambio de posición del filtro de aceite.

6.4.4 Es permitido el uso de hasta dos (2) radiadores de aceite.

6.4.5 Se permite el sistema de lubricación en frío o ACCUSUMP.

6.5 Sistema de Combustible:

6.5.1 Se permite(n) carburador(es) diferente(s) al original y se le puede mecanizar o reemplazar el diámetro de las bocas (Venturi). Es permitida cualquiera de las siguientes opciones:

- a) Un (1) carburador de dos (2) bocas (Venturi)
- b) Dos (2) carburadores de una (1) boca (Venturi)

El diámetro máximo de boca (Venturi) es de 35mm. (Ver notas adicionales en Pesos Mínimos Permitidos). Para los rotativos es 46mm para el 12A y 44mm para el 13B.

6.5.2 Se permiten motores a inyección siempre que sean equipo original del motor, pero sin modificaciones en el sistema. Se hacen las siguientes excepciones:

6.5.3 Regulador de presión de combustible es libre.

6.5.4 Los inyectores son libres siempre y cuando sean de la misma marca del motor del vehículo en uso o un reemplazo de igual configuración que sustituya al de la marca del motor del vehículo.

6.5.5 Se permite el empleo de bombas de combustible eléctricas colocadas en el área del portaequipaje u otro lugar apartado del piloto.

6.5.6 La gasolina a utilizar será la aprobada por el CDCC. De aprobarse una gasolina que sea suplida por el camión en la pista, las muestras para comparaciones en inspección técnica serán tomadas de dicho camión.

6.5.7 Solo se permitirá la permutación de carburadores a inyectores y viceversa si el motor viene en las dos (2) modalidades. En ambos casos cada sistema de ignición deberá de corresponder al sistema utilizado.

6.6 Sistema de Refrigeración

6.6.1 Se permite el uso de cualquier radiador en el sistema de enfriamiento del motor, pero debe de estar instalado en el compartimiento del motor y/o en el lugar original del vehículo.

6.6.2 El o los ventiladores originales del motor podrán ser removidos, sustituidos o adicionados.

6.6.3 Es permitido reemplazar la toma y salidas de agua, así como modificar los conductos internos y mangueras.

6.6.4 La bomba de agua original o de remplazo del motor en competencia y los deslizadores serán libres, pero instalados en la misma posición que la original. No se permiten bombas de agua eléctricas.

6.7 Sistemas de Admisión y de Escape

6.7.1 Se permite escape directo y uso de HEADERS. El tubo de escape debe terminar por lo menos después del asiento del piloto, en su extensión máxima. De salir por uno de los lados, debe de hacerlo contrario a la toma de combustible

6.7.2 El múltiple de admisión deberá ser de fábrica, se permiten las adaptaciones de múltiples siempre que sean de la misma serie del motor en uso.

6.7.3 De existir una marca de vehículo con deficiencias en este punto, su caso será revisado por la comisión de reglamentos y especificado en su ficha de homologación.

6.7.4 El sistema de admisión de aire (tuberías, filtros de aire, cajas de aire e inducción de aire) hacia el múltiple de admisión es libre. Todo el aire que entre al múltiple de admisión deberá pasar por un filtro de aire.

6.7.5 Se permite utilizar aislamiento térmico en el sistema de admisión (múltiple y tuberías) y múltiple de escape.

6.7.6 Es posible pulir el interior de los conductos del múltiple de admisión aun separando sus partes y volviendo asoldar, pero manteniendo la forma original.

6.7.7 El máximo de Throttle Body permitido sin penalización de peso es 62mm y éste puede ser aftermarket. Por cada milímetro adicional al diámetro máximo interno permitido del Throttle Body se le agregara 10 libras al peso final del vehículo según su fórmula de peso.

6.7.8 Se permite el uso de riel porta inyectores aftermarket.

6.8 Equipo Eléctrico del Motor

6.8.1 Se permite cualquier tipo de cable para bujías, bujías, bobina de encendido e Ignición.

6.8.2 Se permite el uso del Piggy back en los motores con sistemas de inyección, o cualquier aditamento externo a la computadora, siempre que no esté al alcance del piloto.

6.8.3 La computadora de control del motor Electronic Control Unit (ECU) es libre y puede ser programable, pero no puede tener encendida la opción y/o efecto de control de tracción. No se permite en clasificación y carreras el uso de los sensores de velocidad o similar en las gomas, diferencial o cardan. El inspector técnico podrá en cualquier momento obtener la data de la ECU de un vehículo para su verificación.

6.9 Control del Motor y de Emisiones

6.9.1 Los respiraderos del motor deben ser canalizados hacia un tanque (Oil Catch Can) a modo de evitar el derramado aceite en la pista.

6.10 Árbol de Transmisión

6.10.1 Este será el original del vehículo sin ninguna modificación. Se hacen la excepción los casos en los cuales la transmisión y/o diferencial cambiados no permitan el correcto acoplamiento en los estriados o Coupling. En este caso se permite adaptar los extremos del árbol de forma que permita su funcionamiento.

6.11 Sistema de Embrague

6.11.1 Se permite reemplazar el disco de embrague por otro de diferente material, pero de igual tamaño y acoplamiento.

6.11.2 Plato de fricción es libre, siempre y cuando acople en los puntos de anclaje de la volante original.

6.11.3 El accionamiento del sistema de embrague es libre.

6.12 Transmisión y Diferencial

6.12.1 Se permite el cambio de transmisión siempre que corresponda a la misma serie del motor del vehículo en competencia. No es permitido el intercambio de relaciones internas de la transmisión.

6.12.2 Se permite el intercambio de relaciones internas de piñoneras y conjunto diferencial para los Honda con motores series B.

6.12.3 Están permitidos los sistemas de bloqueo del diferencial sea equipo original del vehículo o no.

6.12.4 No se permiten automóviles con sistemas de tracción activas aun constituyendo equipo original del automóvil.

6.12.5 No están permitidas transmisiones de tipo secuencial.

6.12.6 La relación interna del diferencial (piñón y corona) máxima aprobado para la categoría será 5.06 y podrá ser aftermarket. Para los vehículos Toyota Altezza y Toyota Trueno se le permitirá una relación interna de diferencial de 5.25 y puede ser aftermarket. Los diferenciales aprobados, podrán tener un margen de error en la relación (piñón y corona) de más o menos (+ o -) un uno por ciento (1%). Para los Mazda RX7 y RX8 favor ver la tabla de diferenciales aprobados.

6.12.7 Se le permite utilizar al Mazda Protege las transmisiones aprobadas al vehículo en la serie World Challenge.

Se le permite utilizar piñones y ejes de la transmisión de material aftermarket manteniendo siempre la configuración original.

Se aprueba el uso de las siguientes relaciones de transmisión adicionales a las ya aprobadas en la serie World Challenge. Para estas tres opciones de transmisión se le permite utilizar la primera 2.18. Se le permite el intercambio de relaciones internas entre ellas (opciones A, B, C) Para estas relaciones de transmisión podrán utilizar diferenciales 4.0, 4.10 o 4.38 Estos diferenciales y transmisiones aprobados, podrán tener un margen de error en la relación de transmisión y/o diferencial de más o menos (+ o -) uno por ciento (1%), A continuación, las opciones aprobadas:

| Opción A | Opción B | Opción C |
|----------|----------|----------|
| 2.55 | 2.55 | 3.30 |
| 2.00 | 2.00 | 1.84 |
| 1.60 | 1.54 | 1.58 |
| 1.29 | 1.22 | 1.28 |
| 1.18 | 0.96 | 1.06 |

6.12.8 Todas las transmisiones aprobadas para el Mazda Protege podrán utilizarse única y exclusivamente cuando utilicé el motor serie FS de Mazda.

6.12.9 Se permite el uso de radiadores de enfriamiento para la transmisión y diferencial

6.12.10 Se permite el uso de la cajuela del diferencial marca Ford para los Mazda RX7 y RX8

6.12.11 Se permite utilizar la transmisión de los motores honda serie K como transmisión alternativa para todos los vehículos de la categoría con previa autorización de la comisión de reglamento. Estas transmisiones deberán cumplir en su totalidad con lo estipulado en el reglamento sobre las relaciones de transmisión y diferenciales permitidos para éstas.

6.13 Ejes Delantero y Trasero

6.13.1 Los ejes delanteros y traseros serán los originales.

6.13.2 Para automóviles de tracción trasera le será permitido cambiar la cajuela o túnel siempre que sea de la misma marca y que cumpla con no sobresalir los neumáticos de la carrocería.

6.13.3 El eje de cardan deberá ser el original y deberán tener un sistema de seguridad en las uniones

6.14 Neumáticos y Aros

6.14.1 Se permite el uso de aros con los diámetros de 15,16 y 17 pulgadas, y un ancho de 8", sin penalización de peso adicional, siempre que no sobresalgan de la carrocera.

6.14.2 Por cada media pulgada o fracción, de ancho adicional a las 8", se le adicionara un peso de 20 libras. El ancho máximo permitido es de 9 pulgadas.

6.14.3 Se permite el uso de separadores en los aros, siempre y cuando estos no sobresalgan de la carrocera.

6.14.4 Se especifica la siguiente tabla para los neumáticos y aros:

Especificaciones Aros y Neumáticos

| Aros | Neumáticos |
|-------------|-------------------|
| 15 | 205/50 R 15 |
| 16 | 205/45 R 16 |
| 17 | 225/45 R 17 |

6.14.5 La marca y especificaciones de neumáticos serán decididas por el CDCC. En caso de variación deberá ser especificado en reglamento suplementario.

6.14.6 Los cuatro neumáticos serán idénticos en todas sus dimensiones. Solamente se permite el uso de cuatro neumáticos por evento incluyendo la sesión de clasificaciones. (Ver **acápite 2.1.5.1**)

6.14.7 En caso de tener alguna avería en uno de los neumáticos, el piloto deberá acudir al Inspector técnico para que este le autorice otro neumático. (Este neumático deberá haber sido usado con anterioridad).

6.14.8 Los cuatros aros deben de ser de iguales dimensiones a excepción de aquellos vehículos que los traigan de diferentes anchos se les permitirá usarlos cumpliendo con el **acápite (6.14.2)**

6.15 Instalación del Grupo Moto propulsor

6.15.1 El conjunto motor, transmisión y diferencial debe estar instalado en el habitáculo original del fabricante sin adaptaciones.

6.15.2 Se permite rellenar y/o vulcanizar los soportes originales del conjunto motor/transmisión/diferencial con el fin de dar mayor rigidez a los mismos, y/o usar soportes aftermarket siempre y cuando estos mantengan la misma configuración que el original y la posición del conjunto motor/transmisión sea la posición original.

6.16 Suspensiones

6.16.1 Las suspensiones son libres siempre que se respeten los puntos originales de anclaje y las especificaciones más abajo.

6.16.2 Brazos de control, catres y horquillas deben ser los componentes originales del vehículo en competencia, estos podrán ser modificados en los puntos donde van los Bushings y/o bola esférica para colocar Heim Joint. Los anclajes donde irán colocados los componentes antes mencionados en el carro deberán permanecer sin ninguna modificación. exceptuando lo indicado en el acápite 6.16.8.

6.16.3 Los resortes, barras de torsión serán libres. Las barras estabilizadoras traseras podrán estar ubicadas en posición diferente a la original.

6.16.4 Se permite el uso de amortiguadores ajustables, siempre que mantenga la configuración de fábrica, estos pueden ser de hasta dos vías (two-way adjustable) con un ajuste en compresión (Bound) y un ajuste en extensión (Rebound). Se permiten amortiguadores con depósitos externos

6.16.5 Se permiten barras estabilizadoras ajustables, pero no con un mecanismo de ajuste que este dentro de la cabina.

6.16.6 No son permisibles suspensiones activas y/o electrónicas.

6.16.7 Se permite subir la base de apoyo de la espiga del amortiguador. (La base original de apoyo del amortiguador debe permanecer sin variación).

6.16.8 Se permite alineación Racing. Para esto se permite un camber kit, caster kit, bump steer kit y toe kit aftermarket.

6.16.9 Se permite utilizar bushings de Teflón o similar.

6.16.10 Se permite el uso de Heim Joint o rodamientos esféricos en toda la suspensión.

6.16.11 Se permite modificar las torres de los amortiguadores para colocar platillos que ayuden a proporcionar la alineación deseada.

6.17 Sistema de Frenos

6.17.1 Los discos de frenos pueden ser aftermarket de una o dos piezas, flotante, de metal ferroso (imantable), y el centro (hat) puede ser de aluminio. El diámetro máximo permitido es de 14.5 pulgadas.

6.17.2 Los calipers de frenos pueden ser del tipo Racing con un máximo de 4 pistones por unidad.

6.17.3 El cilindro principal de frenos (bomba de frenos) es libre pudiendo ser dual (con su graduación) o simple. El envase de líquido de frenos puede estar en habitáculo del piloto.

6.17.4 Las mangueras del conducto de frenos pueden ser remplazadas por otras aftermarket.

6.17.5 Se permite sistema mecánico de graduación depresiones de frenado desde la cabina del piloto.

6.17.6 Se permite cambiar los tambores traseros por frenos de disco.

6.17.7 Es permitido el uso de ductos de enfriamiento de frenos.

6.18 Dirección

6.18.1 Todos los componentes del sistema de dirección serán los originales, exceptuando lo indicado en el acápite 5.16.8

6.18.2 Se permiten permutar los sistemas de dirección asistida por otro no asistido y viceversa, siempre y cuando sean de la misma marca del auto en cuestión.

6.18.3 Se permite desactivar el sistema de dirección asistida en los vehículos que lo traigan para alivianar la carga que este adiciona al motor o podrán poner una bomba eléctrica para sustituir la bomba del hidráulico accionada por el motor.

6.19 Carrocería

6.19.1 Todos los componentes externos del vehículo deberán ser los originales de fábrica del modelo en competencia. En caso de usar materiales compuestos ver acápite **2.12.25**

6.19.2 No se permite el bombeado o alteración de la forma de la carrocería. Esta tendrá sus dimensiones originales en longitud y ancho.

6.19.3 El parabrisas tendrá que ser de cristal de seguridad o sustituto de Lexan. El cristal trasero y los laterales podrán ser los originales o Lexan, pero siempre instalados como vienen originalmente. No es permitido hacer huecos en los cristales.

6.19.4 Es permitido spoiler delantero y trasero, ya sea original o de otro fabricante.

6.19.5 El piso interior del automóvil deberá ser el original de fábrica, solo serán permitidas reparaciones con planchas del mismo calibre que el original.

6.19.6 Se permite el uso de under-tray hasta cubrir el motor sin sobrepasar la pared de fuego del habitáculo del motor.

6.20 SISTEMA ELECTRICO DEL CHASIS

6.20.1 Este puede ser modificado en lo que respecta a circuitos fundamentales.

6.20.2 Las luces de cola pueden ser las originales o de reemplazo de igual configuración a las originales. Las luces de freno de éstas deberán estar en perfecto estado de funcionamiento y sin ningún interruptor adicional.

6.20.3 La batería podrá ser remplazada por otra del mismo voltaje e instalada en posición libre, en caso de utilizarla en el habitáculo del piloto, esta debe de estar en un habitáculo cerrado asegurado.

6.21 PESOS MINIMOS REQUERIDOS

6.21.1 El peso mínimo requerido para cada vehículo será establecido en la ficha de Homologación de acuerdo a los preceptos indicados en esta sección.

6.21.2 Para cada vehículo regirá el peso establecido en la Ecuación de pesos correspondiente.

6.21.3 Con la apertura de la ficha de homologación a vehículos que no estén en competencia se le asignará un peso relacionado, a las ecuaciones de peso, así mismo se le estipulará sus limitaciones o ventajas.

6.21.4 Ecuaciones de Peso Tabla

1.- La Fórmula base para calcular los pesos con piloto incluido será la siguiente: **$(0.75 \times CC + 900)$**
 $\times 1.0245$

NOTA:

Los motores serie K de Honda agregarán 40 libras a su peso final según la fórmula. Los Motores serie F de Honda agregarán 40 libras a su peso final según la fórmula.

Tabla No 2.-

Peso en Libras incluyendo piloto:

| Modelo | Motor | Peso con ignición de fábrica | Peso con ignición programable (ECU, MSD u otros) | Peso adicional con Diferencial hasta 5.25 | Peso con Diferencial desde 5.26 hasta 5.40 e ignición de fábrica | Peso con Diferencial desde 5.26 hasta 5.40 e ignición programable | Peso con Diferencial desde 5.41 hasta 5.80 e ignición de fábrica | Peso con Diferencial desde 5.41 hasta 5.80 e ignición programable |
|---------|---------|------------------------------|--|---|--|---|--|---|
| RX 7 FC | 13B | 2400 | 2450 | 0 | 2425 | 2475 | 2475 | 2500 |
| RX 7 FD | 13B | 2450 | 2490 | 0 | 2475 | 2515 | 2515 | 2540 |
| RX 8 | 13B | 2450 | 2490 | 0 | 2475 | 2515 | 2515 | 2540 |
| RX 8 | Renesis | N/A | 2500 | 0 | N/A | 2525 | N/A | 2540 |

Estos pesos de los RX7 y RX8 a Inyección son finales sin concesiones.

6.22 NOTAS ADICIONALES

- Motores Rotativos: Se excluyen motores periféricos, semi-periféricos y sobrealimentados en esta modalidad. Solamente se podrán utilizar motores porteados.
- Los beneficios de reducción de peso por marca, motor, ejes rígidos, y demás no aplican para los Mazda RX7 y RX8.
- La cilindrada máxima para los motores sobrealimentados será de 1800cc, y su peso final según la formula se multiplicará por el factor 1.3.
- Cualquier tipo de aprobación adicional, deberá estar reflejada y aprobada en la ficha de homologación de cada vehículo.
- Los vehículos que utilicen aros de 15" de diámetro tendrán una reducción a su peso de 50 libras, los neumáticos deben ser de igual configuración a los que los aros 17" utilicen.
- Las libras del boost del turbo serán asignadas por la comisión de reglamentos, luego de que se presente la ficha de homologación del vehículo.
- Los carros sobrealimentados no tendrán los beneficios de reducción de peso por no utilizar motor Honda, tener eje rígido.
- Los vehículos que utilicen motores que no sean Honda podrán reducir 50 libras. El Auto Toyota MR2 puede rebajar 50 libras de su peso final cuando utilice aros de 15" pulgadas de diámetro.
- Se permite utilizar los motores Honda serie H en todos los vehículos Hondas a excepción de aquellos que tengan motores K y F instalados de fábrica, el peso de los vehículos con los motores H será el mismo establecido por el reglamento para los motores serie B de Honda según los CC del motor. La transmisión del motor H deberá cumplir con el punto 6.12 del reglamento.
- La ignición para los carros con motores rotativos es libre.
- Se le reduce 25 libras a los Mazda RX7 y RX8 por el uso de carburadores.
- Se permite ignición de programable en la categoría sin penalidad de peso.
- Se le permite el uso de Dry-sump a los vehículos Toyota Alteza y Toyota Trueno siempre que utilicen el motor 3S con una penalidad de 25 lbs.
- Se le permite correr al Toyota Trueno con el motor 3S- GE sin penalidad de peso, este motor podrá usar las concesiones existentes en el reglamento para ese motor.
- Se le permite a la serie de Motor FS de Mazda utilizar Dry-Sump. tendrá una penalidad de 25 lbs
- Se le permite el múltiple de admisión Mazdaspeed 0000- 06-3903 al Mazda Protege siempre y cuando utilice el motor FS tendrá una penalidad de 25 lbs.
- Se le permite el uso de múltiple de admisión aftermarket a los vehículos Toyota Alteza y Toyota Trueno siempre que utilicen el motor 3S con una penalidad de 25 lbs
- Se le permite el uso de Dry-sump a los motores rotativos 13b y Renesis con una penalidad de peso de 25 libras.

- s) Se le permite el uso de Dry-sump a los vehículos GT-86, Scion FRS, y Subaru BRZ con una penalidad de peso de 25 libras.
- t) Se les permite a los motores rotativos la mezcla de (una) 1oz fl de aceite Idemitsu Racing Premix por cada galón gasolina aprobada para la categoría. El comisario técnico hará la muestra de la gasolina con sus respectivas mezclas los días de clasificación y carrera, junto con los pilotos de los Rotativos. Dicha muestra será la referencia
- u) Se permite usar pedales racing (Clutch, Freno y acelerador), estos podrán estar fijo en puestos diferentes a los originales

6.23 Carros con Motores Sobre Alimentados

- a) Las piezas de los motores sobrealimentados deberán ser las originales del fabricante. Estas piezas podrán ser modificadas, empleadas en este modelo.
- b) Todos los carros turbo alimentados deberán tener un sistema de recuperación de data independiente a la ECU para monitorear el boost del turbo y aprobado por la comisión de reglamentos. Este no podrá ser reseteado desde el inicio de la clasificación hasta la última carrera corrida en el fin de semana de competencias y solamente se borrará los datos después de ser recopilados por el inspector técnico en presencia de un miembro de la comisión de reglamentos o un miembro de la directiva del CDCC no vinculados al carro en cuestión.
- c) La relación de compresión para los carros sobre alimentados deberá ser la especificada por el fabricante para el motor en competencia.
- d) Las libras del boost del turbo serán asignadas por la comisión de reglamentos, luego de que se presente la ficha de homologación del vehículo.
- e) El ECU puede ser programable
- f) Se permite header y down pipe.
- g) Los Inyectores tienen que ser los de fábrica.
- h) El Intercooler tiene que ser los de fábrica.
- i) La graduación del waste gate en los carros sobre alimentados tiene que ser a través de una válvula manual ubicada en el compartimiento del motor.
- j) El turbo o supercharger tiene que ser el de fábrica.

***TODO LO QUE NO ESTA ESCRITO ENESTE REGLAMENTO
NO ESTA PERMITIDO***

CATEGORIA DTS

REGLAMENTO ESPECÍFICO DE LOS VEHICULOS DE LA CATEGORIA DTS.

7.1 Definición

Categoría reservada para vehículos de turismo de serie, vehículos deportivos y autos de paquetes especiales de libre venta al público con techo metálico o removible **(7.18.13)**. La máxima cilindrada permitida es de 2,600cc incluyendo pistones a sobre medida, (2700cc. en motores enfriados por aire), y de 2000cc para motores sobrealimentados en configuración de fábrica. En esta categoría entran todos los vehículos con motores rotativos porteados y/o periféricos, motores de pistones de 2 válvulas por cilindro OHV, OHC y DOHC, así como vehículos con motores multiválvulas, no sobre alimentados.

7.2 Características Notables de Categoría DTS

7.2.1 Se permite actualizar los autos de acuerdo a los adelantos t é c n i c o s que presenten los modelos que estén en competencia, siempre que estas actualizaciones correspondan al modelo y marca del auto a actualizar. Antes de cualquier actualización deberá entregarlo por escrito al Comité de Reglamentos del CDCC. ES OBLIGATORIO PARA PARTICIPAR EN EL CAMPEONATO, LLENAR LA FICHA DE HOMOLOGACION DE CADA VEHICULO.

7.3 Motor

7.3.1 Las piezas de motor y sistemas periféricos del motor, reemplazadas bajo los acápites **(7.2.1 y 7.2.2)**, tienen que ser de un motor igual o menor del límite superior de la categoría (2600 cc enfriado por Líquido y 2700cc enfriado por Aire, y 2000cc sobrealimentados).

7.3.2 La relación de compresión máxima permitida sin penalidad de peso es de 12.5:1 con un margen de error de

0.2. Los vehículos que tengan más de 12.7:1, cargaran 10libras por cada 0.1 adicional, dicha penalidad será calculada a partir de 12.5:1

7.3.3 Independientemente de los motores ya aprobados para todos los vehículos especificados en notas adicionales letra **Q**, se permite el cambio de motor, siempre y cuando el mismo corresponda a serie del motor instalado en modelo de igual denominación, siempre conservando la propulsión en el eje original para el cual fue diseñado, esto así para actualizar los autos con los más modernos de la categoría. La posición del motor instalado en el habitáculo del motor, tendrá que ser como viene de fábrica.

7.3.4 Se podrá colocar el motor MZR a cambio del FS en el Mazda Protege, con el peso del motor instalado.

7.3.5 Se permite el uso de motores Honda serie H en los vehículos Honda que utilicen motores serie B. Los motores serie H se registrarán por la fórmula $(0.75 \times CC) + 900$.

7.3.6 Se permite el uso de motores serie K y serie H en los vehículos Honda que utilicen motores serie B, con el peso del motor instalado.

7.3.7 El diámetro del rimado del block es libre.

7.3.8 El pistón es libre.

7.3.9 Cualquier tipo de aros de pistón (anillas) es libre.

7.3.10 Los bulones son libres.

7.3.11 Se permite cambio del cigüeñal. Este se puede rebajar, pulir y balancear.

7.3.12 No se permite cambio de cigüeñal de lubricación hidrodinámica por el de rodamiento de balines.

7.3.13 Las chumaceras de la bancada pueden modificarse para acondicionarla a cambio de cigüeñal.

7.3.14 Se permite cualquier biela que mantenga su funcionamiento igual que la original del motor.

7.3.15 La culata y el block del motor deberán ser las originales del motor (OEM) y son libres de modificación.

7.3.16 Se puede modificar la cámara de combustión, así como ampliarse los conductos de admisión y escape.

7.3.17 Se permite el uso de válvulas de mayor tamaño que las originales y de dimensiones de vástago diferente a la original siendo el material libre. Es necesario que estas mantengan su funcionamiento y localización original.

7.3.18 Ejes de levas, resortes de válvulas pueden ser modificados o remplazados por tipo de competición siempre que se mantenga su forma de operación y localización como vienen de origen. Los siguientes componentes son libres en lo que respecta a origen y/o tamaño:

Tornillos, tuercas, correas, abrazaderas, poleas, rodamientos, bushings, separadores, arandelas, mangueras, tuberías, alambres, juntas y sellos.

7.4 Sistema de Lubricación

7.4.1 El sistema de lubricación y su enfriamiento es libre.

7.4.2 Es permitido el sistema de sumidero seco (Dry/AccuSump).

7.4.3 Es permitido el cambio de posición del filtro de aceite.

7.5 Sistema de Combustible

7.5.1 Se permite(n) carburador(es) diferente(s) al original y se le puede mecanizar o remplazar el diámetro de las bocas (Venturi). Es permitida cualquiera de las siguientes opciones:

- a) Un (1) carburador de cuatro (4) bocas (Venturi)
- b) Dos (2) carburadores de dos (2) bocas (Venturi)
- c) Cualquier batería de carburadores cuyo número total de bocas (Venturi) no exceda el número de cilindros.

7.5.2 Se permiten motores a inyección.

7.5.3 Los inyectores y su colocación en el múltiple de admisión son libres.

7.5.4 Se permite el empleo de bombas de combustible eléctricas colocadas en área del portaequipaje u otro lugar aislado de la cabina del piloto.

7.5.5 La gasolina será la autorizada por el CDCC.

7.5.6 Se permitirá la permutación de carburadores a inyectores y viceversa.

7.5.7 Todos los motores de inyección deberán tener un solo throttle body de 62mm máximo sin penalización de peso. Por cada milímetro adicional del diámetro máximo interno permitido del throttle body se le agregarán 10 libras al peso final del vehículo según su fórmula de peso.

7.5.8 Se permite throttle body aftermarket.

7.5.9 Teclas, balancines, ejes de balancines, tapas de válvulas, serán de material libre.

7.5.10 El material de las juntas y sellos del motor y accesorios de este es libre.

7.6 Sistema de Refrigeración

7.6.1 Se permite el uso de cualquier radiador en el sistema de enfriamiento del motor. Y el uso de hasta dos **(2)** radiadores de aceite. Todos los radiadores deberán estar en el compartimiento del motor o en su posición original.

7.6.2 El o los ventiladores originales del motor podrán ser removidos, sustituidos o adicionados.

7.6.3 La bomba de agua es libre en su funcionamiento y localización.

7.6.4 Es permitido remplazar la toma y salidas de agua, así como modificar los conductos internos y galerías de enfriamiento.

7.7 Sistemas de Admisión y de Escape

7.7.1 Se permite escape directo y el uso de HEADERS. El tubo de escape debe terminar por lo menos después del asiento del conductor en su mayor extensión.

7.7.2 El sistema de admisión de aire hacia el múltiple de admisión es libre.

7.7.3 El Múltiple de Admisión es Libre.

7.7.4 Para los carros que usen 4 Throttle o un throttle por cilindro deberán tomar en cuenta lo siguiente:

- a) Se le permite usar un throttle por cada cilindro del motor, siendo estos lo que regulen la entrada de aire al motor a través de la Mariposa de cada uno de ellos.
- b) Los throttles individuales utilizados deben de estar acoplado a una cámara de aire sellada de donde estos se alimentarán y conformarán conjuntamente el múltiple de admisión del vehículo.
- c) Todo el aire que entre al múltiple de admisión deberá ser a través de una sola entrada, en esta entrada debe de estar acoplado el throttle de 62mm de diámetro interno aprobado para su motor. El accionamiento de la mariposa de dicho throttle tiene que estar fijo en modo de apertura completa permitiendo así la entrada de aire a través de él hacia los throttle individuales.
- d) De no usar el throttle de 62 mm, podrá utilizar un restrictor de 60mm de diámetro interno acoplado a la entrada del múltiple de admisión, este no podrá tener más de 2 pulgadas de largo incluyendo la base de sujetarlo al múltiple y 3 pulgadas de diámetro exterior.

7.8 Equipo Eléctrico del Motor

7.8.1 El sistema eléctrico es libre.

7.8.2 Se prohíbe el uso de tracción control.

7.8.3 La computadora de control del motor Electric Control Unit (ECU) es libre, puede ser programable y no puede tener encendida la opción y/o efecto de control tracción. No se permite en clasificación y carreras el uso de los sensores de velocidad o similar en los neumáticos, diferencial, eje cardan. El inspector técnico podrá en cualquier momento obtener la data de la ECU de un vehículo para su verificación.

7.8.4 Se permite la adquisición de data en clasificación y carrera a través de un sistema de data logging ya sea integrado a la ECU o externo.

7.9 Control del Motor y de Emisiones

7.9.1 Es permitido cualquier cable o mecanismo para el accionamiento del acelerador.

7.9.2 Los respiraderos del motor deben ser canalizados hacia un tanque de modo que no sea derramado aceite en la pista.

7.10 Sistema de Embrague

7.10.1 El diferencial es libre.

7.10.2 Está permitido cualquier sistema de bloqueo mecánico del diferencial.

7.10.3 No se permiten automóviles con sistemas de tracción activas aun si constituyen equipo original del mismo.

7.10.4 Es permitido las transmisiones secuenciales, con una penalidad de 50 libras por su uso. Esto aplica para todos los vehículos no importando su procedencia.

7.10.5 Se permite el cambio de relación y/o piñonerías de la transmisión.

7.11 Ejes Delantero y Trasero

7.11.1 La tracción del vehículo debe de mantenerse en la posición original del mismo.

7.11.2 El Plato de fricción y el disco de embrague son libres.

7.11.3 El accionamiento del sistema de embrague es libre.

7.12 Transmisión y Diferencial

7.12.1 La transmisión es libre en cuanto a, puntos de anclaje y acoplamientos, pero manteniendo su configuración original.

7.13 Aros

7.13.1 Se permite el uso de aros con los diámetros 15, 16 y 17, con un ancho máximo de 9" sin penalidad.

7.13.2 Los vehículos que utilicen aros de 15" de diámetro tendrán una rebaja de peso de 70 libras de su peso final. Los carros Honda con motores serie B y los Mazda con motores FS que utilicen aros 15" podrán utilizar aros 17" sin aumentar de peso.

7.13.3 Se permite el uso de separadores.

7.13.4 Las dimensiones de los neumáticos serán las asignadas por el C D C C. El tamaño máximo ancho de aros es de 9 pulgadas. Las dimensiones mínimas de los aros con sus neumáticos serán las siguientes:

Especificaciones Aros y Neumáticos

| Aros | Neumático |
|-------------|------------------|
| 15 | 225/45 R 15 |
| 16 | 225/50 R 16 |
| 17 | 245/40 R 17 |

7.14 Neumáticos

7.14.1 Solamente se permite en competencia el uso de

(4) cuatro Neumáticos, los que serán idénticos y se le tomarán los números de serie para llevar el control del uso de estos por pilotos.

7.14.2 Todo piloto es responsable de suministrar, antes de la clasificación, los números de serie de los neumáticos que va a utilizar durante todo el evento.

7.14.3 La marca y especificaciones de neumáticos serán anunciadas por el organizador preferiblemente al inicio del campeonato. En caso de variación deberá ser especificado en reglamento suplementario.

7.14.4 Para proveer espacio para los neumáticos será permitido modificar el panel interior del guardalodos (cubre arena).

7.15 Instalación del Grupo Moto propulsor

7.15.1 El conjunto motor, transmisión y diferencial puede estar instalado en puntos y soportes diferentes a los originales del fabricante, siempre respetando la colocación en el habitáculo original del motor.

7.16 Suspensiones

7.16.1 Las suspensiones son libres.

7.16.2 No son permisibles suspensiones activas y/o electrónicas.

7.16.3 La alineación es libre en el tren delantero y el trasero.

7.17 Sistema de Frenos

7.17.1 El sistema de frenos es libre, pero los discos de freno deben de ser de metal.

7.17.2 No se permiten los sistemas antibloqueo de frenado.

7.17.3 Se permite graduación de frenos desde el interior del habitáculo del piloto.

7.18 Carrocería

7.18.1 Todos los componentes externos del vehículo deberán ser los originales de fábrica del modelo en competencia y pueden ser modificados para cumplir con el ancho de los carros establecido por el reglamento. Estos deberán estar todos en su posición original. Se excluyen logos y adornos de carrocería.

7.18.2 Es permitido el uso de transversales en el compartimiento del motor a fin de darle rigidez al chasis, siempre que sean colocados de base a base de los amortiguadores. Estos podrán estar sujetos a la pared de fuego.

7.18.3 Se permite el bombeado o alteración de la forma de los guardalodos, esta tendrá sus dimensiones originales en longitud. Se permite anchar la carrocería (por los guardalodos) un máximo de 2 pulgadas sin penalidad de peso. Por cada media pulgada o fracción a partir de las dos pulgadas se le agregará un peso adicional de 10 libras al peso del vehículo.

7.18.4 El ancho de los autos se medirá desde el borde del guardalodo (frontal o trasero) hasta el borde del guardalodo del otro lado, usando una vara de cada lado colocada verticalmente y a nivel, que pase en una línea imaginaria al centro de los aros. (Guardalodo).

7.18.5 Los carros con aros de 15", Mazda RX7 de más de 25 años, vehículos con motores Honda serie B y los Mazda con motores FS, no aplican para esta penalidad, hasta un máximo de **2" (pulgadas) por lado**.

7.18.6 Los cristales pueden ser de Lexan. Es permitido hacer 5 hoyos de 4" de diámetro en los vidrios traseros para la ventilación de la cabina del piloto.

7.18.7 Un spoiler delantero es permitido, ya sea original o de otro fabricante, de igual manera se permiten los deflectores del parachoques (bumper) delantero para mejor aerodinámica.

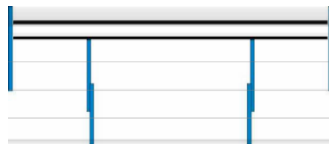
7.18.8 La distancia mínima entre el piso y la parte inferior del spoiler es libre.

7.18.9 Se podrá tener un lip que sobresalga un máximo de tres (3) pulgadas. (Esto incluye los vehículos procedentes de Europa). Para ver el procedimiento de medición del lip delantero ver acápite 2.12.19.

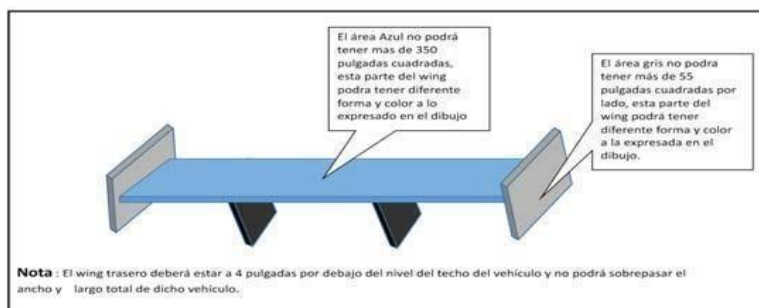
7.18.10 Se permite el uso de under-tray hasta cubrir el motor sin sobrepasar la pared de fuego del habitáculo del motor. Esto aplica para todos los vehículos incluyendo los procedentes de Europa.

7.18.11 Para los carros con tracción delantera, se permite el uso de un wing trasero, siempre y cuando la parte trasera de este no sobresalga del parachoques (bumper) trasero, no sobrepase la altura más alta del techo, ni sobresalga del ancho del vehículo. Para los autos con tracción trasera, los spoilers o wing traseros tendrán un área máxima de 350 pulgadas cuadradas de contacto con el viento (dimensiones según dibujo), deberán estar a 4 pulgadas por debajo del nivel del techo del vehículo y no podrán sobrepasar el ancho y largo total del vehículo. Esto también incluye a los vehículos procedentes de Europa.

Vista frontal Wing Trasero Vehículos Rear Wheel Drive RWD (Tracción Trasera):



Vista en perspectiva Wing Trasero Vehículos Rear Wheel Drive RWD (Tracción Trasera)



7.18.12 El piso interior del automóvil deberá ser el original de fábrica. Solo serán permitidas reparaciones con planchas del mismo calibre que el original.

7.18.13 Los ductos de aire para piloto, motor y frenos están permitidos siempre cuando las entradas del aire no sobresalgan de la carrocería.

7.18.14 Es permitido utilizar partes de la carrocería de material compuesto y deberán ser de similar configuración a la original en cuanto a rigidez y forma. Este acápite aplica en el caso de: Parachoques (Bumpers), Puertas, Bonete (CAPO), Guardalodos, Tapa Baúl, Flares, Spoilers y techo

7.18.15 Todo piloto cuyo vehículo pierda una pieza de carrocería a causa de un accidente podrá recuperarla de la pista al final de la carrera y agregarla para fines de pesaje.

7.18.16 Los carros **procedentes de Europa** deberán correr con el ancho que fue homologado en su serie de procedencia, en caso de aumentar el ancho homologado aplicará 10 libras por cada media pulgada o fracción que este sea aumentado del ancho total del vehículo.

7.18.17 Se permite las ventanas de ventilación (Hood vent) en los bonetes de los carros, en todo momento estos se utilizarán para sacar aire del compartimiento del motor, esto aplica para todos los vehículos de la categoría. Ver ejemplo más debajo de algunos modelos.



7.19 Sistema Eléctrico del Chasis

7.19.1 Este puede ser modificado en lo que respecta a circuitos fundamentales.

7.19.2 Las luces de cola deben ser las originales con su luz de freno en perfecto estado de funcionamiento y sin ningún interruptor adicional. Pueden montarse luces adicionales de frenado.

7.19.3 La batería podrá ser remplazada por otra del mismo voltaje e instalada en posición libre. Si está dentro del habitáculo del piloto deberá de estar dentro de una caja bien asegurada.

7.20 Pesos Mínimos Requeridos

7.20.1 El peso mínimo requerido para cada vehículo será establecido en la ficha de homologación de acuerdo a los preceptos indicados en esta sección.

7.20.2 Para cada vehículo registrará el peso establecido en la Ecuación de pesos correspondiente o el que determine en su ficha de homologación.

7.20.3 El peso mínimo deberá ser tomado como el vehículo termine la competencia incluido el peso del piloto.

7.20.4 Las fórmulas para calcular la tabla de pesos serán las siguientes:

- A) Formula general: $\text{Peso} = (0.75 \times \text{cc}) + 900$ libras.
- B) Carros procedentes de Europa: $\text{Peso} = (0.75 \times \text{cc}) + 950$ libras.
- C) Vehículos Honda con motores serie B: $(0.75 \times \text{CC}) + 600$
- D) Mazda RX7 1ra y 2da generación con motor 12 A, $\text{Peso} = 2,125$ libras.
- E) Mazda RX7 1ra y 2da generación con motor 13 B, $\text{Peso} = 2,225$ libras.

F) Mazda RX7 3ra generación, Peso = 2,325 libras.

G) Mazda RX8, Peso = 2,375 libras.

Estas tablas representan el peso base. A partir de este se aplican las penalidades por uso de piezas restringidas y concesiones por tipo de motor y/o modelo del vehículo.

NOTASADICIONALES:

A) Transmisión Secuencial = + 50 Libras.

B) Para los vehículos que vengan de series Touring

(World Challenge, TC, Grand Am, Continental Challenge, Nasa, WTCC, BTCC, ETCC, ITCC) u otra serie similar a la que compite en el Automovilismo; se permitirán estos vehículos con previa presentación de documentación oficial debidamente llenada y entregada a la comisión de reglamentos.

El peso será tomado por la formula local salvo cualquier cambio en su ficha de homologación.

Estos deberán cumplir con las condiciones de cc máxima permitidas. Con las siguientes concesiones y restricciones:

B.1 Las RPM serán libres.

B.2 Uso de Under tray. El under tray cubrirá el habitáculo del motor hasta la pared de fuego. (Para carros procedentes de Europa, ver acápites **7.18.8**).

B.3 Se permite usar Center Lock si lo utilizan en una de las series arriba mencionadas con sus respectivas penalidades si estas existiesen y corran con vehículos con pinas múltí hoyos de sujeción de los aros.

C) Mazda RX8 inyección o carburador 2,375 libras, más el acápite del ancho de la carrocera (si aplica) y transmisión (si aplica).

D) Los Mazda RX7 1ra y 2da generación con motores rotativos 12A llevaran 2,125 libras y con motores 13B llevaran 2,225 libras, ambos a carburador. Por el uso de inyección se le sumara 75 libras.

E) Al BMW de la serie World Challenge con motor 2600 CC, su peso establecido final será 2,680 lbs. Se le permitirá

F) El uso de un throttle body de 76mm sin penalidad de peso.

G) A todos los vehículos que utilicen múltiple de admisión original en sus motores se les reducirán 35 libras de su peso siempre y cuando mantengan sus dimensiones de fábrica. Estos podrán ser pulidos separando sus partes.

J) Al Acura TSX con motor 2,400cc, se le reducirá 80 libras de su peso final.

K) Mazda RX7 de 3ra generación (FD) 2,325 lbs de inyección o carburador.

L) Se le permite el motor 2.0L serie 1AZFE y 3SGE alLexus IS.

M) No se penalizará con peso a los carros tracción trasera, esto aplica para el punto D.

N) Se permite utilizar los motores serie K de Honda y MZR de Mazda como motores alternativos de la categoría sin penalidad de peso. Esto deberá ser solicitado a la comisión de reglamentos.

O) El Carro Mazda RX8 con motor 13B de inyección se le permite usar un throttle de 50mm por cada rotor del motor, accionando este la mariposa que graduara el flujo de entrada de aire al motor. Los 2 throttles utilizados en el motor deben de estar acoplado a una cámara de aire sellada de donde estos se alimentarán y conformarán conjuntamente el múltiple de admisión del vehículo. Todo el aire que entre al múltiple de admisión deberá ser a través de una sola entrada, en esta entrada debe de estar acoplado el throttle de 66mm de diámetro interno aprobado para su motor. El accionamiento de la mariposa de dicho throttle tiene que estar fijo en modo de apertura completa permitiendo así la entrada de aire a través de él hacia los dos throttle de 50mm aprobados más arriba. De no usar el throttle de 66 mm, podrá utilizar un restrictor de 62mm de diámetro interno acoplado a la entrada del múltiple de admisión, este no podrá tener más de 2 pulgadas de largo incluyendo la base de sujetarlo al múltiple y 3 pulgadas de diámetro exterior.

P) El hecho de que un vehículo este homologado para una categoría, no le permite participar en otra hasta que no sea homologado para la que desea participar.

Q) Se le rebajan 40 libras a su peso final al Honda S2000.

R) Los carros World Challenge que mantengan la homologación de como compitieron en su serie tendrán una concesión de 100 libras.

S) El Vehículo Lexus se registrará por la fórmula de los carros europeos.

T) Los carros que tengan las siguientes características: motor diferente a la marca de su auto en competencia y el eje de tracción haya sido cambiado tendrá una penalidad de 25 libras.

U) Todo piloto podrá usar 2 motores por temporada, de necesitar un tercero será penalizado con 3 posiciones en el resultado de la clasificación

v) El Mazda Protegé con el motor serie K tendrá una reducción de su peso final de 100 lbs

***TODO LO QUE NO ESTA ESCRITO EN ESTE REGLAMENTO
NO ESTA PERMITIDO***

APENDICE

APENDICE A HOJA DE CONVERSIONES

MEDIDAS DE LONGITUD

1 Pulg = 25.4 mm = 2.54 cm
1 milímetro = 0.03937 Pulg
1 centímetro = 0.3937 Pulg
1 pie = 304.8 mm = 30.48 cm
1 metro = 39.37 pulg
1 yarda = 914.4 mm = 91.44 cm
1 milla = 5280 pies = 1.60934 Km
1 Km. = 1000 metros = 0.62137 millas

MEDIDAS DEVOLUMEN

1 pulgada cubica = 16.387 centímetros cúbicos (cc) 1 centímetro cubico = 0.061 pulgada cubica 1 litro
= 1000 cc = 61.0255 pulgadas cubicas
1 litro = 0.264 galones americanos = 1.0568 cuartos
1 galón americano = 4 cuartos = 231.18 pulgadas cubicas = 3.785 litros

MEDIDAS DE PESO

1 onza = 28.35 gramos
1 libra = 16 onzas = 453.592 gramos
1 Kilogramo = 1000 gramos = 2.2046 libras 1 galón de agua = 8.34 libras 1 galón de gasolina = 6.2 libras

VELOCIDAD

1 milla por hora = 1.467 pie por segundo Millas por hora = 1.467 pies por segundo
Kilómetros por hora = 1.60934 x Millas por hora. Millas por hora = 0.62137 x Kilómetros por hora
Millas por hora = RPM x Diámetro de Neumático en Pulg. Radio de engranajes x 336 Kilómetros por hora = RPM x Diámetro de neumático en pulgadas
Radio de engranajes x 208.77 Velocidad por vuelta (MPH) = longitud del trazado en Millas x 3600
Tiempo de vuelta en segundos Velocidad por vuelta (KPH) = longitud del trazado en Kilómetros x 3600
Tiempo de vuelta en segundos Veloc. Prom. (mph) = long del trazado en millas x 3600 x No de vueltas
Tiempo total en segundos Veloc. Prom. (KPH) = long del trazado en Km. X 3600 x No de vueltas
Tiempo total en segundos

APENDICE B BARRAS & JAULAS CONTRA VUELCOS

A CONTINUACION SE MUESTRAN LOS TIPOS MAS COMUNES DE BARRAS
& JAULAS CONTRA VUELCOS. ESTAN ESPECIFICADAS POR CADA
CATEGORIA:

CATEGORIA STOCK: DIAG. 1, 2 y 3. CATEGORIAS TN, SDS y ST: DIAG. 3 hasta el 9 inclusive.
CATEGORIA

RS: DIAG. 4 hasta el 9 inclusive. CATEGORIA DTS: DIAG. 4 hasta el 9 inclusive. CATEGORIAS
GT (TODAS): DIAG. 8 y 9.

Diagrama No. 1

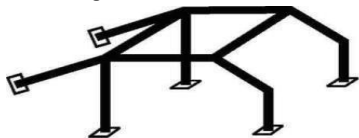


Diagrama No. 2



Diagrama No. 3

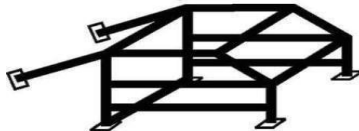


Diagrama No. 4



APENDICE B
DIAGRAMAS DE ANCLAJE PARA LAS BARRAS & JAULAS CONTRA
VUELCOS

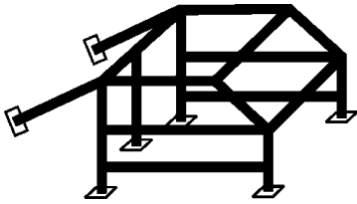


Diagrama No. 5

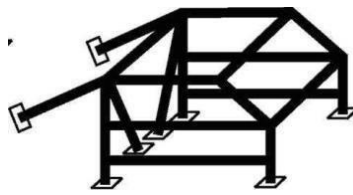


Diagrama No. 6

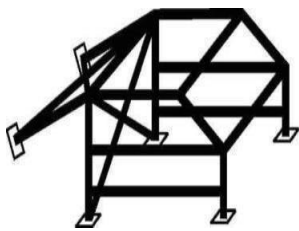


Diagrama No. 7

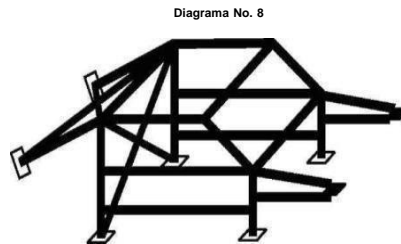


Diagrama No. 8

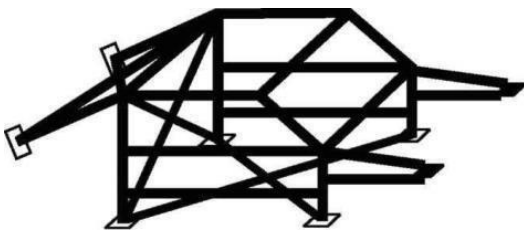


Diagrama No. 9

APENDICE C

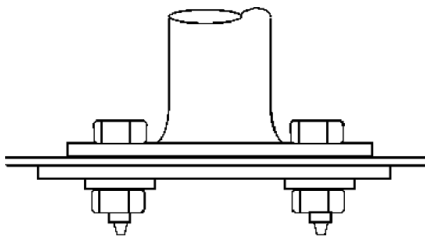


DIAGRAMA B-1 ESPECIFICADO PARA CATEGORIA STOCK, MONOMARCA, TN, ST Y RS
COMO ANCLAJE MINIMO PERMISIBLE.

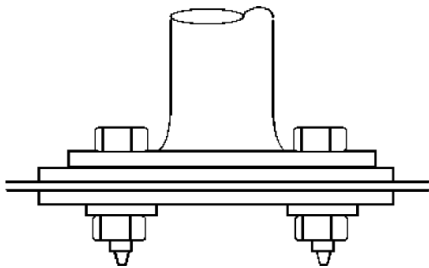


DIAGRAMA B-2 ESPECIFICADO PARA CATEGORIAS DTS O SUPERIOR

APENDICE D

**IDENTIFICACION PARA INTERRUPTOR DE BATERIA EXTERNO
OBLIGATORIO PARA TODAS LAS CATEGORIAS**



GLOSARIO

En esta parte pretendemos ofrecer una visión rápida y precisa de la terminología y definición de sistemas empleados en este reglamento como una manera de obtener una mejor comprensión del mismo.

ARBOL DE TRANSMISION: Eje o conjunto de ejes que se encargan de transmitir el movimiento de la transmisión al conjunto del diferencial, o en otros casos del motor a la transmisión.

ARO: Elemento metálico de acero, magnesio o cualquier aleación ligera sobre la cual se instalan los neumáticos.

BARRA CONTRA VUELCOS (Rollbar): Conjunto de tubos bajo ciertas especificaciones que protegen al piloto en caso de vuelcos.

BLOQUEO DEL DIFERENCIAL: Cualquier mecanismo propio o adaptado por medio del cual se evite la pérdida de tracción de una rueda motriz al aplicar la torsión del motor a las demás ruedas motrices.

CAMARA DE COMBUSTION: Volumen en el cual es realizado el tiempo de explosión en un motor de combustión interna. En motores de ciclo Otto es el volumen logrado dentro del cilindro en el punto muerto superior. En motores Wankel o Rotativos es el volumen en el cual la mezcla carburada es comprimida al máximo.

CARROCERIA: Conjunto de componentes que conforman el exterior del vehículo.

CATEGORIA TN: Categoría reservada para vehículos de turismo de serie, de libre venta al público por intermedio de la red de concesionarios o distribuidores de RD y/o el extranjero, con techo metálico o removible. La máxima cilindrada permitida es de 2,500 cc para los motores de 2 válvulas por pistón y de 1500 cc para los motores denominados multiválvulas. En esta categoría entran todos los vehículos con motores atmosféricos, sin distribución variable tipo SDV-2, V-TEC, I-VTEC, no rotativos, de 2, 3 y 4 válvulas por cilindro, que no sean de la marca HONDA, en configuraciones OHV como OHC y DOHC. Solo se permiten vehículos con tracción en un solo eje. Se aplica la censura de los componentes completos o partes de ellos de vehículos de paquetes especiales tales como Motor, transmisión, y demás componentes, (se exceptúan los componentes compartidos por modelos Standard con los de paquetes especiales según libro de partes de repuesto). Es objetivo de esta categoría introducir nuevos participantes a la modalidad del circuito, por lo que las modificaciones de los autos priman en lo económico.

CATEGORIA SDS: Categoría reservada para vehículos stock de serie, de libre venta al público por intermedio de la red de concesionarios o distribuidores de RD y/o el extranjero. En la cual se utilizará la misma serie de motor y transmisión.

CATEGORIA ST: Categoría reservada para vehículos de turismo de serie, de libre venta al público por intermedio de la red de concesionarios o distribuidores de RD y/o el extranjero. Con techo metálico o removible. La máxima cilindrada permitida es de 2,500 CC., no rotativos, doble eje de levas por culata, así como vehículos con motores multiválvulas y multiválvulas con distribución variable. Solo se permiten vehículos con tracción en un solo eje. Los vehículos de paquetes especiales serán admitidos. Es obligatorio presentar la ficha de homologación para poder participar en el campeonato.

CATEGORIA RS: Categoría reservada para vehículos de turismo de serie, vehículos deportivos y autos de paquetes especiales de libre venta al público, sistema de combustible a gasolina y de un solo eje de tracción. La máxima cilindrada permitida es de 2,600 CC para motores aspirados normalmente (2700 CC en motores enfriados por aire) y de 1,800 CC para motores sobrealimentados de configuración de fábrica. En esta categoría entran todos los vehículos con motores rotativos no periféricos, atmosféricos de 2, 3, 4 o 5 válvulas por cilindro tanto OHV como OHC y DOHC, así como vehículos con motores con y sistemas VTEC, VVTI, IVTEC y motores sobrealimentados no rotativos.

CATEGORIA DTS: Categoría reservada para vehículos de turismo de serie, vehículos deportivos y autos de paquetes especiales de libre venta al público con techo metálico o removible. La máxima cilindrada permitida es de 2,600cc incluyendo pistones a sobre medida, (2700cc. en motores enfriados por aire), y de 2000cc para motores sobrealimentados en configuración de fábrica. En esta categoría entran todos los vehículos con motores rotativos porteados y/o periféricos, motores de pistones de 2 válvulas por cilindro OHV, OHC y DOHC, así como vehículos con motores multiválvulas, no sobre alimentados.

CONTROL DE EMISIONES (Emisión Control): Serie de dispositivos que permiten la ventilación de los gases generados en el Carter del motor hacia el medio ambiente.

CONTROL DEL MOTOR (Engine Control): Conjunto de elementos mecánicos, eléctricos, electromecánicos y/o electrónicos que actúan sobre los parámetros del rendimiento del motor.

DIFERENCIAL (Diferencial): Mecanismo que permite adecuar la diferencia de velocidad en las ruedas motrices con respecto a la velocidad de salida de la transmisión.

DIMENSIONES DE LA CARROCERIA: Conjunto de dimensiones básicas de la configuración básica del monocasco del vehículo como son ancho máximo, longitud máxima y dimensiones adicionales de los componentes que la conforman.

DIRECCION (Steering): Mecanismo por medio del cual se puede variar a voluntad del piloto la orientación de por lo menos las ruedas delanteras. Consta, de volante de dirección, eje de dirección, caja de engranaje de la dirección, mecanismo de servo dirección, varillaje del sistema de dirección.

DOHC: Sistema de accionamiento del tren de válvulas que consta de dos (2) ejede levas por culata.

ECUACION DE PESOS: Método basado en el procedimiento de mínimos cuadrados por medio del cual se establece una ecuación para cada tipo de motor en cada categoría, donde se les darán entrada a las variables fundamentales (cilindrada, ancho de Venturi o cuerpo de la mariposa) para obtener en una forma lineal los pesos de los autos en competencia.

EJE DELANTERO: Conjunto de componentes mecánicos que se encargan de soportar y(o) transmitir potencia a las ruedas delanteras.

EJE TRASERO: Conjunto de componentes mecánicos que se encargan de soportar y(o) transmitir potencia a las ruedas traseras.

EMBRAGUE: Mecanismo que permite transferir el movimiento del motor a la transmisión.

ESPITAS (Calibres): Surtidor perfectamente calibrado para obtener la mejor dosificación de aire-combustible en los motores a carburador.

EQUIPO ELECTRICO DEL MOTOR: Conjunto de los elementos de funcionamiento eléctrico propios del grupo motor: cables de bujías, bujías, bobinas de encendido, ignición, alternadores/generadores y motores de arranque.

FICHA DE HOMOLOGACION: Compendio de datos técnicos del auto de competencias basadas en datos del manual del fabricante, manual del motor y modificaciones adicionales.

FRENOS: Mecanismo por medio del cual el piloto puede aminorar o detener la marcha del auto, consta de: pedal, bomba principal, calipers, cilindros de frenos, tuberías, mangueras, reforzador de freno, zapatillas, platos, tambores, sensores y unidades de control, resortes y almohadillas.

GRUPO MOTOPROPULSOR (Power Plant Group): Conjunto formado por motor, transmisión y diferencial.

HEADERS: Múltiple de escape optimizado en el cual se aprovecha la onda de presión generada por los gases de escape de un cilindro de explosión anterior a otro para hacer una efectiva succión en los gases de este e inducir por medio del traslapo de válvulas un mayor llenado del cilindro de mezcla carburada.

HORQUILLA: Elemento de la suspensión donde se sujetan y enlazan amortiguadores barras y o muelles y elementos de fijación de las ruedas.

INTERIOR DEL VEHICULO: Conjunto de todos los componentes eléctricos, mecánicos y accesorios y paneles que están en el habitáculo del piloto.

MOTOR (Engine): Planta de fuerza, fuente motriz con elementos fundamentales como bloc, culata, tren de válvulas, sistema de distribución, cigüeñal, bielas, pistones, aros de pistón, carters, tapa de válvulas, volante, ejes internos. En motores rotativos comprenden housing, rotores, ejes internos.

MOTOR ATMOSFERICO: Motor de explosión en el cual la presión en el múltiple de admisión nunca sobrepasa el valor de la presión atmosférica.

MOTOR MULTIVALVULAS: Motor en el cual cada cilindro tiene más de dos válvulas.

MOTOR ROTATIVO: Motor diseñado originalmente para N.S.U. por ing. Wankely cuyo mecanismo consiste básicamente en aprovechar el movimiento de un rotor triangular que gira dentro de una caja fija llamada housing o estator. Tiene la gran ventaja de que no cuenta con piezas recíprocantes y tiene un menor número de componentes que un motor de pistones.

MOTOR ROTATIVO PERIFERICO: Motor rotativo en el cual la(s) lumbrera(s) entra(n) en la cámara de combustión en posición perpendicular al eje principal. Se caracteriza por tener ralentí a muy altas revoluciones y unas muy altas prestaciones comparado a los Motores Rotativos no periféricos.

MOTOR SOBREALIMENTADO: Motor de combustión en el cual la presión de entrada de los gases es superior a la presión atmosférica por la acción de un dispositivo que aumenta la presión del aire o la mezcla carburada. Fundamentalmente este dispositivo es: un Turbocompresor o Turboalimentado, un Compresor rotativo como el tipo Roots por ejemplo o bien un compresor de intercambiador de presiones como el Comprex.

NEUMATICO: Elemento de compuestos de caucho y sintéticos sobre el cual se apoya y rueda el auto. **OHC:** Sistema de accionamiento del tren de válvulas que consta de un (1) eje de levas por culata.

OHV: Sistema de accionamiento del tren de válvulas que consta de tren de válvulas en la culata y eje de levas localizado en el bloque del motor.

PARED DE FUEGO (Firewall): Pared metálica que separa el habitáculo del piloto del compartimiento del motor.

PESO MINIMO REQUERIDO: Peso mínimo que debe tener cada vehículo de competencia obtenido en la sección de pesos de cada categoría. Este peso incluye el valor del peso del piloto y debe ser el peso mínimo reportado en cada inspección de peso a que se someta el auto. Este peso es el que reporta el auto tal y como termina la competencia y (o) clasificación siendo permisible recoger componentes del auto desprendido por colisiones u otra causa.

PIEZA O COMPONENTE ORIGINAL: Pieza o componente de remplazo con características de tamaño, construcción y funcionamiento similares al componente que vino instalado en el vehículo cuando salió de la planta de manufactura. Estos componentes deben estar especificados en el manual de piezas del vehículo o en el de otro fabricante de piezas en el cual se indique que esta pieza es un componente de remplazo de la pieza instalada en el vehículo cuando salió de fábrica.

RACING: Toda Pieza/Parte de un Vehículo que sea de un material diferente al de producción del fabricante del vehículo en competencia. Provocando que esta pieza sea más ligera y eficiente que la de fábrica.

SERIE DE MODELO: Familia de carrocerías que conservan iguales formas y dimensiones. Se excluyen las modificaciones de restiling o sea cambios de parte frontal, partes traseras o laterales siempre que se conserve igual el monocasco.

SERIE DE MOTOR: Familia de motores que aun teniendo diferentes desplazamientos y rendimientos conserva un mismo patrón en la disposición y numero de todos sus componentes.

SISTEMAS DE ADMISION: Conjunto de elementos que intervienen en la entrada de aire o de la mezcla aire- combustible al motor.

SISTEMA DE COMBUSTIBLE: Abarca todos los elementos que inciden en la elaboración de la mezcla aire- combustible: Carburadores, bombas de combustible, tanques de combustible, tuberías de llenado, tuberías de combustible, mangueras de combustible, medidores de capacidad de combustible, manómetros de presión de combustible, inyectores, cuerpo de la mariposa, bomba inyectora, unidad de control de sistema de inyección, sensores, reguladores.

SISTEMA DE DISTRIBUCION VARIABLE (SDV): Mecanismo propio o adicionado al sistema de distribución de un motor por medio del cual se varían uno o todos de los siguientes parámetros: a) variación del tiempo de apertura de las válvulas. (Lo llamaremos SDV-1) y/o b) variación de la cantidad de grados de apertura de las válvulas y/o altura de apertura de las válvulas (lo llamaremos SDV-2). El sistema garantiza una mejora de la respuesta del par en una más extensa gama de revoluciones comparada con el motor de distribución convencional.

SISTEMA DE LUBRICACION (Lubrication System): Comprende todo el conjunto de dispositivos empleados en la lubricación del motor: Bombas de aceite, conductos internos de lubricación, filtros, tuberías, válvulas reguladoras, válvulas bypass, manómetros, termómetros, bases de filtro, radiadores de aceite.

SISTEMAS DE SEGURIDAD OBLIGATORIOS: Conjunto de dispositivos y modificaciones mínimas exigidas con carácter obligatorio y no discutible a un auto en competencia.

SISTEMA DE REFRIGERACION (Cooling System): Comprende todos los componentes en que recorre fluido refrigerante del motor: radiadores, enfriadores, tuberías, mangueras, bombas, turbinas de enfriamiento (motores enfriados por aire), termostatos, válvulas de derivación, tomas de agua, tapones, tapas y ventiladores.

SISTEMA DE ESCAPE (Exhaust System): Conjunto de conductos y dispositivos que se inicia en lumbreras de escape de las culatas del motor y termina en la salida al medio ambiente, por medio de los cuales se canaliza la salida de los gases de la combustión hacia la atmosfera.

SISTEMA ELECTRICO DEL CHASIS: Conjunto de todos los dispositivos eléctricos que conforman parte del sistema eléctrico del auto a excepción de los propios del motor.

SUSPENSION: Mecanismo encargado de atenuar las irregularidades y tiene la importante aplicación de suministrar estabilidad de conducción ante determinados factores, consta de amortiguadores, resortes, brazos, catres, barras, bushings y puntos de fijación.

SUSPENSION ACTIVA: Suspensión con controles eléctricos y (o) electrónicos que gradúan está en forma automática.

SUSPENSION GRADUABLE: Suspensión con graduaciones ajustables para adecuar las prestaciones que están proporciona. Puede ser desde la cabina del piloto o bien externa a esta.

TRANSMISION (Gearbox): Mecanismo que conduce y dosifica la relación del par motor a las ruedas motrices.

APENDICE E BANDERAS DECOMPETENCIA

Bandera Verde:

Inicio de competencia. Esta bandera es dada por el Director de Camaras, indicando el inicio de la competencia.



Bandera Amarilla:

Indica señal de peligro. Esta puede ser temporal o definitiva mientras dure la competencia. Informa al competidor de un peligro en la pista en el sector siguiente al puesto de banderas. Se presentará agitada durante dos vueltas y luego se quedará estática mientras dure el peligro. Los pilotos no podrán rebasar en esta bandera, hasta no pasar el próximo puesto de banderas con bandera verde.

Solo se podrá pasar al vehículo delante del piloto, si le fuese indicado por un oficial de pista o si el vehículo en frente presentara desperfectos mecánicos.



Bandera Amarilla con Franjas Rojas:

Indicará a los pilotos del deterioro de adherencia en la pista ya sea por algún fluido u otra causa. Esta bandera se presentará por un mínimo de cuatro (4) vueltas o hasta que el pavimento muestre mejoría en la adherencia. No se impide el adelantamiento, pero el piloto que intente el mismo, deberá tomar todas las precauciones necesarias para dicha acción, siendo responsable de cualquier despiste.



Bandera Azul:

Indica a un piloto rezagado, que está a punto de ser rebasado por otro competidor. Este deberá tomar las precauciones necesarias para evitar un conflicto y deberá indicar con serial al piloto que viene detrás, por qué lado puede rebasarlo.



Bandera Roja:

Indica a los pilotos la detención de la competencia. Al momento de ser mostrada esta bandera, todos los competidores deberán detenerse en el lugar indicado por el Director de Carreras. Deberán hacer la maniobra con la mayor prudencia posible, ya que el trazado no está apto para competencia.



Bandera Negra

Indica a un competidor que deberá dirigirse a los pozos, por haber mostrado una conducta antideportiva en el evento. Esta le será presentada no más de tres (3) veces, de no respetarla será eliminado de la competencia.

En caso de que se le mostrara enrollada, es serla de advertencia, por alguna conducta antideportiva.

El Director de Carreras deberá mostrar esta bandera con el número del piloto sancionado, preferiblemente para evitar confusión.

**Bandera Negra con Circulo Anaranjado:**

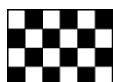
Indica a un piloto que deberá dirigirse inmediatamente a los pozos, ya que su auto está presentando algún desperfecto mecánico. En los pozos, puede resolver el problema y volver a salir a competencia.

**Bandera Blanca:**

Indicara a los pilotos que se encuentra en la pista un vehículo de servicio.

**Bandera a Cuadros Blancos y Negros:**

Indicara a los competidores el final de la competencia.



Este reglamento de Circuito es una publicación para los Eventos en la Republica Dominicana para las Competencias deAutomovilismo de Circuito.

En agradecimiento a los colaboradores que con la simple intención de que el Deporte del Automovilismo en República Dominicana se Mantenga Vivo , Sano y Presente para las GENERACIONES FUTURAS, Donaron su Tiempo y Capacidadpara un Mejor Deporte.

Muchísimas Gracias al Club Dominicano De Corredores deCircuito.